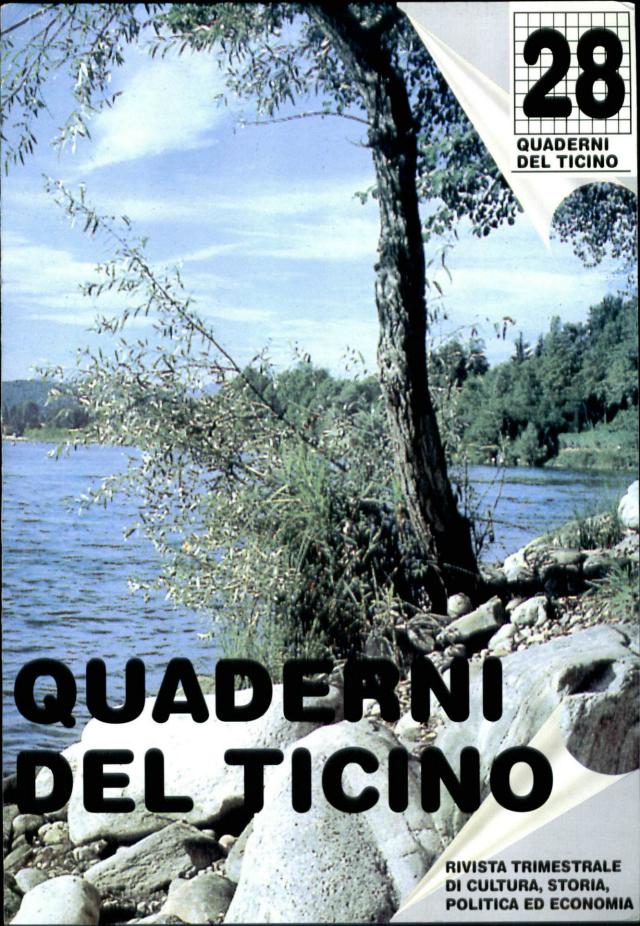
## Barra di navigazione www.quadernidelticino.it Home | Chi Siamo | Centro Kennedy | Arretrati | Mailing | Contact



#### O U A D E R N I D E L T I C I N O

Rivista trimestrale di cultura, storia, politica ed economia Nuova Serie - Anno VI - Numero 28 ISSN 2038-2545

Reg. Tribunale di Milano n. 47 del 7-2-1981 Direttore Responsabile: Fabrizio Garavaglia

Hanno collaborato: Marco Aziani, Valerio Castiglioni, Giancarlo Cattaneo, Piercarlo Cattaneo, Elio Fontana, Franca Galeazzi, Manuela Galli, Giuseppe Leoni, Alberto Marini, Ignazio Pisani, Fabrizio Berto Provera, Silvio Rozza, Enrico Salomi

#### Hanno dato la loro disponibilità alla collaborazione:

Antonio Airò, Cristiana Albizzati, Luigi Albizzati, Abele Baratté, Franco Bardazzi, Arturo Belloni, Arturo Beltrami, Gianmarco Borroni, Nicola Branca, Pietro Brivio. Enrico Buzzoni, Bandino Calcaterra, Sergio Calò, Angelo Caloia, Simona Carnaghi, Giovanni Cassetta, Giampiero Cassio, Vittorio Castoldi, Giorgio Cerati, Gaetano Ceriani, Luigi Ceriotti, Giovanni Chiodini, Giulio Ciampaglia, Alessandro Colombo, Davide Colombo, Teresio Colombo, Mario Comincini, Roberto Confalonieri, Adriano Corneo, Aurelio Cozzi, Giuseppe Crestani, Giampiero Cassio, Achille Cutrera, Giuseppe De Tommasi, Ivo Deitinger, Luca Del Gobbo, Mario Di Fidio, Carlo Ferrami, Romano Ferri, Giovanni Frascarolo, Edoardo Freddi, Massimo Gargiulo, Alessandro Grancini, Franco Grassi, Alberto Malini, Elio Malvezzi, Marco Marelli, Carlo Morani, Paolo Musazzi, Roberto Origgi, Pietro Pierrettori, Sergio Pinazzi, Francesco Prina, Daniele Rancilio, Carlo Ravazzani, Luigi Rondena, Caterina Sangalli Bianchi, Teresio Santagostino, Silvano Santucci, Giuseppe Segaloni, Mario Sfondrini, Dionigi Spagnuolo, Maurizio Spelta, Carlo Stoppa, Piero Stoppa, Emanuele Torreggiani, Oliviero Trezzi, Giovanni Valisi, Marco Varisco, Gianni Verga, Stefano Zanelli

**Editore:** 

centro studi politico/sociali



Presidente: Ambrogio Colombo

Redazione ed Amministrazione: Via C. Colombo, 4

20013 Magenta (MI) - Tel.-fax 029792234

Prezzo di copertina: L. 10.000

Arretrati la serie: L. 15.000, numeri monografici: L. 25.000.

Abbonamento annuo: L. 35.000

Impaginazione e fotocomposizione: Agorà - Magenta - Tel.-Fax 0297295335

Finito di stampare nel dicembre 1998 presso la Nuova Tipografia S. Gaudenzio s.p.a. - Novara

Il Centro Studi Politico-Sociali "J.F. Kennedy" detiene e tratta i dati relativi a ciascun socio - nome, cognome, qualifica, indirizzo e recapito telefonico - ai soli fini di attività associativa (invio di materiale informatico relativo alle nostre iniziative e della rivista Quaderni del Ticino). Da parte di chi non è socio, il conferimento dei dati, utilizzato con identiche finalità, è facoltativo: è possibile in qualunque momento richiedere l'aggiornamento o la cancellazione, così come è possibile opporsi all'invio del materiale scrivendo al Centro Studi Politico-Sociali "J.F. Kennedy", Via Colombo 4, 20013 Magenta

S

0

M

M

Α

R

I



## UNA SOLUZIONE PER OGNI PROBLEMA DI IGIENE

Una ricca gamma costituita da più di cento prodotti per soddisfare ogni specifica esigenza di igiene.

Linee complete di prodotti per la pulizia e la manutenzione degli ambienti e delle superfici, per il bucato e le lavanderie industriali,
per l'igiene personale, per la pulizia di cucine e stoviglie, per il bagno, per la manutenzione delle piscine, per l'igiene degli alimenti.

Officina autorizzata dal Ministero della Sanità per la produzione e il confezionamento di disinfettanti registrati come presidi medico-chirurgici.

Gestori di bar, ristoranti, mense, alberghi, negozi alimentari, piccola ristorazione, grossisti

D. Lgs. 155/97

NORME GENERALI DI IGIENE DII PRODOTTI
ALIMENTARI I MODALITA DI VERIFICA
DELL'OSSERVANZA DI TALI NORME.
NACCP - AUTOCONTROLLO

di questi settori,
ambulanti del settore allmentare, distributori e trasportatori di prodotti alimentari trovano in I.C.E.FOR un partner in grado di collaborare efficacemente al manteni-

- del personale
- · dell'ambiente di lavoro
- delle attrezzature di produzione

mento in perfetto stato igienico:

- · dei mezzi di trasporto
- · del prodotto alimentare

#### I.C.E.FOR offre:

- manuali di buona prassi igienica
- linea completa di prodotti per le operazioni di pulizia e disinfezione
- guide pratiche per l'utilizzo dei prodotti
- · addestramento del personale
- collaborazione alla definizione delle procedure di autocontrollo

L'attenzione alla qualità e al continuo miglioramento è una filosofia applicata in tutti i settori della nostra azienda, dalla ricerca e sviluppo, fino all'assistenza post-vendita. Se desiderate ulteriori informazioni sui nostri prodotti e sull'assistenza alla clientela l'agente di zona è a vostra disposizione. Inviateci via fax il coupon sottostante o telefonateci al numero verde.

#### — — INFO-COUPON

- Inviateci maggiori informazioni sui vostri prodotti e sistemi per la detergenza professionale
- Vorremmo ricevere la visita del vostro Agente di zona

SIG.

AZIENDA VIA C.A.P.

TEL

CIITÀ

N. PROV.

Settore d'appartenenza



MITTILTO DI CRITTIFICAZIONI DELLA GUALITÀ PER L'HIDUSTRIA CHIMOA



ERTIFICATA AZIENDA CEHTIFICAT 1. 337 Norma UNI EN ISO 5001 Certificato n. 921 Norma UNI EN ISO 1400







Prodotti e sistemi innovativi per la pulizia professionale

ICEFOR S.p. A. INDUSTRIA CHIMICA ECOLOGICA Via Pablo Picasso, 16 - 20013 Magenia (MI) Tel. (02) 9792401 r.c. - Fax (02) 9793751



L ' E D I T O R I A L E

## L'editoriale

opo quasi quindici anni di silenzio eccoci di nuovo in edicola! I motivi che ci hanno spinti a riprendere la pubblicazione dei Quaderni sono gli stessi di allora. Anzi, vogliamo essere un po' presuntuosi, c'è qualcosa di più che allora non c'era. Questo qualcosa è la "passione" culturale e politica che urge dentro di noi soprattutto in questi tempi di appiattimento, di omologazione e di confusione.

#### Quaderni del Ticino

Quaderni, perché vogliamo dar vita ad uno strumento che, quanti via via vi si riconosceranno almeno in alcune delle motivazioni e degli intenti che esporremo, sapranno di poterlo usare per appuntarvi le proprie riflessioni, i propri suggerimenti e per comunicare le scoperte e le esperienze di rilevanza comune. Del Ticino. perché noi che diamo il via a questi quaderni, li pensiamo destinati a tutti quanti vivono ed operano nella fascia di Lombardi che va dal confine occidentale della metropoli milanese fino al fiume Ticino, comprendendo, per latitudine, tutti i comuni della provinciale di Milano e quelli immediatamente confinanti delle province di Varese, e di Pavia.

Continuamente si parla di distacco tra paese reale e paese legale. Quaderni del Ticino vuole essere strumento per colmare tale distacco, almeno nella zona in cui oggi nasce e in cui, si spera, con l'aiuto di tutti, possa migliorare e rendere a lungo il proprio servizio. E' un intento ambizioso. Più ambizioso che se ci ponessimo da editori professionisti quali non siamo - esclusivamente obiettivi di vendita e abbonamenti. Oltre a questi, che saranno termometro dell'accoglienza da parte dei lettori, osiamo vivere la speranza che i Quaderni riescano ad essere strumento di lavoro politico - in senso lato e correttamente rispettoso di opzioni diverse - e culturale di chi lavora credendo nell'esistenza di un bene comune, che si costruisce e realizza non nell'appiattimento e nella spersonalizzazione, ma nel confronto e nel dialogo tra identità che si rispettano, si aiutano a meglio precisarsi, e sanno cogliere ciò che di radicato e reale altri interlocutori porgono. Un sociologo illustre, in un suo saggio sul tema della partecipazifone, dimostrò come questa fosse strettamente correlata, e in modo direttamente proporzionale, al senso d'appartenenza. E' un concetto verificabile da chiunque L'EDITORIALE

in base alla propria esperienza personale. "Mi muovo, mi do forse da fare per qualcosa che non mi tocca, che non ha per me significato, che non rappresenta un valore o non presenta un interesse per la mia vita?. Mi interesso forse alle sorti di un insieme di persone, di un gruppo, di un'associazione, di una collettività o società di qualunque livello, se non sento, poco o tanto, di esserne parte anch'io, o che le mie sorti sono collegate a quelle di quell'insieme?".

Lo stesso sociologo, nello stesso saggio, affrontava il rapporto tra partecipazione ed informazione "Come posso partecipare a ciò che non conosco?"

Partecipazione è stata parola magica nell'ultimo decennio. Era obiettivo da raggiungere, era strumento e insieme sintomo di cambiamento.

"Bisogna partecipare!", "Questo si risolverà quando la gente parteciperà!" Partecipare perché? Partecipare a cosa? Partecipazione di chi? Interrogativi senza risposta convincente, proprio perché, nell'ignoranza delle dimostrazioni del sociologo suddetto si brandiva la spada della partecipazione per colpire con essa, spesso, quel poco di senso dell'appartenenza rimasto, e, quindi, ciò che poteva motivare il tanto invocato imbocco della partecipazione.

Nel mentre si invocava la partecipazione, si irrideva a valori, consuetudini, tradizioni che erano l'unico cemento, lo si vedesse o



no, fosse già pressoché consunto da precedenti attacchi o no, che teneva insieme la gente.

Come abbiamo già detto all'inizio noi ci rivolgiamo principalmente alla gente del Ticino ma vorremmo che si andasse oltre perché se così non fosse la nostra azione e passione politica sarebbe limitata e alla fine effimera. Noi ci rivolgiamo a tutti i cittadini non importa se "amici" o, "avversari". Vogliamo colloquiare, se necessario polemizzare per rivitalizzare la vita civile e sociale e anche il dibattito politico. Qualora ci imbattessimo o ci facessimo degli "avversari" ben vengano: anche di loro abbiamo bisogno! Vogliamo, non si spaventino i lettoL ' E D I T O R I A L E

ri, essere "rivoluzionari". Rivoluzionari nel senso che vogliamo riportare l'uomo al centro della politica, dell'economia e della cultura secondo la migliore tradizione occidentale.

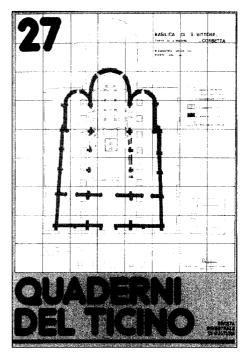
Se ci capitasse di difendere alcuni valori tradizionali, l'"antico" nei confronti di un certo modernismo solo di facciata ed effimero, cari lettori, non prendeteci per conservatori, reazionari o peggio per dei moralisti ipocriti. Noi in buona fede e umilmente staremo e cercheremo di stare dalla parte del "bene" e se è possibile del "buono" e del "bello".

Ci piace terminare con queste due citazioni una di Foscolo (detta alla fine del suo discorso di insediamento come professore di Letteratura italiana all'università di Pavia).

"O Italiani vi esorto alle patrie istorie"

L'altra del pittore Ottone Rosai che si riferisce al popolo quello vero, della Firenze dei suoi quadri migliori

"Questa razza forse la più povera e bistrattata vive di fede, discerne il bene dal male, riconosce il brutto dal bello e si ostina a vivere secondo le leggi che gli vengono da epoche le più lontane, ricorda ancora l'onesta francescana e cerca di aderirvi il più possibile..."



Queste non sono considerazioni fuori tempo o peggio (ci pare di sentire le critiche!) antiscientifiche o antieconomiche; ma osservazioni da cui può partire una riscossa per cambiare, perlomeno tentare di cambiare una società così confusa e priva di valori come l'attuale.

Se poi riuscissimo in questo obiettivo o per lo meno di gettare il "seme" soprattutto fra i giovani, che sono puri di cuore, o fra coloro che non "ci stanno" o che fanno fatica a "starci" a questo sistema di cose allora ci sentiremmo contenti perché ci sarà parso che la nostra fatica non è stata utile.

**L'editore** 



### Dialogo aperto con i lettori

## Siamo di nuovo con voi!

inalmente dopo qualche anno di silenzio e dopo molti mesi di impegnativo ma esaltante lavoro siamo tornati in edicola con la rinnovata serie dei *Quaderni del Ticino*. Nell'editoriale che precede queste mie note troverete una esauriente presentazione.

In qualità di Direttore della rivista voglio solo aggiungere qualche indicazione in più sui contenuti della rivista stessa, di questo primo numero e del futuro che ci attende. Chi ricorda la prima serie avrà già notato una nuova veste grafica, una nuova impostazione editoriale e giornalistica. Questa è l'unica differenza con il passato dei *Quaderni*: per il resto stessa voglia di dialogare di noi e dei nostri territori.

I *Quaderni* saranno strutturati in due precise parti: una formata da rubriche a cadenza fissa, l'altra (parte centrale della rivista) monotematica e di volta in volta su argomenti di estrema attualità per le nostre popolazioni e le nostre contrade.

Nell'assumere la responsabilità di guidare i *Quaderni* e in simbiosi con il gruppo della Redazione (che contiamo di ampliare ed affiancare ad un Comitato di Collaboratori e ad un Comitato Culturale-Scientifico) ci si è impegnati a dar vita ad uno strumento di approfondimento della "cronaca locale" con una lettura volutamente di testimonianza della storia dei nostri territori, delle nostre vicende umane e sociali. Quindi filo conduttore di tutta la rivista sarà la riproposizione dell'unità storica del Ticino nei suoi diversi aspetti culturali, sociali ed economici.

Tutto ciò non deve trarre in inganno: non si tratta di una rivista "storiografica" e nemmeno si pensi ad un gruppo con la testa rivolta all'indietro. Tutt'altro: partendo dalla nostra storia, dalle nostre tradizioni, dalla nostra cultura vogliamo svolgere un ruolo "da protagonisti" per aprire un serrato confronto sul nostro futuro. In sostanza vogliamo diventare punto di riferimento per amministrazioni, gruppi, associazioni, cittadini che con noi vogliono rilanciare la progettualità politica come primo impegno per i territori del Ticino verso gli anni duemila.

Per troppo tempo abbiamo assistito in questi anni ad un continuo e costante impoverimento ideale e progettuale attorno ai grandi temi che, in modi e tempi diversi hanno I L P U N T O

coinvolto le nostre contrade. Passivamente abbiamo subito Malpensa 2000; senza battere ciglio assistiamo allo svuotamento, professionale e sostanziale dei nostri ospedali; sopra le nostre teste, senza che una parola sia stata spesa, qualcuno vorrebbe ridisegnare la grande Milano e l'area metropolitana. Altro ancora si potrebbe dire, avremo comunque modo di ritornare su questi argomenti.

Tornando invece a questo primo numero della rivista, troverete una serie di rubriche fisse (solo per citarne qualcuna *I Visti da vicino*, *Hanno fatto la storia* - che per questo primo numero non poteva che ricordare la figura del caro ed indimenticato Luciano Prada -, sulla nostra *storia ecclesiastica* o sulle *feste e i mercati*, sui *vecchi mestieri*, e via discorrendo). La parte centrale di questo primo numero è invece dedicata a *Mal*-

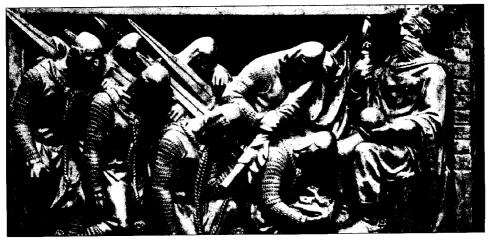
pensa 2000, argomento di estrema attualità, visto ed analizzato dal nostro punto di vista di abitanti del Ticino.

Un'ultima annotazione: questa rubrica sarà dal prossimo numero una finestra aperta con voi dove potremo dialogare e assieme affrontare i diversi aspetti della nostra terra. Vi aspetto quindi già dal prossimo numero.

In chiusura un doveroso ringraziamento al Centro Studi Kennedy ed in particolare al suo Presidente Colombo per la disponibilità nel riprendere con noi questo cammino, agli amici della redazione e a tutti i collaboratori per la passione e l'entusiasmo, genuino e spontaneo, con cui hanno lavorato alla rinascita dei Ouaderni.

In cosciente trepidazione attendiamo il vostro giudizio!

Fabrizio Garavaglia



I Milanesi vinti, con le corde al collo, si sottomettono al Barbarossa. Formella su una porta del Duomo di Milano. Giannino Castiglioni (1884-1975)



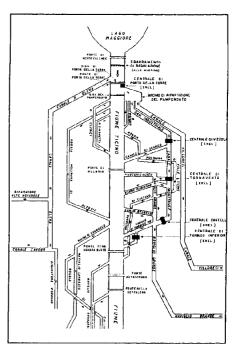
Le nostre acque

## Le acque del Ticino

li Statuti milanese regolamentarono l'uso delle 'acque sin dal 1216. Vi era stabilito che chiunque poteva derivare l'acqua dai fiumi per irrigare i prati o per sfruttarne l'energia, purché non venissero pregiudicati i diritti degli antichi utenti. Su questi presupposti furono scavati canali e rogge ma, nel Quattrocento, l'autorità ducale - riaffermando il carattere pubblico delle acque - ne limitò la disponibilità ai privati. Successivamente, nel 1542, le Constitutiones Mediolanenses rimisero nuovamente in discussione gli antichi diritti "privati" e limitarono ulteriormente le portate d'acqua, tassando tutte le derivazioni dal Ticino.

#### Lo spirito del paesaggio

Non si può "sentire" il territorio lungo il quale scorre il Ticino se non si conosce il suo aspetto storico fondamentale, invisibile in un contesto che tiene d'occhio solo il materiale emerso. Bisognerebbe osservarlo a "volo d'uccello", solo allora potremmo cogliere lo spirito che ha generato il paesaggio attraverso i fontanili, le rogge, il Naviglio, i canali, i cavi... tutti in qualche modo colle-

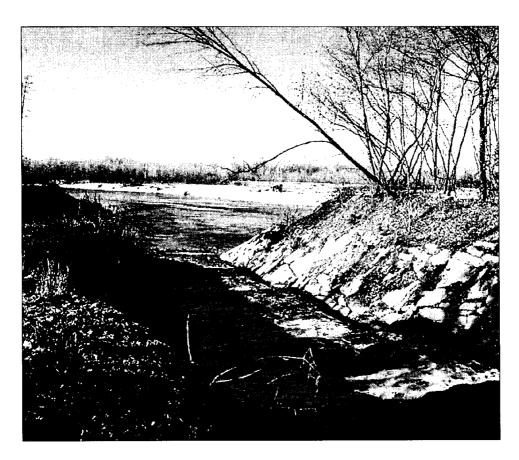


#### Derivazioni dal fiume Ticino

gati al grande fiume.

Il nostro impegno è quello di raccontare - nella nuova serie dei *Quaderni del Ticino* - le nostre ricerche di decenni con lo scopo di tramandare una conoscenza che ci ha tanto appassionato e che trova riferimento, per quanto riguarda il medio Ticino, nel disegno qui pubblicato.

L E N O S T R E A C Q U E

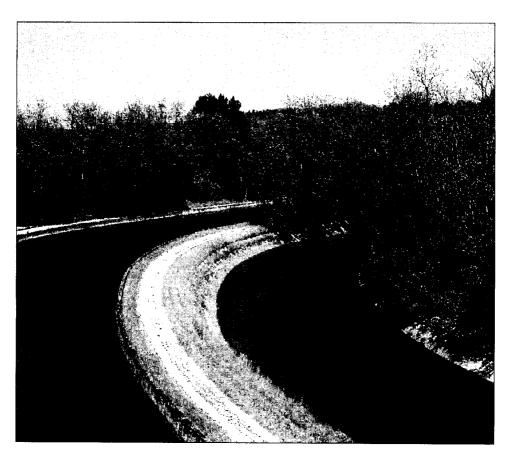


#### La riva "magra" del Ticino

Proprio per la sua origine alluvionale, la riva sinistra del Ticino è rimasta per secoli coperta da boschi e brughiere. Successivamente trovò nella vite e nel gelso gli strumenti per una parziale redenzione agricola, ma il magro raccolto era sempre alla mercé delle ostinate siccità estive. Da sempre quindi si cercò di derivare dal Ticino l'acqua necessaria ad irrigare i campi. Si scavarono le prime rogge che seguivano l'andamento del fiume ma, per la loro stessa tecnica, non potevano irrigare che piccoli orticelli. Si tentarono anche scavi più impegnativi che potessero irrigare superfici più estese, ma con scarsi risultati (il fosso del *Panperduto*) fino ad arrivare al canale Villoresi (1880), realizzato su un territorio dove oramai aveva attecchito l'industria.

### Le rogge: "vene" del paesaggio

Le rogge sono un elemento familiare del paesaggio della valle del Ticino ma, forse perché presenti da sempre, poco sappiamo della <u>12</u>

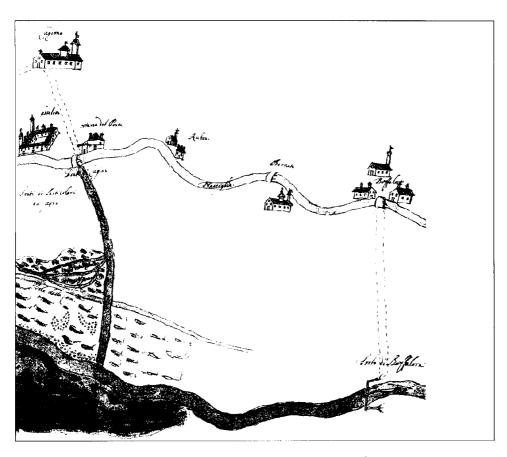


loro storia. Una volta c'era chi sapeva chiamarle per nome, manifestando così quel rapporto "domestico" che è sempre esistito tra le acque e l'uomo del Ticino. Tutte le rogge furono concepite e realizzate per l'irrigazione e, solo in tempi successivi, adattate ad altre esigenze. Parecchie oggi sono dette "molinare" perché, nel basso medioevo, lungo il loro corso furono impiantate delle ruote idrauliche per trasformare l'energia idrica in energia meccanica. Quest'ultima venne usata

per far ruotare le macine dei mulini, oppure folle di carta, lasciando in alcuni toponimi il ricordo di queste attività. Altre rogge invece hanno tramandato il nome delle casate nobili anticamente proprietarie dei diritti delle acque.

I Navigli e i cavali: "arterie" del paesaggio

Il Naviglio fu scavato dai milanesi - sulla riva sinistra del Ticino in località ancora oggi detta Lo Sperone, in territorio di Tornavento - in un periodo di grande



espansione della città. Le cronache più antiche attribuiscono alla nobile famiglia Torriani l'iniziativa del *Navigium de Gazano* (1179), ma è certo che furono membri di questa famiglia che quasi un secolo dopo - allargarono gli argini facendolo diventare "grande".

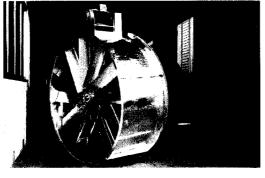
Prima dell'escavazione del Naviglio, il paesaggio era ben diverso da quello attuale. Per riconoscerlo dovremmo cancellare dalla carta corografica il lungo nastro argenteo con i suoi ponti, le stra-

de, i paesi fatti apparire; ma anche le alzaie che lo fiancheggiano e le bocche praticate sulle sue rive che alimentano antiche rogge.

Ma ci sono Navigli anche sulla riva destra del Ticino, come il Naviglio Langosco e il Naviglio Sforzesco, dei quali racconteremo la storia. Sono meno antichi del Naviglio Grande che rappresenta la "spina dorsale" della riva sinistra del Ticino, mentre i "canali" sono ottocenteschi.

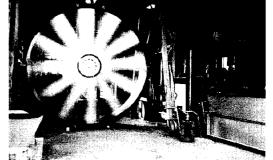
Giuseppe Leoni

## **Product Range**









## **Axial Flow Fans**



## K Helix fans srl

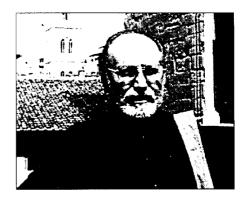
Via G. Rossa - 20013 Magenta (MI) - ITALIA Telefono (02) 97291340 - Fax (02) 97291323



#### Un personaggio del Ticino

## Luciano Prada

i sembrava quantomeno doveroso, nell'atto che sancisce la rinascita della gloriosa testata che avete per le mani, tributare il dovuto omaggio a un intellettuale poliedrico che i Quaderni del Ticino ebbero l'onore di ospitare come uno dei suoi più qualificati e impegnati collaboratori: stiamo ovviamente parlando di Luciano Prada, l'autoqualificatosi "esteta del quotidiano" scomparso in una maledetta sera del novembre 1994. Domiciliato a Corbetta Prada era ovviamente baciato dall'universalità propria dei grandi ingegni; in questa sede, volontariamente senza un ordine logico o il rispetto di una rigida cronologia, vogliamo riportare alla memoria alcuni suoi scritti, talune sue invenzioni, estemporanei colpi di genio. Verrà, e di questo ne siamo certi, il tempo per una celebrazione solenne dei meriti accumulati da Luciano Prada nel corso della sua intensa vita terrena; verrà il tempo in cui enti pubblici ma non solo (sarebbe un errore attendere con noncuranza il ridestarsi delle amministrazioni cittadine) riconosceranno la grandez-

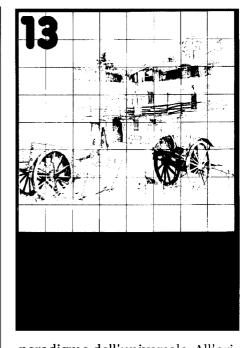


za del nostro conterraneo, che tanto amò e così bene descrisse l'umanità che attorno al Ticino ha visto dispiegarsi la propria storia. Nel frattempo, senza arrischiarci in una pomposa e sterile rievocazione, noi intendiamo cogliere qua e là alcune perle della produzione del Prada. Anche per i Quaderni del Ticino, ne siamo certi, verrà il tempo delle celebrazioni in pompa magna e della riflessione approfondita e accurata sull'opera del nostro grande collaboratore.

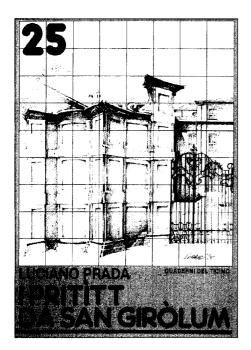
#### Summa dialettale

E' già successo che qualcuno cominciasse a parlare di Luciano Prada tessendo le lodi di quella che a ragione può definirsi una

"summa" in vernacolo corbettino: Caldarina e pan giàld, edito come numero monografico dei Ouaderni del Ticino nel febbraio del 1983. Forse fu il destino, che volle il sottoscritto accostarsi alla fulminante prosa di Prada proprio grazie a questo lavoro; tuttavia crediamo che nessuno possa sottacere il valore intrinseco e perché no?- la genialità di quel volume verdognolo. Di quell'affascinante numero dei Quaderni ci piace rievocare alcuni frammenti che ne designano la grandezza; in apertura il passo del Vangelo di Giovanni, "colligite fragmenta ne pereant" (raccogliete i frammenti, che non vadano perduti): il lavoro collettaneo del Prada, che era riuscito a riunire filastrocche, proverbi, facezie, tiritere e motti "tradotti e dispiegati in casa con minime aggiunte di vanagloria", acquisiva sin da subito un preciso valore fungendo da dichiarazione d'intenti. Voltate le prime pagine il lettore può imbattersi nei suggestivi disegni di Patrizia Comand (l'artista corbettese cui il Prada dedicò un mirabile articolo su un numero dei Quaderni) o nelle affascinanti foto di Gianni Saracchi. Era evidente, nell'autore, il desiderio, ma meglio sarebbe dire la smania, di abbinare le parole e i pensieri alle incarnazioni viventi di quei messaggi; anzi, di quella "weltanschaung" tutta interna ai cortili, alle vie strette che rassomigliavano al



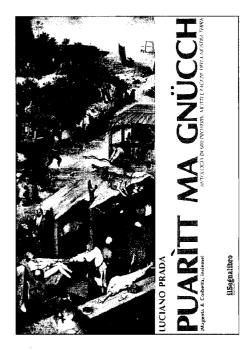
paradigma dell'universale. All'origine, un amore sconfinato per la propria terra e la propria gente: "Vogliamo bene alla nostra gente, che opera serena calpestando un suolo fatto di ghiaie e di acque millenarie, ancora convinta di meritare il dono di esistere. E' una questione d'anima: chi ce l'ha m'intende. E, se ci guardiamo in faccia, mai sopportiamo il passo dei mercenari." (Parole Povere, pagina 7). Il particolare, dicevamo in precedenza, sembra essere l'essenza di questo omaggio alla lingua e alla quotidianità che fu: dice infatti il Prada, sempre nella sua impagabile presentazione, di rivolgere un sentito grazie " a quanti, anonimi poeti di contado, hanno mosso sillabe



antiche in religioso trasporto, per consegnarmi le giuste parole del nostro passato lontano; ai personaggi del ricordo, piccoli uomini del formicaio corbettese, che hanno dato una ragione di storia ai miei raccontini svagati; a mia moglie, che mi è stata di umile tramite con le persone e con i rimpianti, soltanto divertendosi un poco."

La qualifica di "summa" non parrà esagerata soprattutto se si penserà che in "Caldarina e pan giàld" Luciano Prada celebra le gesta di un popolo di cui tramanda i nobili slanci e le quotidiane miserie; un mondo, forse un piccolo mondo, che ci pare distante anni luce: eppure trattasi dell'idem sentire sedimentato in seco-

li di storia che soltanto gli ultimi vorticosi decenni hanno polverizzato e ridotto a icona sfuggente. Ecco perciò il parallelo, a nostro parere più che appropriato, col mondo piccolo cantato con impareggiabile maestria da Giovannino Guareschi: sembra quasi che il sanguigno abitante della bassa emiliana sia in stretta correlazione con l'universo delle maschere corbettesi che Prada ritrae alla sua maniera (vale a dire restituendoci nella propria interezza figure che si perdono nel tempo). Non ci sembra di compiere spericolati azzardi se avviciniamo lo sforzo del Prada a quello di Giovannino Guareschi da Roncole Verdi: entrambe le umanità narrate sono accomunate da un fiume, da una semplicità disarmante e da un rifiuto. velato o manifesto, nei confronti di una modernità tritatutto che cancella tradizioni, appartenenze, usi e costumi. Sentite un po' come si esprime Prada nel suo Salvacondotto in forma di prologo: "Ci interessa, dunque, il linguaggio del volgo, consumato interamente tra il volgo e per il volgo. Non l'ibrida parlata che si misura, e si limita, competendo con la lingua d'aula intimata da animazioni di rispetto. E' scontato come un equinozio che un linguaggio di tal pasta, fresco, sano, robusto, mordace, integro, brioso, libero, immune, spontaneo, impulsivo, vegeto, genuino, saldo, tagliente, schietto, corposo, istintivo, debba sopportare quegli assilli di sangue e di terra che, per mille ricordi, vanno al mare ingrato della licenza. E' una precia antichissima per i soliti adepti, reiterata da un logoro muezzin dei secoli: accettiamola tal quale anche noi dentro l'argine corbettese. Ma la morale ultima e sobria che esce dalla spiccia da questa parabola a d acùlei suona innocente: è la 'scostumatezza' gioiosa di una gente che si fa cultura, trascinando con sé tutte le prerogative di base ed i sussidi delle sue ragioni etniche. Su questo filone si redime, e si cementa, una civiltà contadina." Abbiamo voluto riportare questo lungo passo per dimostare la fondatezza del nostra tesi; nella sua ineguagliabile prosa Prada innalza a mo' di giacimento di tradizione da non disperdere il passato che troppi considerano rimosso e improducente, sterile; in questo intenso passo riecheggiano i grandi temi di taluni autori della Rivoluzione Conservatrice tedesca, che a cavallo tra le due guerre del secolo che si va spegnendo si batterono per salvare la lezione di civiltà che promanava da storie centenarie; senza la pomposità o l'austerità che si suole accompagnare a operazioni di tal fatta Luciano Prada si erge a difensore delle sue radici. Sembra quasi di cogliere il trasporto con cui Bruce Chatwin, scrittore girovago diventato oggetto di culto ben prima della sua morte (1990),



designava l'uomo errabondo arso dalla voglia di viaggiare e conoscere, spinto unicamente dalla ricerca delle proprie radici. Ecco, il percorso letterario di Luciano Prada si compie all'insegna della lezione di Chatwin; prima viene il riconoscimento dell'importanza di una tradizione, quindi ecco la sua riscoperta e il desiderio di elevarla al rango di tesoro. "Aspetto il tintinnio dei riscontri. Dagli uni e dagli altri è giusto trarre bilanci di prospettiva: il futuro è, in questo senso, dietro le nostre spalle. La storia, la vita, i costumi dell'homo curbitinus sono ancora tutti da mettere in fila, da ordinare, da illustrare. Da cantare, come si diceva un tempo, quando di più si credeva ai poeti. Oggi si fa di ogni erba un fascio. E di ogni cornacchia un'allodola. E' anche per questo che io oso essere qui."

#### La vena poetica

Nella multiforme e instancabile attività di uomo sensibile alle diverse espressioni dell'arte (grafica e scrittoria) Prada non restò certo insensibile. Una conferma diretta viene da un bellissimo volume risalente al 1986: "Altre malinconie- Dodici liriche della nostra terra e Un epigramma della gaia coscienza." Nella nostra ostentata intenzione di ripercorrere senza un filo conduttore l'epopea letteraria di Luciano Prada ci piace partire dalla fine, e cioE da quel mirabile "Ultimo epigramma" che l'autore dedica a Marziale, fulgido compositore latino che gli studenti di Liceo non avranno dimenticato: "Faccio un libro d'amore, lo travisano in folclore/ Faccio un libro di gioia, lo postillano di noia/ Faccio un libro di dati, "Monumenti ealatati/ Spingo il cuor nelle mani? Metto in moto i villani/ So far nulla, ma insisto ed insito: mi condanna perfino il papa Sisto/ peccato che, amico, il peccato sia antico/ unto d'ipocrisia in odore di sagrestia/ Proprio questo io penso: che tu volessi l'incenso." Questo sforzo poetico e compositivo di Luciano Prada si rivelerà ancora una volta azzeccato: nel cimentarsi coi versi l'autore sembra impossessarsi in breve tempo delle doti necessarie al raggiungimento dello scopo. Scopo che si era ben prefissato nella Premessa, che varrà la pena riportare in alcuni passi essenziali: "fare il poeta vuol dire frequentare il paese degli amori irraggiunti. Vuol dire affacciarsi ad uno specchio impietoso, inorridito di te, ciarliero di te. Vuol dire frugare nel catasto ambulante della tua vita, che è un tavolino da gioco drizzato nella granoiazza del mondo, dove rime e pensieri e segreti vanno a combacriasi per giravolte. Fare il poeta vuol dire afferrare il bisogno volgare di gridarne i segnali, le avvisaglie solitarie- così come andrò a fare qui di seguito- rovesciando le impudenze in una specie di piccola, devastante tempesta di calore splendente e gioioso, liberatorio."

Le dodici liriche del volume, di cui furono stampati solo 500 esemplari, sono accompagnate da quattordici acqueforti di Federica Galli; anch'essa immortalata in un bellissimo pezzo che apparve sui Quaderni del Ticino. Inutile dire che anche in questo caso lo spirito poliedrico ed eclettico dell'autore riuscì nell'intento che si era prefisso: dare sostanza e spessore a quella che è ritenuta comunemente l'espressione più alta della parola, cioè la poesia.

#### L'amore per il particolare

Dicevamo dell'universalità di Luciano Prada frammista a quel suo amore per il particolare che ne contraddistinse gli interessi, le passioni e le espressioni artistiche. Un esempio fulgido può essere, a tal riguardo, il volume edito in occasione dei cinquant'anni di attività dei Padri Somaschi a Corbetta; "I Somaschi a Corbetta" fu stampato nel 1985, e non a caso i religiosi di S. Girolamo Emiliani scelsero Luciano Prada per trasportare su carta la loro permanenza in Corbetta. "Memoria è termine oltre modo equivoco, da quando è passato ad indicare anche il principio operativo per cui istruzioni e informazioni vengono conservate secondo ordini espressi in linguaggio numerico: memoria come anima del computer. Parallelamente, per esigenza di altro ordine, cresce il bisogno di memoria umana espressa nel linguaggio naturale delle fatiche accumulate, dei valori trasmessi, della comunicazione stabilita tra uomini fragili e tuttavia portatori di significati che umanizzano la convivenza: memoria come radice del passato e linea orientativa del futuro." La gloriosa storia dei Somaschi si mischia nel volume di Prada alla storia di Palazzo Brentano, cui è legato a doppio filo il nome stesso dell'Ordine a Corbetta: nell'approfondimento dedicato a questa "villa di delizie" la passione e il talento architettonico di Prada sono espressi al meglio. Memorabile resta pure la descrizione di padre Giuseppe Cattaneo, che "dipinge in silenzio memorabili icone di speranza." Insomma, è talmente vasta e composita la produzione di Luciano Prada che occorrerebbe ben altro spazio per condensarne i lasciti della memoria. In questa sede abbiamo voluto dare un modesto contributo. Verrà il tempo, ne siamo certi, per riflessioni più circostanziate.

F.B. Provera



#### Storia ecclesiastica

## Mons. Paolo Castiglioni (1874 - 1943)

dipartono da questa terra lasciando dietro di sé un ricordo preciso poiché la loro vita è stata il risultato di fatti chiari ed eclatanti. Altre, invece, si sono comportate come una musica quasi di sottofondo, che corre fluida, dolce, un po' misteriosa, sino a quando un irrompere festoso di note toglie quel velo di "arcano".

E' per l'appunto con un personaggio di questo tipo che desideriamo iniziare questa serie dedicata a fatti, persone e monumenti aventi un riferimento alla vita religiosa: Mons. Paolo Castiglioni, magentino d'elezione, Vescovo ausiliare di Milano.

Il nostro nacque a Casone di Marcallo il 18 aprile 1874, ma già pochi mesi dopo i genitori trasferirono tutta la famiglia nella vicina Magenta, anche per rendere più accessibile ai figli la frequentazione della scuola. Fu proprio durante i corsi elementari che nacque nel piccolo Paolo la vocazione al sacerdozio, favorito anche da un ambiente familiare di sincera cri-

stianità. La mamma si rivolse, per avere un giudizio in proposito, a Don Enrico Massara, uomo di profonda cultura, che in quegli anni abitava a Magenta, molto noto per essere stato il cofondatore dell'"Osservatorio Cattolico", ricevendone un cordiale incoraggiamento. Raggiunti i 13 anni venne avviato, su interessamento del famoso Don Cesare Tragella, da poco nominato prevosto della cittadina, al Seminario Ginnasiale di Vigevano (1886) meno costo di quello diocesano.

Già qui il Castiglioni rivela una notevole attitudine sia per la lingua italiana che per quella latina tanto da comporre con facilità odi in qualungue metro oraziano. Date le sue non comuni doti di intelligenza e di carattere Mons. Merizzi, rettore del seminario, lo volle subito fra il corpo docente e così egli continuò questa occupazione, intervallandola a quella di assistente estivo all'oratorio maschile di Magenta, fino a dopo la sua ordinazione sacerdotale. Questo lieto evento avveniva il 18 dicembre 1897 e già a Natale il nostro celebrava la sua prima messa solenne nella chiesa di S. Martino Vecchia in Magenta fra il giubilo dei suoi concittadini. Nel 1899 Don Castiglioni, date le dimissioni da professore, si presentava all'allora Arcivescovo di Milano, Cardinale Ferrari, offrendo la sua disponibilità sia per la cura delle anime in qualche parrocchia sia per l'insegnamento. Sua Eminenza sceglieva quest'ultima possibilità destinandolo a Roma come vice-rettore del Seminario Lombardo. Il nostro sacerdote ne approfittò per iscriversi alla Facoltà di Diritto Canonico, alla Gregoriana, non trascurando di frequentare i corsi di filosofia e di teologia dogmatica conseguendone brillantemente le relative lauree. Fece talmente buona impressione che fu proposto come docente di storia ecclesiastica presso il Seminario Vaticano. Ritornato a Milano, motivi familiari lo portarono ad assumere l'incarico di coadiutore nella centrale parrocchia di S. Francesco Da Paola nel mentre esplicava la sua attività di professore di teologia al seminario delle Missioni Estere. Intorno a questa duplice attività, durata quasi un ventennio scrissero parole di elogio due sacerdoti che ebbero contatti con il futuro vescovo.

Il primo, don Angelo Novelli, anch'egli coadiutore nella stessa parrocchia milanese, all'epoca addetto al Giornale d'Italia, pur essendo di carattere totalmente diverso dal Castiglioni lo tenne sempre in alta stima e lo ricordò con affetto. Ecco le sue parole: "Ammiravo in lui la soda pietà religiosa e la dottrina nelle discipline sacre, e di questa in particolare mi valsi più volte per aver lume nei dibattiti provocati dal Modernismo, e per fargli scrivere nel giornale una serie di articoli di volgarizzazione delle innovazioni più significative introdotte nella legislazione ecclesiastica dal Codice di Diritto Canonico: scritti che, rimaneggiati, pubblicò poi in volume molto divulgato.

Sebbene fosse alienissimo dalle tumultuarie vicende e contese politiche, nelle quali erano coimplicati i giornali anche cattolici durante l'altra guerra e negli anni fortunosi immediatamente seguiti, ne provasse anzi orrore ai pochi cenni che gli facevano, compativa la mia sorte, mi incoraggiava a perseverare per sentimento del dovere verso la Chiesa che era in cima ad ogni suo pensiero, e dove appena poteva, mi suppliva assai volentieri nei ministeri. Io non pagherò mai a sufficienza, per esempio, il debito di gratitudine dovuto alla sua assiduità alle confessioni, che mi assolveva dal rimorso delle spesse ragnatele distese nel mio confessionale".

Il secondo fu Padre Eugenio Elli, già suo discepolo al seminario delle Missioni Estere. Così egli ricorda il suo maestro: "Lo rivedo entrare per la prima volta nella sala del nostro vecchio S. Ca-



Monsignor Paolo Castiglioni

locero (vecchia sede dell'Istituto poi trasferitosi in via Monte Rosa). Eravamo pochi, allora, e l'aspettavamo un po' trepidanti di quella trepidazione che provano gli scolari al sopraggiungere di un nuovo professore, venuto da Roma, ornato di scienza, carico di lauree. Entra nella sala col sorriso sul labbro, s'inchina a noi per rispondere al nostro inchino... passa davanti alla porta dell'attigua cappella, raccolto e devoto... un altro inchino, e poi si siede sulla sua seggiola. Ci fece i suoi primi complimenti e le sue prime condoglianze. Complimenti per essere noi aspiranti missionari (ed egli avrebbe voluto essere del nostro numero) e condoglianze per essere noi troppo pochi per i bisogni e per le richieste delle nostre missioni. Crescite et multiplicamini fu il suo augurio. L'animo nostro era già conquistato, ripieno d'affetto e di venerazione per

Cominciò col trattato 'De Gratia Christi' quel trattato che va meditato, studiato e sviscerato 'con le ginocchia della mente inchine'. La sua parola fluida, chiara, persuasiva, scendeva alle nostre intelligenze, vi ficcava dentro la scienza sacra con tanta chiarezza che bastava, poi, leggere il testo e richiamare le sue spiegazioni per essere pronti alle lezioni seguenti.

Il professore profondo, acuto, ci si era rivelato. El'amammo e lo venerammo con l'entusiasmo dei nostri giovani cuori, ammirandolo.

Veniva a noi dalla lontana parrocchia di S. Francesco da Paola in qualunque stagione, sotto l'acqua, la neve, tra raffiche di vento o con caldo soffocante, scusandosi con noi, suoi alunni, se talvolta aveva dovuto farci attendere...: le occupazioni in parrocchia gli avevano proibito di essere puntuale. E quelle sue umili scuse ce lo rendevano ancor più caro. Ci insegnava il suo 'imperativo categorico", quello del dovere.....

Alla facile comunicativa egli sapeva unire una vasta erudizione. A sostegno della sua tesi dogmatica, ortodossa sempre a tutta prova, invocava la Sacra Scrittura e i Santi Padri, citando l'una e gli altri a memoria. E, a tempo opportuno, con ricchezza di citazioni, ricorrendo all'antico Diritto romano, ai codici giustinianei, soprattutto al Diritto canonico, si entusiasmava, e diventava il poeta della sua tesi. Se sbalorditi di tanta erudizione gli alunni si mostravano meravigliati, egli si scusava col dire che un aspirante alle missioni ha bisogno di una vasta coltura, più forse di chi si ferma ad evangelizzare in patria, perché il missionario sul campo ha più frequente l'occasione di incontrarsi coi nemici di Dio e delle anime. Questo egli sentiva: e aveva ragione. Riusciva così a istillare negli alunni l'amore alla Sacra Scrittura, ai Santi Padri, ai Concilii, agli insegnamenti pontifici. Ora alle intelligenze mediocri o



comunque bisognevoli di aiuto il professore Castiglioni si chinava con sollecitudine, direi quasi materna, e alla fine di ogni lezione, dedicava ad esse quelle ricapitolazioni delle tesi, così chiare, limpide, ed insieme così esaurienti, che anch'esse partivano dall'aula ben nutrite e sazie. Di ciò tutti gli erano grati e riconoscenti. Era solito dire: "Chi insegna senza cuore, disamora dalla scienza; chi senza cuore dirige e governa, distrugge e non edifica".

Dirò che chi scrive, in circostanze dolorose della sua povera vita ha ricevuto da lui parole di conforto e consigli tali, che ancor oggi, rievocando, gli fan dire che il suo primo professore di teologia non era soltanto un uomo di scienza e di cuore, ma che era soprattutto, un santo: uno di quei santi che rivelano la propria santità nell'umiltà e nel nascondimento, come le mammole che si celano a primavera sul margine del sentiero".

Nel 1924 troviamo Don Castiglioni

canonico nella basilica di S. Ambrogio, ma, nello stesso anno, essendo venuto a mancare il canonico teologo del capitolo metropolitano, la scelta del successore cadde proprio su di lui, scelta che poi fu ratificata dopo regolare concorso nel 1929.

La sua assoluta competenza in diritto canonico, la sua precisione nell'esporre la dottrina, la scrupolosa regolarità con cui teneva le prediche seppero accattivarsi l'attenzione e l'ammirazione di molti, tanto da portarlo, nel 1934, a ricoprire la prestigiosa carica di Presidente del Tribunale Ecclesiastico. Finalmente, nel 1936, giunse da parte dell'Arcivescovo, Cardinal Schuster, la nomina a Vicario Generale.

Il canonico Dott. Prandoni riuscì, con intuizione felice, a riassumere questo periodo della vita di Mons. Castiglioni nel motto: "fidelis et prudens". "Fedele a Dio, che amava con pietà semplice, schiva di affettazioni..... Fedele alla chiesa: che amava nella sua natura divina di continuazione vivente del Cristo..... Fedele all'ambrosianità della Chiesa..... Fedele al suo Arcivescovo in ogni ora, specialmente in quelle..... dell'amarezza". Il 14 gennaio 1937 l'"Osservatore Romano" pubblicava: "La Santità di N.S. si è benignamente degnata di promuovere alla Chiesa titolare vescovile di Famagosta l'Ill.mo e Rev.mo Mons. Paolo Castiglioni, Vicario Generale di Milano e Canonico Teologo della Metropolitana in deputazione di Ausiliare di Sua Eminenza Rev.ma il Signor Cardinale Alfredo Ildefonso Schuster, Arcivescovo di Milano.

La sera stessa Mons. Castiglioni partiva alla volta di Roma per le pratiche d'uso.

L'episodio più importante e memorando di questo soggiorno del Nostro a Roma, fu la visita privata al Sommo Pontefice Pio XI, allora degente a letto per disturbi gravi.

Date le attuali circostanze non si aspettava di essere ricevuto in udienza quando insperatamente fu raggiunto da un incaricato del Papa che lo portava in automobile al Vaticano. Subito accompagnato nella camera privata di Pio XI questi fece al Vescovo Ausiliare di Milano le più cordiali accoglienze. "Ora che ha veste per poterla portare, rechi a Sua Eminenza il Cardinal Schuster, al Capitolo, al Clero ed al popolo tutto la nostra Benedizione".

La solenne consacrazione fu stabilita in Duomo per la Domenica 7 Febbraio.

Se si eccettuano le numerose Cresime amministrate in Duomo e nelle Parrocchie vicine a Milano, poche volte Mons. Castiglioni funzionò in parrocchie di provincia, perché riteneva suo dovere restare sempre al fianco di Sua Eminenza in tutte le Sacre Funzioni di Cattedrale.

Vi fu solo qualche eccezione: così per la festa di S. Martino, patrona-

Sac. Dott. PAOLO CASTIGLIONI

## MANUALE DI DIRITTO CANONICO

IN PREPARAZIONE AL NUOVO CODICE



EDIZIONE PER CURA DEL

" MINISTERO DELLA PAROLA ,,
CASALE MONFERRATO
1916.

le della parrocchia di Magenta, nel 1937, pontificava solennemente, cingendo la Mitria preziosa, dono dei Magentini. In quell'occasione, al Vangelo tenne un bellissimo discorso intorno alla dignità del Sacerdozio in genere, ma specialmente dell'Episcopato. Da ricordare è il suo intervento all'inaugurazione della nuova Scuola Materna "Elvira Gornati" sorta nella nativa Casone, per cura e generosità di munifica persona. I casonesi erano in giubilo straordinario; la gioia dell'asilo divenuto splendida realtà, era esaltata mirabilmente dalla presenza del loro Vescovo, che anche sul letto di morte volle ricordare l'umile gente in mezzo a cui era

Passeranno pochi mesi: Mons. Castiglioni ritornerà fra quei

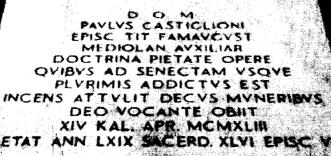
buoni terrazzani per l'estrema dimora. Il fisico del

Monsignore, g i à manifestante segni di malattia sul finire del '42, subisce un grave tracollo ai primi del '43 palesando febbri e dolori respiratori. Diagnosticato un male incurabile, viene ricoverato alla Casa di Salute S. Giuseppe accolto dai Padri Fatebenefratelli. E' lì che il 19 marzo Mons. Castiglioni si spegne serenamente come un bambino.

Imponenti furono i funerali in Duomo dove l'Arcivescovo volle recare personalmente l'ultima benedizione al diletto collaboratore. Terminata la funzione la salma venne accompagnata dai parenti e da una rappresentanza del clero alla sua amata Casone di Marcallo, come egli stesso aveva disposto. Sua Eminenza però non volle che fosse deposto in terra comune cosicché la pic-

cola chiesetta settecentesca della frazione di Barco lo accolse definitivamente.

Giancarlo Cattaneo



## Regalati o regala un abbonamento

Con tanta fatica stiamo rilanciando i **Quaderni del Ticino**, la rivista che parla di noi, dei nostri territori, dei nostri costumi.

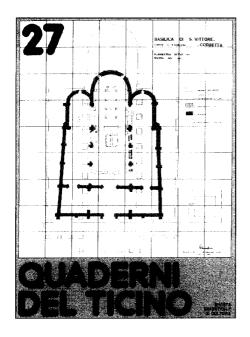
Per sostenere la rivista puoi scegliere una di queste opportunità:

• Abbonamento ordinario annuo per 4 numeri £. 35.000

Abbonamento sostenitore

£. 100.000 (minimo)

- Pagamento :
- a mezzo conto corrente postale n. 1491.6209 intestato a "CENTRO STUDI Politico-Sociali J.F. Kennedy" Magenta - Via Colombo, 4
- a mezzo assegno bancario "non trasferibile" intestato a "CENTRO STUDI Politico-Sociali J.F. Kennedy" Magenta - Via Colombo, 4







Verso il futuro

## La MMF (Magenta Master Fibers)

na delle realtà più significative del Magentino sia per il livello produttivo sia per il valore tecnologico e scientifico è la M.M.F.-Magenta Master Fibers.

Abbiamo detto del Magentino e in particolare di Magenta (del resto la titolazione della ditta è significativa!) ma possiamo dire senza timore di fare dell'enfasi fuori luogo che si tratta di una realtà industriale che ha risonanza nazionale e internazionale.

La denominazione della società M.M.F. è dovuta essenzialmente a due motivi:

- i fondatori sono nati e vivono a Magenta

- esiste un solo colore identificabile ovunque con un nome, tale colore è il magenta (la sua origine pare sia da attribuire al colore dei copricapi degli zuavi dell'armata francese che combatterono a Magenta nella famosa battaglia del 4 giugno 1859). Dopo questa digressione che serve per dare il profilo per così dire "umano" dell'azienda, ritorniamo a parlare di quello che essa rappresenta in ambito scientifico e tecnologico e della sua produzione.

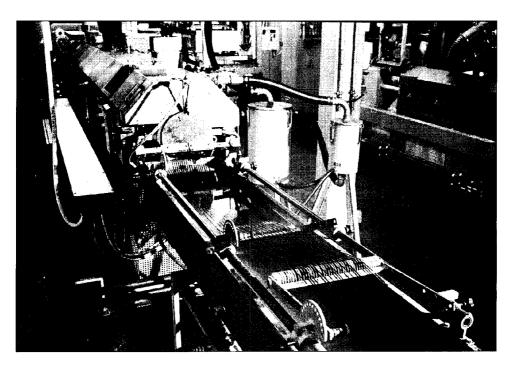
Diciamo subito che la M.M.F. produce dispersioni pigmentarie destinate ad "applicazioni finali altamente qualificate". Questo è il linguaggio tecnico con il quale l'azienda si qualifica .

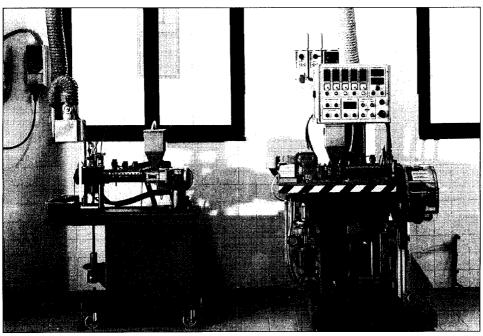
In poche parole in modo semplice e comprensibile diciamo che produce colori per la colorazione delle fibre sintetiche e artificiali direttamente in fase di filatura, produce anche gli elementi di base per le vernici metallizzate, per gli inchiostri speciali e per altri prodotti e applicazioni anche in campo automobilistico.

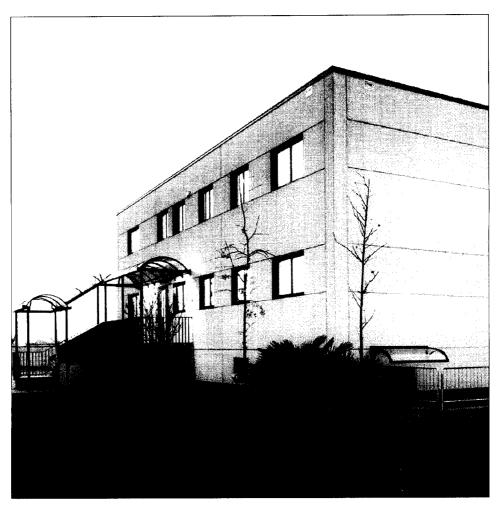
Da quanto è stato detto seppure in modo sommario, si deduce che la M.M.F. è altamente qualificata sia tecnologicamente sia scientificamente e compete con i più grossi gruppi chimici

L'attuale capacità produttiva è di 5000 tonnellate anno, e l'esportazione raggiunge il 65%. Lo stabilimento è situato nella zona industriale di Magenta, è nuovissimo

31 o  $\overline{\mathbf{v}}$ E S F U T R 0 L U R







nella concezione e nella struttura e occupa un'area di 13.000 metri quadri di cui 7000 metri quadri coperti, avvalendosi di una cinquantina di dipendenti (bisogna dire anche che esiste un altro stabilimento più piccolo nel bresciano). E' dotato di un centro studi di ricerca e tutta la lavorazione è completamente monitorata; inoltre macchinari e apparecchiature

di produzione sono quanto più tecnologicamente avanzato nel campo specifico.

Come si vede quella che abbiamo descritto è una realtà importante che valeva la pena di far conoscere e che rappresenta l'operosità, l'abnegazione e l'inventiva della nostra gente e di questo dobbiamo essere fieri e riconoscenti.

Piercarlo Cattaneo

## ... DAL 1965





**PUNTOTRE** 



ceramica dolomite

Ideal Standard

giuliani



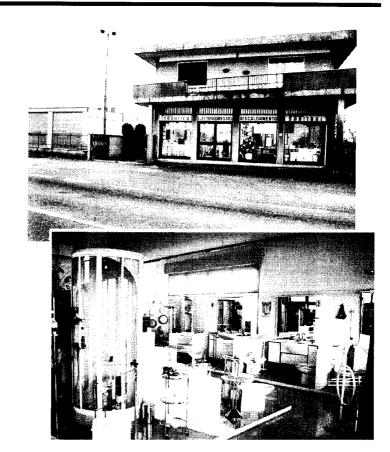


**BOSCH** 









IDRAULICA
RISCALDAMENTO
SANITARI
ACCESSORI PER BAGNO
ELETTRODOMESTICI...

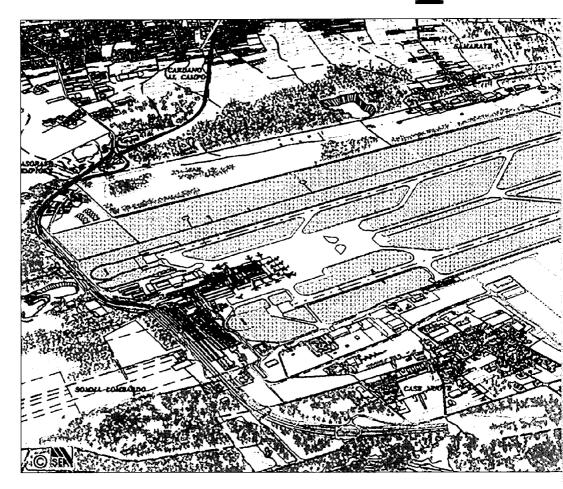
MANUTENTORE IMPIANTI CONVENZIONATO
CON LA PROVINCIA DI MILANO

## Fratelli Colombo

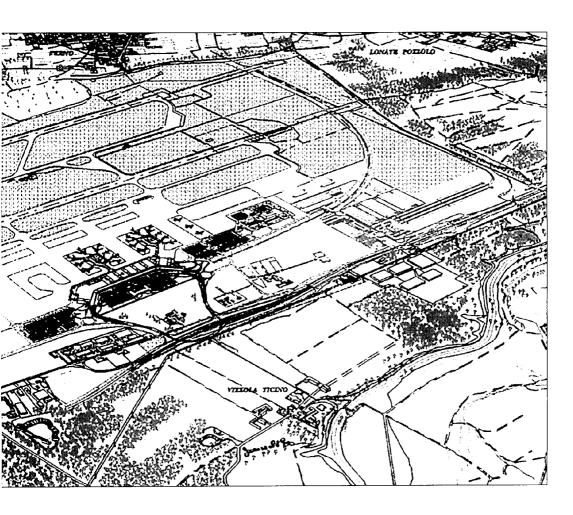
di Luigi

20013 MAGENTA (MI) Strada Boffalora, 9 Tel. e Fax (02) 97297674

# Spe Malper

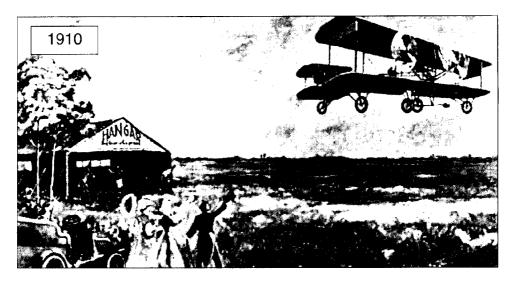


## iale sa 2000

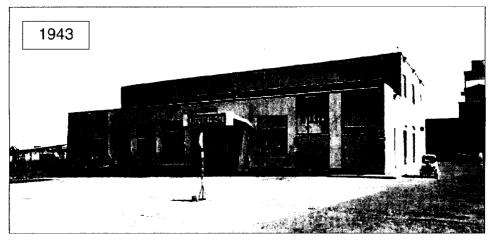


MALPENSA DUEMILA

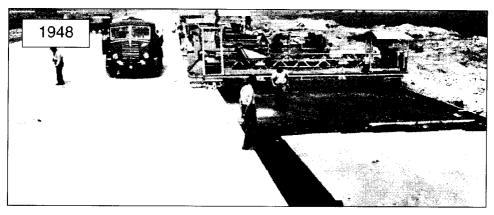
## La storia



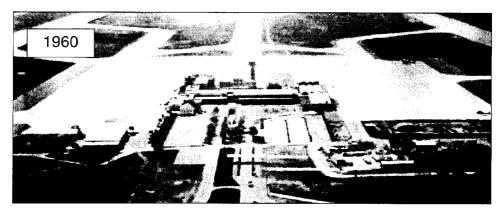
Nel 1910 l'ingegner Caproni vi sperimenta il suo biplano CA 450; vengono inoltre effettuati i primi esperimenti di volo notturno utilizzando una rudimentale illuminazione elettrica



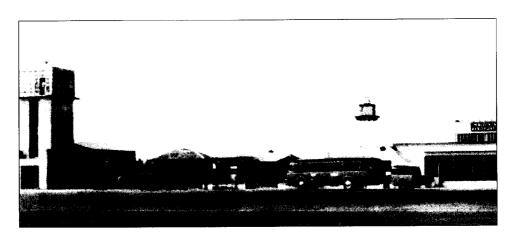
Dal 1924 al 1943 l'aeroporto è sede di scuole aeronautiche



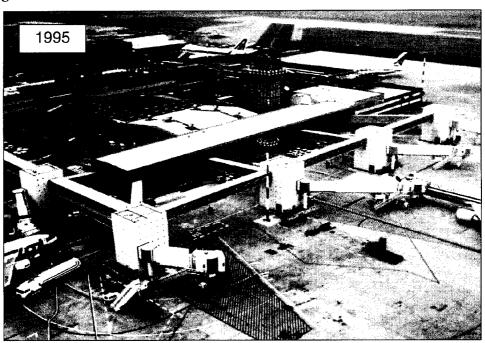
Nel giugno 1948 iniziano i lavori di riparazione della pista, la costruzione del piazzale parcheggio aeromobili e di un padiglione destinato alle prime esigenze di aerostazione. L'apertura ufficiale al traffico commerciale avviene il 21 novembre 1948, data in cui atterra il quadrimotore di fabbricazione italiana (Breda Zappata 308) pilotato da Stoppani. Gli anni '50 vedono i lavoro di costruzione della seconda pista, l'ampliamento del piazzale di sosta degli aeromobili e l'inaugurazione della prima parte dell'aerostazione.



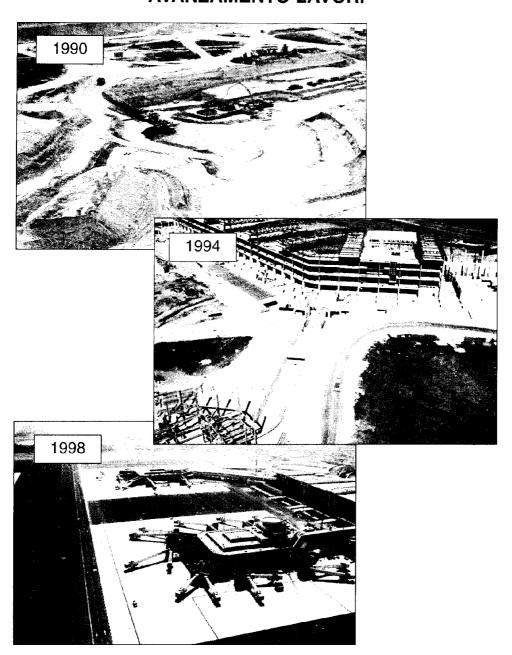
Dalla fine degli anni '60 vengono redatti e consegnati al Ministero dei Trasporti e Aviazione Civile numerosi piani per il potenziamento degli impianti di Malpensa. L'indirizzo generale è di trasferire all'aeroporto di Malpensa il traffico internazionale, ricercando soluzioni con ampi spazi per le aree destinate ai passeggeri e alle merci. Mentre proseguono, con il Progetto Malpensa '81, le opere di ammodernamento dello scalo, in risposta alle crescenti esigenze del traffico aereo, si arriva al 1985 con l'approvazione del Piano Regolatore Aeroportuale denominato *Malpensa 2000*.



Gli anni immediatamente successivi sono caratterizzata dalla fase esecutiva dei diversi progetti che costituiscono l'intera opera Malpensa 2000 e dall'avvio dei lavori di costruzione ufficializzati il 19 novembre 1990. Nel frattempo, per migliorarne l'efficienza, la qualità del servizio ed aumentarne la capacità, l'aerostazione di Malpensa Nord viene riqualificata e ampliata nelle strutture attraverso l'apertura di gates dotati di imbarchi diretti, inaugurati nel novembre 1995.



#### **MALPENSA 2000 - NUOVO TERMINAL 1 AVANZAMENTO LAVORI**



#### La storia della Malpensa

## Un territorio alato

I tourbillon di notizie che quotidianamente si riversa sulle pagine dei giornali, avente come oggetto *Malpensa 2000*, ci ha dato motivo di riflessione e convinti a dedicare il numero zero dei rinati *Quaderni del Ticino* alla storia di questo territorio.

Malpensa, nell'accezione italiana di terreno *malpensato*, indicava nei tempi passati un territorio difficile da coltivare, com'è documentato anche in altre realtà: con Malpensata sono indicati ancor oggi una serie di casali, presso Erba, Bellano, Pasturo, Menaggio, Mezzanino di Pavia e altre località nel Lodigiano e nel Bresciano. Un luogo comune quindi, malpensato, individuato in maniera sbagliata e irrazionale, probabilmente perché si trovava lontano dagli antichi insediamenti e quindi voleva dire difficoltà di accesso, fatica nel lavoro dei campi. Forse proprio per questa "lontananza" dai centri abitati, la grande piana della Malpensa (9000 ettari di terreno) fu individuata per dar vita a due campi di aviazione: l'aeroporto di Malpensa (1909) e il cosiddetto Campo della Promessa (1916), chiamato originariamente di Lonate Pozzolo, un acroporto militare che funzionò durante il periodo fascista.

#### Il luogo brullo e deserto...

Lodovico Melzi nella sua storia di Somma Lombardo (Milano, 1880) non dice granché della *Malpensa*, in quanto il toponimo attribuito alla cascina non aveva allora un grande spessore. Tutto sarebbe avvenuto poi. Ma sentiamo cosa dice il primo storico del territorio sul quale sarebbe sorto il più grande aeroporto intercontinentale del sud Europa:

"Ora prendiamo il colle (partendo dal centro abitato, *ndr*) e per una comoda via e di facile salita, portiamoci al piano della gran brughiera. Prima di giungere all'altezza dei *pilastri di Vizzola*, che aprono l'accesso alla casa dei già feudatari di quella terra, il luogo brullo e deserto ti fa naturalmente rivolgere ancora una volta lo sguardo al Ticino, che da questo altipiano si vede travolgere le spume biancheggianti nelle rapide della Maddalena e, girando attorno al promontorio di Castelnovate, scorrere maestoso a nutrire l'eterna fecondità del piano.

Attraverso la via che conduce a Somma, troviamo sul limitare della grande brughiera due grosse cascine, le *Case Nuove* e la *Malpensa*. Della prima abbiamo già parlato come di un possesso de' Visconti da loro fabbricata in un'epoca tanto lontana che ormai s'è posta in flagrante contrasto col nome conservato del cascinale (Difatti nel 1590 era già compresa nei feudi dei condomini di Somma, come risulta da una investitura dell'epoca).

La Malpensa è una costruzione assai più recente e sorse nel 1796 per opera di un tal Giovanni Tosi da Busto, uno dei primi che esercitarono su vasta scala il commercio nei nostri paesi. E' da credere ch'egli portasse un grand'amore a questi luoghi, perché nel dissodamento dei terreni, nella fabbrica della cascina e nelle ampie strade che vi accedono, sciupò una buona metà dei guadagni fatti nel commercio. E tutto ciò per coltivare un terreno in cui il seme non trova l'altitudinem terrae necessaria a fecondarlo, e dove il colono è costretto ad attingere l'acqua per sé e per le sue bestie ad una profondità di quasi cento metri. Forse l'esperienza di così grave errore valse il nome del cascinale.

Il possesso fu venduto dal figlio di Giovanni Tosi, Luigi allorché fu nominato vescovo di Pavia (e noto per l'amicizia con Alessandro Manzoni), e la frequenza dei trapassi che subì in seguito (passò in proprietà al signor Cabiati, indi all'avvocato Raja, poi all'avvocato Giuseppe Casanova) servirà in risposta a coloro che ignari delle condizioni speciali di questa regione, meravigliano che tanta latitudine di terreno rimanga ancora incolta e disabitata".

Il Verri, dando notizia dell'opera di dissodamento della brughiera ad opera del Tosi, nella rivista "Commercio dei Grani", scrisse:

"E' prodigioso il frutto che se ne ricava: vi sono gelsi, viti, vi è frumento e tutto viene assai bene. Il granoturco si coltiva con successo poiché, a quanto lo stesso proprietario mi assicurò laddove nella terra contigua già coltivata questo grano produce al più otto staia per pertica, nelle terre della brughiera irrigata ha fruttato fino a dodici staia per pertica".

Una impresa - quella del Tosi - che avrebbe dato lavoro a 24 famiglie di coloni ospitate in un complesso di case a due piani fuori terra contornate da 5 chilometri di strade "bianche" in una terra originariamente "malpensata".

#### Gianni e Federico Caproni arrivarono alla Malpensa

In una memoria letta alla Regia Accademia dei Georgofili di Firenze l'11 aprile 1937 - Primi risultati di una bonifica in brughiera che fu stampata a Milano coi tipi dell'istituto Grafico Bertieri l'anno successivo, troviamo i risultati ottenuti da una successiva bonifi-

ca (dopo quella del Tosi) di una parte della brughiera realizzata negli anni del fascismo da Federico Caproni. Ma all'interno troviamo anche la "memoria storica" di quello che era il territorio in questione all'inizio del secolo:

"Nella primavera del 1909, mio fratello Gianni ed io, stavamo costruendo nel Trentino un aeroplano (va subito detto che tale velivolo era in legno e che il lavoro di costruzione - a parte il progetto e il motore - era essenzialmente da falegname, *ndr*). Si accarezzava la speranza che quel nostro apparecchio potesse essere il primo, di concezione e costruzione completamente italiane, a librarsi nell'aria, ma non si sapeva ancora dove avremmo potuto trovare una larga distesa di terreno, sgombra d'alberi, adatta per provarlo. Attorno a noi non vi erano che campi alberati e su tutto sovrastava l'Austria. che noi, ancora irredenti, non amayamo.

Ci demmo subito alla ricerca di un campo di prova entro i vecchi confini del Regno. Un compagno d'università milanese ebbe la felice idea di suggerirmi la cascina Malpensa come il luogo meglio indicato per le nostre esperienze. Si trovava nell'Alto Milanese, a nove chilometri da Gallarate, un luogo sperduto nella brughiera. Veniva adibita alle esercitazioni annuali della cavalleria e dell'artiglieria ed era di proprietà del demanio militare. Dipendeva dal

Comando del Corpo d'Armata di Milano. Si ottenne con facilità il permesso di provarvi l'aeroplano.

#### Una pianura desertica

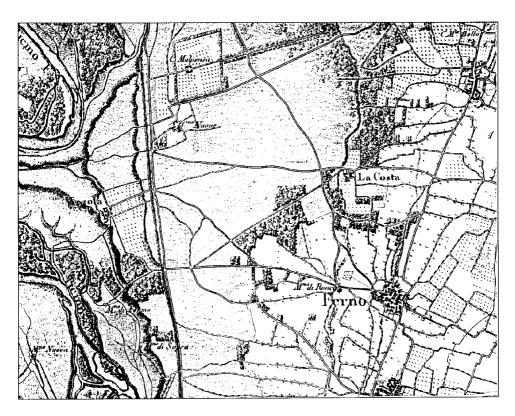
"Giunti sul ciglione che chiude la brughiera grande verso Gallarate, i nostri occhi spaziarono per la prima volta su di una pianura desertica, dall'aspetto contrastante in pieno con quello viario del pacse da cui provenivamo, paese sovrappopolato di contadini, sfruttatori di ogni minuzzolo di terra.

L'erica, il brugo copriva tutta la pianura costituita da un terreno con precise condizioni geologiche. Da poco più di cent'anni erano stati introdotti nelle brughiere il pino silvestre e la robina. Le attuali brughiere sono gli ultimi esempi delle condizioni nelle quali un dissennato disboscamento aveva ridotto le terre dell'altopiano lombardo nei tempi passati.

Dalla vasta pianura emergeva un unico fabbricato di forma quadra, grande, semi abbandonato. Addossammo ad esso il nostro capannone di legno. Poche settimane dopo le prove ci diedero la certezza che il sito scelto era un magnifico campo naturale di aviazione.

#### Il vecchio custode ci raccontava...

"Durante il nostro soggiorno, nel primo inverno passato colà, il vecchio custode dell'immobile militare ci raccontò la sua storia e quella dell'insolito ambiente che ci albergava. Apprendemmo con sorpresa



Particolare della piana della Malpensa dalla *Carta dei Contorni di Milano*, Milano 1823

che ancora nel 1880 alla Malpensa si esercitava un'agricoltura fiorente. Il nostro narratore era stato l'ultimo agente di quella azienda che, per molti anni, aveva dato da vivere a ventiquattro famiglie e nella quale si produceva foglia di gelso. Dentro e ai lati dei 65 ettari arati, disposti attorno all'antico fabbricato, campeggiavano grandissimi ciliegi che davano frutti abbondanti. La vigna, presso la casa, produceva un buon vino. Al nostro arrivo dell'antica attività, iniziatasi

con il Tosi, non era rimasta nemmeno l'ombra. Dappertutto dominava l'incolto".

#### Senza cozzar dirotto

Le prime costruzioni sorsero lungo la strada che da Nosate porta a Somma Lombardo su un appezzamento di terreno in affitto, distante due chilometri dalla Malpensa, in territorio di Vizzola Ticino.

Gabriele D'Annunzio, amico di Gianni Caproni, giunse più volte alla Malpensa e visitò le officine di Vizzola Ticino. Quindi con gli amici e compagni di volo frequentava un noto ristorante di Somma Lombardo. E fu in uno di questi fraterni incontri conviviali che diede l'amico Gianni un bigliettino con il motto Senza Cozzar dirotto. Al grande costruttore di ali. Con ammirazione e riconoscenza. Offre il bombardiere Gabriele D'Annunzio. Così Senza cozzar dirotto divenne il grido di battaglia degli aerei Caproni.

#### "La gente salirà sull'aereo come oggi sul treno", diceva Caproni 70 anni fa"

La lungimiranza di Gianni Caproni mise le basi anche all'aviazione civile, oltre che a quella militare mirata alla difesa della patria italiana. Nel 1918, alla fine della prima guerra mondiale, l'industria aeronautica sembrava morta e sepolta, grazie allo stesso governo che dopo aver gonfiato la produzione per motivi bellici, dall'oggi al domani rifiutò le consegne di aerei ed annullò contratti già firmati. A questo punto, Gianni Caproni pensò alla trasformazione degli aerei da bombardamento in velivoli civili. Stipulò contratti con *Il Messaggero* e *Il Piccolo* per la consegna per via aerea, firmò un contratto con il Ministero delle Poste per il trasporto aereo della corrispondenza per le isole ed iniziò a sperimentare un servizio passeggeri.

Progettò il CA-60, un gigantesco idrovolante, capace di trasportare 100 persone per 700 chilometri e, il

4 marzo 1921, decollò da Sesto Calende, ma per poco. Un accidente lo fece sprofondare nel lago Maggiore, ma Gianni Caproni non si arrese al caso e continuò a lavorare. La sua intelligenza soffrì quando il governo della Liberazione rifiutò di riconoscergli i 525 milioni di danni di guerra che le sue imprese avevano avuto.

Gianni Caproni lo si ritrova nell'officina di ricordi e di sogni che i suoi famigliari hanno voluto, a perenne memoria, nel sedime aeroportuale dell'aeroporto di Trento. Il Museo Aeronautico Caproni è stato inaugurato il 3 ottobre 1992. Forse avrebbe potuto trovare uno spazio più prestigioso a Malpensa, ma sembra che nessuno lo abbia voluto.

## Alla Malpensa nacque l'aviazione italiana, civile e militare.

Non è un caso che la Provincia di Varese - Giorgio Apostolo, editore - abbia sponsorizzato la pubblicazione di un'opera sull'aeronautica italiana che nacque e si sviluippò in un fazzolettino di terra fra il lago di Varese e il fiume Ticino. Quattro furono i "grandi" nomi di quella che sarebbe diventata l'industria aeronautica italiana:

- 1 CAPRONI di Vizzola;
- 2 AGUSTA di Cascina Costa in territorio di Samarate. Giovanni Agusta, dopo una stretta collaborazione con Giovanni Caproni, alla fine della grande guerra, fondò una propria azienda per la costruzione di elicotteri civili e militari che con-

tinua ancora oggi.

3 - MACCHI di Varese, la quale si associò nel 1923 con la francese NIEUPORT:

4 - SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia) di Sesto Calende.

I primi velivoli erano in legno e la loro realizzazione era affidata alle abili mani di amatori che si dilettavano ad inseguire il sogno di lcaro. Poi divenne un fenomeno sportivo, ma fu solamente la prospettiva di un impiego bellico a trasformare gli artigiani in industriali. Ma vediamo come furono i tempi:

1832 - Le brughiere gallaratesi furono destinate dal Comando Militare austriaco a campo di manovre in sostituzione delle *Groane* di Monza - che si erano nel frattempo rimboscate. Con le esercitazioni militari nacquero servitù poco compatibili con l'agricoltura che si estinse.

1886 - La *Malpensa* venne espropriata dal Ministero della Guerra che trasformò l'originaria Cascina in caserma di cavalleria e la brughiera circostante in campo di esercitazioni per la cavalleria e l'artiglieria. La presenza della cavalleria portò ad organizzare battute di caccia alla volpe per gli esponenti dell'aristocrazia lombarda e piemontese.

1909 - Con il terreno spogliato dalle piantagioni iniziarono i primi esperimenti di volo sui traballanti Bleriot e su un traliccio di legno dell'ingegnoso Baragiola. Nello stesso anno - come abbiamo già detto - i fratelli Gianni e Federico



Monumento a ricordo del primo volo di un trimotore (20 novembre 1914)

Caproni, inventori trentini, vennero autorizzati a fabbricare un capannone per costruire il primo aereo tutto italiano e a utilizzare la brughiera come campo di aviazione "naturale".

1910 (27 maggio) - I Caproni collaudarono, sul campo di Malpensa, il biplano CA-1, prototipo di una lunga serie di velivoli. Il primo aereo a motore era nato nella casa di famiglia dei Caproni, vicino al lago di Garda, poi era stato smontato a pezzi e trasferito alla Malpensa dove avrebbe "volato": era lungo metri 9,35 ed aveva una apertura alare di 10 metri, il tutto sorretto da un motore Miller a



Lo stemma araldico dei Caproni di Vizzola

stella raffreddato ad acqua da 25 Hp che muoveva due eliche e consentiva al velivolo di raggiungere la bella velocità di 45 chilometri all'ora.

Alla fine del 1910 arrivò alla *Malpensa* il battaglione aviatori, comandato dal tenente colonnello Giulio Douhet, con il quale Gianni Caproni instaurò un'amicizia destinata a rivoluzionare l'arte militare del tempo con l'uso degli aerei. Proprio allora, a due chilometri di distanza dallo stoico sito, in territorio di Vizzola cominciavano ad innalzarsi i tetti a capanna delle officine Caproni.

1914 - A *Malpensa* venne fondata la prima scuola aerea ad opera di Vittorio Cordero di Montezemolo e

diretta da Emilio Pensuti, già collaudatore e pilota alla Caproni. Durante il primo conflitto mondiale *Malpensa* era il più importante campo di aviazione e scuola nazionale per i voli notturni.

Dopo il secondo conflitto mondiale, cessata l'occupazione tedesca alla Malpensa, che era durata dal 1943 al 24 aprile 1945 - due anni durante i quali fu costruita con gli operai della Todt una pista di cemento lunga 1800 metri - l'aeroporto riprese l'attività.

1916 - Iniziarono - come scrisse A. D'Agostino in *L'aeroporto di Lonate Pozzolo*, in "Ala d'Italia", febbraio 1928 - i primi lavori in un appezzamento di terreno dei comuni di Lonate, Castano e Nosate che il Regio Demanio accorpò in quello che Gabriele D'Annunzio - l'11 marzo 1926, in visita all'aeroporto - avrebbe denominato *Campo della Promessa*.

"Terminata la guerra, quello che si era fatto di buono per dissodare il terreno, andò perduto. Sino al 1923 (anno in cui nacque la Regia Aeronautica e si pose quindi l'esigenza di nuovi campi di aviazione) il campo vide rifiorire la ginestra fino a quando - sul finire di quell'anno non fece capolino un timido progetto di adattamento a sede di uno stormo di bombardieri e velivoli da caccia. Il progetto fu realizzato e la parte di campo destinata allo stormo da caccia prese il nome di "Repubblica" a causa della grande indipendenza di cui lo stormo godeva. Nella parte nord si installò

lo stormo dei bombardieri e furono costruiti molti hangar per il ricovero degli aerei. Ma poi furono innalzate la caserma, la palazzina del Comando, i servizi e la gente del luogo - negli anni Trenta - inforcava la bicicletta per andare al campo di aviazione a vedere prendere il volo gli aerei. Un po' come si fa adesso per la *Malpensa*. Nel novembre 1936 fece una capatina al Campo anche il Duce e vi sono cartoline d'epoca che ritraggono il campo con tutti gli aerei schierati nell'occasione. Nel 1940-45 il campo venne occupato dai Tedeschi e successivamente distrutto.

1948 - L'idea di un aeroporto civile prese vita da un gruppo di industriali bustocchi guidati dal senatore Cipriano Facchinetti. Venne costruita una società per azioni Aeroporto di Busto Arsizio che realizzò a Malpensa un minimo di strutture aeroportuali tali da permettere i voli di linea.

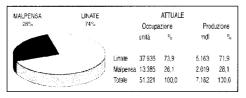
1951 - Il Comune di Milano entrò nella società con 30 milioni, nel 1955 vi entrarono anche le province di Milano e Varese e le rispettive Camere di Commercio. Si delineò una fisionomia della società di gestione prevalentemente pubblica che modificò la ragione sociale dell'originaria società in S.E.A. (Società Esercizi Aeroportuali) la cui sede venne fissata a Milano-Linate.

1990 - Iniziò il decollo di Malpensa 2000 che ha portato all'apertura dello scalo il 25 ottobre 1998.

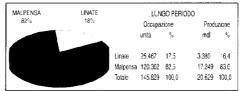
Giuseppe Leoni

# Alcuni dati

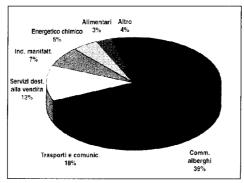
## EFFETTI ECONOMICI NEL MEDIO E LUNGO PERIODO DEL SISTEMA AEROPORTUALE

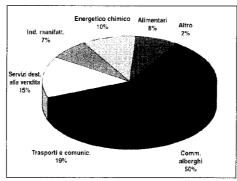






#### SVILUPPO PER SETTORE NEL LUNGO PERIODO





# BPA. SEMPRE PIÙ VICINA ALLE TUE ESIGENZE



**BPA APRE TRE NUOVE DIPENDENZE:** 

### MAGENTA GUDO VISCONTI ROZZANO



GUDO VISCONTI Via V. Emanuele, 14 - MAGENTA Ag. di Città N. 1 Fr. Ponte Vecchio Via Isonzo 40-42 ROZZANO Ag. di Città N. 1 Fr. Ponte Sesto P.zza Berlinguer 66

# Piano d'area Malpensa e Parco del Ticino

ià dal 1980, con l'approvazione della L.R. n° 33 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino -, la Regione Lombardia aveva evidenziato il proprio impegno a redigere un "Piano Esecutivo Regionale" ai sensi della L.R. nº 51 del 15.4.75 - Disciplina Urbanistica del territorio regionale - per "... garantire che la realizzazione delle opere di ampliamento e di sviluppo di nuove strutture aeroportuali sia inquadrata in un organico programma di interventi che contemperi tali esigenze con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento della Valle del Ticino..." (art. 18)

Queste precisazioni sono indispensabili per mettere nella giusta ottica la difficile convivenza tra due organismi di per sé inconciliabili quali il Parco del Ticino e l'aeroporto di Malpensa.

Qualcuno potrà infatti chiedersi come mai ci si trova a dover parlare della costruzione di un grande aeroporto il cui sedime è ricompreso totalmente all'interno di un Parco Regionale.

Ci si potrebbe chiedere se questo

sia avvenuto per inerzia o per incapacità degli Amministratori del Parco o per un "colpo di mano" della Amministrazione Statale nel qual caso sarebbe comunque coinvolta anche l'Amministrazione del Parco.

Tutto questo va chiarito.

Il Parco del Ticino è nato portando al proprio interno questa specie di corpo estraneo.

Anzi già nella legge regionale istitutiva del 1980, che indica gli indirizzi e la modalità di gestione del Parco, era già previsto che l'allora "piccolo mostro" avesse necessità di crescere.

Altra cosa è chiedersi se un tale regime di coabitazione sia giusto o no come filosofia di gestione di un'area protetta. Ma a questa domanda si può rispondere solo aprendo un dibattito approfondito sulla pianificazione territoriale di una vasta area a rischio della Regione come quella della Valle del Ticino, dibattito che esula dall'argomento qui trattato.

Addirittura la questione andrebbe inserita in un più ampio discorso riguardante tutta la politica delle Aree Protette della Regione Lombardia.

Una cosa è certa. Il parco del Ticino fu istituito non come emergenza eccezionale all'interno di un più vasto territorio di nessun interesse ambientale, ma ispirandosi ad una visione complessiva di governo di un intero ecosistema in cui coesistono aree naturali, foreste, zone agricole ed aree urbanizzate con l'aeroporto e altri grandi impianti, con cui l'istituzione Parco deve convivere se non suol mutare la propria filosofia esistenziale, con tutto ciò che di negativo comporta un simile stravolgimento delle proprie connotazioni e funzioni.

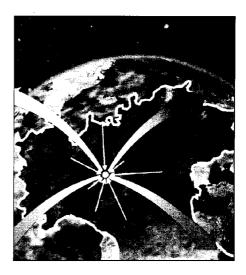
#### Connotazioni geografiche

L'area che ricomprende l'aeroporto di Malpensa è situata nella parte sud-ovest della Provincia di Varese, su una vasta plaga della alta pianura asciutta.

Ad ovest dell'aeroporto si trova la Valle del fiume Ticino con il sistema dei grandi canali irrigui e navigabili (Canale Villoresi e Canale Industriale), caratterizzata da ampie zone boscate di pregio e importanti contesti di grande valenza paesaggistica.

Ad est del sedime si trova una lunga conurbanizzazione di forma semircircolare con direzione sudest-nord comprendente gli abitati Lonate Pozzolo, Ferno, Samarate, Cardano al Campo, Gallarate, Casorate Sempione e Somma Lombardo.

A sud, oltre l'abitato di Lonate Pozzolo, ci sono i centri urbani



della pianura irrigua con presenza di attività agricole ancora fiorenti e produttive.

À nord della linea del Sempione inizia il sistema delle colline moreniche che si collegano con il lago Maggiore, caratterizzate da una paesaggio e da una conformazione fitogeografica tipica delle aree pedemontane.

In generale comunque una urbanizzazione molto diffusa che circonda su tre lati il sistema aeroportuale e che in alcuni Comuni è distribuita con indici di copertura del suolo ai livelli delle concentrazioni metropolitane.

#### Il piano d'area

Dalla descrizione fatta risulta abbastanza intuibile come non sia sicuramente agevole redigere uno strumento di pianificazione urbanistica sovracomunale in un contesto così diversificato in cui si deve tener conto: della edificazione diffusa con punti di vera e propria crisi, del degrado geomorfologico per attività di cava pregresse di buona parte del territorio interessato, dei valori naturalisticoambientali da salvaguardare e, non ultima, della spinta insediativa di una classe imprenditoriale storicamente attiva e consolidata. Alla Provincia di Varese va il merito di avere avuto il coraggio di affrontare l'impegno, in un quadro di immobilismo regionale preoccupante; di averlo portato a termine in tempi brevi, con metodologie di approccio condivisibili per lucidità di analisi, ma purtroppo con indicazioni progettuali carenti e squilibrate verso un unico settore di intervento e con procedure di adozione e di approvazione (e quindi di partecipazione democratica) ancora incomprensibili. Incominciamo da questo ultimi aspetto prima di entrare nel merito della valutazione tecnico-politica del lavoro.

#### Questione procedurale

Il Progetto porta il titolo di "Piano Territoriale d'Area" e non di "Piano Esecutivo d'Area", come previsto dalla L.R. 33/80, cioè di Piano Esecutivo di una parte del territorio gà ricompresa all'interno di uno strumento urbanistico vigente come appunto il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco del Ticino le cui indicazioni devono costituire il quadro entro cui operare; quasi a voler già nel titolo rivendicare una totale auto-

nomia progettuale almeno sul piano della gerarchia giuridica. La contraddizione viene sbrigativamente liquidiata con una forzatura che deve essere ancora chiarita sul piano procedurale, in quanto non possono essere esaurienti le affermazioni contenute nella delibera di G.U. del 12/12/97 n. 6/33289 in cui si prospettano due strade percorribili:

- dare al Piano d'Area la stessa "potestà imperativa" del P.T.C. del Parco (in questo caso è da presumersi che l'approvazione per legge del Piano d'Area debba costituire Variante al P.T.C. del parco);
- armonizzare i due strumenti attraverso osservazioni alla Variante Generale del P.T.C. del Parco adottata nel maggio 1996 o mediamente accordi di programma previsti dalla normativa vigente.
- Nel primo caso il Parco del Ticino si opporrebbe fermamente poiché questo sarebbe in contraddizione con la stessa filosofia che sottende il Piano d'Area tenuto anche conto di quanto contenuto nel Capitolo 8 del quadro progettuale del Piano d'Area "Riferimenti legislativi e quadro normativo procedurale" al punto 3 lettera d) in cui si dice che devono essere recepite nel progetto le previsioni del P.T.C. del Parco adottato, intese anche come quadro di assetto generale dell'area. La seconda ipotesi, anche se più corretta dal punto di vista procedurale rimane però tutta da concordare e definire.

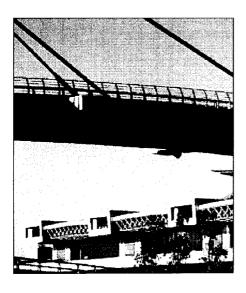
E' auspicabile in conclusione,

visto che seppur con grave ritardo la Regione Lombardia ha individuato l'iter procedurale di approvazione del Piano d'Area, che in tempi brevi si arrivi a una soluzione del contratto tra i due strumenti urbanistici, in quanto ulteriori ritardi aggiungerebbero incertezza giuridica sull'uso del territorio intorno all'impianto, ad un quadro già fortemente compromesso.

#### Contenuti del piano

Dicevamo della lucidità di analisi delle componenti socioterritoriali e della correttezza metodologica di approccio alle problematiche emergenti che si evidenziano nel documento predisposto dalla Provincia di Varese.

Un lavoro che deve avere caratteristiche di esecutività molto marcate come il Piano di Malpensa, doveva poter partire da una lettura delle componenti territoriali molti



attenta. Era necessario innanzitutto evidenziare alcune situazioni particolari di vera e propria crisi: crisi per eccessiva concentrazione edilizia, crisi per dismissione di diverse strutture produttive, crisi viabilistica, crisi per degrado geomorfologico, crisi per superamento di decibel consentiti già dalla attività dell'attuale aerostazione. Era necessario inoltre tener conto delle emergenze naturalistiche da preservare, dell'andamento demografico e della composizione sociale della popolazione residente, all'andamento occupazionale. Questo quadro conoscitivo doveva poi essere messo in rapporto con la difficile valutazione in termini quantitativi e qualitativi dell'indotto economico che l'ampliamento dell'aeroporto comporterà in termini di occupazione nel secondario, nel terziario, nel fabbisogno di spazi ricettivi, nella residenza, nelle strutture specifiche di supporto all'aerostazione. Tutto ciò è stato trattato nel Piano con molta attenzione al punto che questa può essere senz'altro definita la parte più rigorosa del lavoro insieme alla scelta metodologica di proporre interventi per progetti specifici anziché distribuiti su improbabili nuovi azzonamenti che non avrebbero potuto coabitare con quelli vigenti. Il Parco apprezza molto queste scelte. L'aver rinunciato alla ricerca sistematica delle poche aree ancora libere per completare l'opera di cementificazione del suolo, in

un'ottica di sfruttamento sfrenato che avrebbe portato al collasso il territorio intorno al sedime aeroportuale, è stata una scelta molto intelligente. La decisione di intervenire per progetti mirati, all'interno di una definizione di caratteristiche del suolo da rispettare e di vocazionalità naturale da sostenere e migliorare, già individuate nell'azzonamento del Piano Territoriale del Parco del Ticino, è stata molto opportuna.

Credo che il nostro contributo come Parco, cioè di presenza consolidata in grado di poter contraddistinguere e condizionare, dal punto di vista almeno dell'approccio metodologico, un lavoro come un Piano Sovracomunale e come portatori di una cultura di economizzazione degli spazi, di riutilizzo dell'esistente, di rispetto dell'ambiente, della rivalorizzazione e recupero funzionale di alcune emergenze, sia stato determinante ed abbia da se giustificato la nostra presenza nella Commissione del Piano.

Ma dal momento in cui una lettura attenta dello scenario delineatosi dalle analisi avrebbe dovuto indurre gli estensori ad avere il coraggio di fare un salto di qualità rispetto al passato nelle definizioni puntuali di progetto, abbiamo assistito a una retromarcia preoccupante, almeno per la parte di territorio che interessa il Parco: quasi un atto di resa di fronte ad interessi superiori che da tempo avevano nei fatti (con l'accaparra-

mento completato da molto tempo di tutti i terreni liberi intorno all'aerostazione) respinto ogni scelta progettuale che non rispondesse a quella storica, da sempre ispirata alla logica delle rendite di posizione.

Quasi una dichiarazione di semi impotenza secondo la quale oltre le "concessioni all'ambiente" contenute nel Piano non è possibile andare.

Una scelta così chiara pone il Parco di fronte a difficili valutazioni. Chiusura totale di fronte a risposte di questo tipo o ricerca paziente di mediazioni foriere di risultati migliori? Prescindendo da risposte emotive personali, credo che la seconda ipotesi sia da considerarsi il miglior servizio da rendere oggi ai cittadini in questo stato di cose, da parte dell'Istituzione Parco.

Appare comunque evidente nel Piano d'Area lo stridente contrasto di almeno 4 insediamenti previsti rispetto ad uno scenario territoriale come quello del Ticino. Più precisamente:

- Un insediamento commerciale espositivo, incompatibile con le previsioni del PTC del Parco, previsto su un'area di 300.000 mq., individuato di fronte al futuro ingresso di Malpensa, interessante un territorio con caratteristiche di Parco Naturale, localizzato seguendo una logica totalmente al servizio di ipotesi progettuali precedenti il Piano d'Area stesso.
- Il recupero a fini turistico-cultu-

rali e ricreativi di strutture agricole e residenziali presenti in località Turbigaccio in zona di Riserva Naturale Orientata in prossimità di una Riserva Integrale del Parco in cui è necessaria una maggiore tutela e un uso del territorio unicamente naturalistico.

- La localizzazione di un Business Park localizzato su un'area di 750.000 mq. in zona ad alto rischio urbanistico che deve, secondo il Parco e il PRG del Comune interessato, essere salvaguardata e migliorata ambientalmente come zona di rispetto dell'abitato.
- La previsione di un Polo Logistico Integrato nello stesso ambito comunale che va ad aggravare la situazione sopradescritta.

#### La questione ambientale

A tutto quanto sopra esposto va aggiunto il disappunto del Parco per come è stata trattata tutta la questione ambientale nel Piano d'Area di Malpensa.

Sembrava che tutti concordassero sul fatto che l'insediamento aeroportuale dovesse comportare, con gli investimenti che l'are avrebbe attirato, una crescita complettiva in termini di economia, di occupazione, ma anche e soprattutto di qualità della vita per i cittadini residenti.

Credevamo che tutti fossero d'accordo sul fatto che a questo obiettivo si sarebbe potuto arrivare investendo una parte delle risorse nella soluzione di alcuni urgenti problemi ambientali, riconosciuti

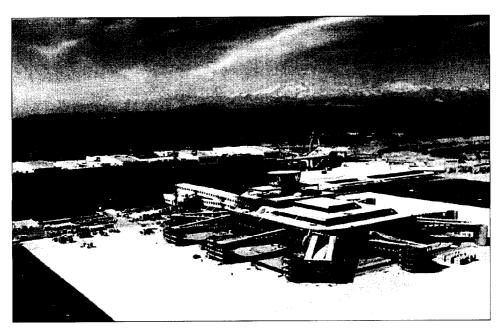
come prioritari nella parte preliminare del Piano:

- Recupero ambientale di territori di cava.
- Investimenti nel Bacino del Torrente Arno con lavori di sistemazione dell'alveo e di riforestazione della vallata.
- Riqualificazione di zone degradate infraurbane con funzioni di rispetto degli abitati.
- Riqualificazione del patrimonio forestale esistente e reintegro di zone boscate almeno a compensazione della parte che andrà distrutta a seguito della costruzione di strade e ferrovie.

Tutto questo insieme a un programma di organizzazione delle strutture sanitarie territoriali con la funzione di indicare il limite oltre il quale lo sfruttamento dell'aerostazione, in termini di passeggeri e di voli, non sarebbe stato possibile senza il rischio di mettere seriamente a repentaglio la salute dei cittadini.

Nulla di tutto questo appare nel Piano, né in termini di investimenti prioritari, né in termini di soggetti esecutori, né tanto meno in termini temporali. Questo è l'aspetto veramente inaccettabile del lavoro.

Perché se è possibile discutere insediamenti, pur di grande dimensione, che contrastano sul piano normativo con le leggi attuali, credo che in ogni società, anche quella più liberalista, sia previsto che la realizzazione di grandi complessi edilizi debba



essere contenuta all'interno di una progettualità globale di interesse più generale.

E' un meccanismo previsto dal nostro legislatore da almeno trenta anni e che nel caso di Malpensa si sarebbe dovuto incrementare e affinare.

Qualcuno, dai gusti forse troppo raffinati, lo definisce "Urbanistica contrattata", ma nel caso di Malpensa il termini non suonerebbe per nulla dispregiativo.

Dal Piano invece emerge che sicuramente sarà possibile costruire milioni di metri cubi in zone attualmente incompatibili con la pianificazione vigente, senza, per contro, nulla prevedere a carico degli operatori in termini di miglioramento del contesto ambientale circostante. Credo che in un Piano di Lotizzazione dell'ultimo centro abitato di un'area depressa della Lombardia siano previsti interventi più lungimiranti.

Il Parco non può condividere queste scelte, come non può condividere la rinuncia fatta dalla Provincia di Varese ad affrontare un problema ancora più grosso, quello del numero dei voli giornalieri, deputando la trattazione di un argomento che di per sé dovrebbe condizionare l'intero Piano, ad organismi di nessuna rappresentanza democratica.

Non è compito nostro affrontare problemi tecnici, ma in questi ultimi mesi abbiamo dovuto verificare, con grande preoccupazione, a quali alchimie, per altro provvisorie, ci si dovrà affidare per evitare i sorvoli sistematici e ripetuti di grossi centri abitati e per rispettare le altezze di sicurezza nei voli, a quali evoluzioni aeree saranno costretti grossi aeromobili per garantire un minimo di sicurezza a se stessi e ai residenti.

Se un notevole incremento futuro dei numeri dei voli appensantirà di molto (come è certo) una situazione già al limite della sopportabilità, crediamo allora che il numero di voli giornalieri, con auspicabili interruzioni notturne e una regolamentazione che selezioni in termini di silenziosità gli aeromobili, diventi paradossalmente l'imput di piano da cui non si può prescindere.

Ma anche in questo campo si è quasi allo zero, non fosse per le iniziative intraprese con molta solerzia dai Comuni dell'hinterland di Malpensa nei confronti del Ministero e di Società interessate al trasporto aereo, per difendere il proprio diritto ad una esistenza accettabile.

#### Conclusioni

Riteniamo che l'operazione ancora possibile sia quella di trasformare l'attuale Piano licenziato dalla Provincia di Varese, che ha come funzione attuale quella di costituire un riferimento per la classe imprenditoriale (che può e deve svolgere un ruolo molto importante, ma che deve anche rispondere ad esigenze di interesse pubblico), nel Piano di tutti i cittadini che sono i più legittimati a pretendere garanzie in quanto direttamente coinvolti dalla attività aeroportuale in ogni momento della loro esistenza.

Credo che ci sono spazi per lavorare ancora in questa direzione se chi ha la responsabilità di questa iniziativa non si fare prendere dalla frenesia di predisporre al più presto, attraverso lo strumento del Piano, una legittimazione ad operare in una unica direzione, quella dell'investimento economico, nella convinzione illusoria che la produzione di ricchezza sottenda obbligatoriamente una fase di distribuzione della stessa che interesserà tutti i ceti sociali e che questo meccanismo, una volta consolidato, sarà la panacea di tutti i mali che possono derivare anche da un uso esasperato di Malpensa.

Il Parco dà la sua disponibilità a lavorare in questo senso, con l'auspicio che la classe politica che si è dimostrata non ancora in grado di affrancarsi totalmente dai presupposti e dai condizionamenti che hanno portato il nostro territorio al livello di degrado attuale, possa fare almeno uno sforzo per trasformare questo Piano, oggi definibile "delle occasioni mancate" almeno nel Piano del capitale illuminato.

Luciano Saino Presidente Parco Lombardo Valle del Ticino Camera di Commercio e Associazione Legnanese dell'Industria

# Luci e ombre per l'Alto Milanese

l tema delle infrastrutture e la realizzazione dei grandi progetti di potenziamento del sistema infrastrutturale lombardo raccolgono l'interesse e suscitano non poche attese tra gli imprenditori e gli operatori contattati durante le interviste. L'aeroporto di Malpensa, in particolare, è considerato, con buona ragione, il vero punto nevralgico per un possibile riassetto generale della zona e il motore di una serie di altri progetti che dall'aeroporto hanno origine: la sistemazione della rete viaria, il potenziamento della rete ferroviaria, la razionalizzazione del trasporto merci...

Malpensa 2000

Il primo dato da evidenziare è che il progetto della Grande Malpensa non è più solo "sulla carta", ma è una realtà in parte già operativa, i cui lavori di completamento stanno proseguendo nel pieno rispetto della tabella di marcia: a fine maggio risultavano ultimate o in costruzione il 92% delle opere previste per la prima fase dei lavori. Il polo funzionale di Malpensa 2000 - ovvero i 2/3 della nuova stazione passeggeri - sarà completamente agibile nel

gennaio 1998. L'apertura di Malpensa 2000 - di alcuni voli che adesso fanno capo a Malpensa Nord, la struttura originaria dell'aeroporto. Entro il 2000 è atteso invece il completamento dell'intera aerostazione con l'avvio del terzo satellite. In ritardo è invece la realizzazione dei collegamenti: il treno arriverà a Malpensa 2000 un anno dopo l'inaugurazione, mentre i lavori per il prolungamento della statale 336 fino al terminal Ovest sono in via di assegnazione.

L'intero progetto si articola in tre successive fase di realizzazione:

- \* opere di "prima urgenza" per l'apertura del "Polo funzionale" al 31/12/97. Prevedono la realizzazione delle opere indispensabili a garantire l'operatività della nuova area terminale;
- \* opere di "seconda urgenza" per il completamento del "Polo funzionale" al '31/12/98. Prevedono la realizzazione di opere (area merci, completamento viabilità, ferrovia, opere complementari) per aumentare le attività aeroportuali di Malpensa 2000 e permettere il graduale spostamento dell'attività di Malpensa Nord;
- \* "completamento del Progetto

Malpensa 2000" entro il 2000, con la realizzazione della terza parte dell'aerostazione passeggeri, del piazzale aeromobili e la creazione di servizi complementari (uffici, hotel, centro commerciale, Cargo City, ecc.).

La prima fase del progetto, come dichiara la SEA, porterà la capacità aeroportuale a 12 milioni di passeggeri annui, come risultato dell'accorpamento all'attuale traffico di Malpensa (3,5 milioni di passeggeri nel 1996) di parte del traffico di Linate (10,8 milioni di passeggeri nel 1995).

Tra le opere complementari, Cargo City è l'unica per cui si ha qualche informazione circa i contorni del progetto. Si tratta di un'ampia piattaforma logistica multimodale (trasporto aereo, stradale e ferroviario), ricca di infrastrutture e di servizi ad alto valore aggiunto che sarà costruita nel settore sud-ovest. I relativi lavori sono in fase di avvio. E' stata istituita la prima società che opererà nell'area merci di Mapensa, la Malpensa Logistica Europa Spa controllata con quote paritetiche da tre soci: SEA, Finport (Gruppo Fiatimpresit) e Tecnologistica. Entro la fine del 1998 dovrebbe entrare in funzione il primo polo logistico che dovrebbe occupare il 20% dell'area complessiva e trattare merci per 250.000 tonnellate. A regime (nel 2005), la Cargo City dovrebbe trattare fino a un milione di tonnellate di merci/anno.

L'impatto economico della realizzazione di Malpensa 2000 è stato analizzato in un recento studio promosso dal Comitato Malpensa 2000. Lo studio ha innanzitutto consentito di quantificare il peso economico che già caratterizza il sistema aeroportuale costituito da Linate e Malpensa, valutando che l'occupazione diretta on airport sia oggi di 10.093 addetti.

L'occupazione off airport, attivata direttamente dall'aeroporto tenendo conto di tutte quelle attività che, pur non essendo localizzate all'interno dell'aeroporto, sono strettamente connesse con il funzionamento dell'infrastruttura e con il servizio dei viaggiatori e delle merci è pari a 15.430 unità. L'occupazione attivata indirettamente all'interno delle provincie di Milano, Como, Varese e Novara è di ulteriori 25.798 addetti: complessivamente, dunque, l'occupazione riconducibile alla presenza del sistema aeroportuale milanese è di 51.321 unità. Il valore complessivo della produzione attivata dagli aeroporti di Linate e Malpensa è di 7.181 miliardi l'anno (valori 19937: di cui 5.764 attivati all'esterno del sistema aeroportuale.

Lo scenario di medio periodo, corrispondente alla funzionalità prevista al gennaio 1998, prevede un incremento dell'occupazione complessiva attivata dal sistema aeroportuale paria al 94,5% che porta gli addetti complessivi vicino alle 100.000 unità. Il valore della produzione dovrebbe raggiungere i 13.866 miliardi (lire 1993).

Naturalmente si verificherà uno

spostamento della capacità di attivazione dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa, spostamento probabilmente più sensibile per quanto riguarda l'occupazione. Tuttavia, il peso preponderante di Milano "fa sì che anche con lo spostamento a Malpensa del baricentro del sistema, in questa provincia continui a ricadere la quota più consistente degli effetti".

Lo scenario di lungo periodo corrisponde alla completa realizzazione e funzionalità delle infrastrutture in progetto. Secondo le stime effettuate, l'occupazione complessivamente attivata raggiungerà i 145.828 addetti, di cui 42.803 in provincia di Milano, e la produzione sarà di 20.629 miliardi anno (lire 1993).

A questi valori, per altro già molto rilevanti, si aggiungo gli effetti positivi sull'organizzazione, il fatturato e l'occupazione dei settori industriali e di quello dei trasporti utilizzatori di servizi aeroportuali. A differenza dei dati relativi ad occupazione e produzione, tali effetti non sono una conseguenza "automatica" dello sviluppo di Malpensa, ma vanno ricercati e conquistati dalle diverse realtà territoriali e produttive attraverso opportune "politiche" di accompagnamento miranti a impostare gli eventi in una prospettiva di medio termine";

Per quanto riguarda l'occupazione complessivamente attivata dal sistema aeroportuale, la territorializzazione degli effetti prevede per l'area di Legnano un passaggio dagli attuali 461 addetti a 949 nel medio periodo a 1.011 a progetto ultimato. Anche per l'area dell'Alto Milanese, sebbene sia leggermente decentrata rispetto alla zona di maggior impatto degli effetti di Malpensa 2000, l'impatto sull'occupazione, pur se di dimensioni numericamente modesto, comporta pur sempre un raddoppio degli addetti attuali. Al di là degli effetti immediatamente quantificabili, occorre comunque considerare che Malpensa 2000 costituirà una risorsa eccezionale, una vera e propria "porta" di scambio e di comunicazione in grado di avvicinare i mercati internazionali e, nello stesso tempo, di attivare processi di inserimento da parte di imprese estere. Nella definizione di opportune politiche di sviluppo della realtà legnanese volte a valorizzare le opportunità offerte dalla realizzazione di Malpensa 2000 occorrerà tener presente che "la realizzazione di un aeroporto hub, (...) è destinata a mutare significativamente il ruolo della zona nel constesto interregionale. L'incremento di attrattività che ne deriverà, insieme agli effetti diretti generati dallo sviluppo del complesso delle funzioni proprie di una 'città aeroportuale', influirà fortemente sulla struttura produttiva locale . Di fronte a questi cambiamenti strutturali, risulta inadeguata per un sistema economico locale che vuol continuare ad essere avanzato e aperto come quello della Malpensa una risposta difensiva di carattere adattivo e interlocutorio, tipica delle fasi di crisi congiunturale, che mira al raggiungimento di vantaggi di nicchia".

#### Le grandi reti di mobilità

Il successo del progetto Malpensa 2000 è strettamente connesso alla possibilità di garantire una accessibilità sia stradale che ferroviaria di livello elevato. Gli interventi di potenziamento della rete infrastrutturale di trasporto sono, tuttavia, importanti non solo per l'aeroporto, ma anche per il territorio in cui l'aeroporto è inserito. Una rassegna degli interventi previsti dal Piano Territoriale d'Area Malpensa conferma l'interesse di tali progetti per l'area dell'Alto Milanese.

#### **Gli interventi di priorità assoluta** Si tratta di interventi già realizzati o in fase di appalto:

- \* Ampliamento autostrada A8 Milano-Gallarate. E' stata conclusa la costruzione della quarta corsia da Milano a Lainate e della terza corsia da Lainate a Gallarate, in via di completamento il potenziamento dello svincolo di Busto Arsizio con la SS 336. In via di definizione i progetti per la ristrutturazione degli svincoli di Castellanza e Legnano.
- \* Prosecuzione della SS 336 da Malpensa Nord alla SS 527. Il tratto essenziale per l'accesso alla nuova struttura aeroportuale sarà ultimato entro il 31/12/98, mentre il completamento sino alla SS 527 è previsto entro metà 1999.
- \* Collegamento ferroviario Milano-Malpensa. Le FNM stanno procedendo all'appalto dei lavori che

saranno ultimati entro fine 1998. Dal progetto è stata stralciata la tratta relativa al raddoppio ferroviario in Castellanza, previsto in galleria totale. Le FNM stanno sviluppando il progetto della galleria. Con l'entrata in esercizio del collegamento ferroviario Milano-Malpensa da Milano (da Cadorna a partire dal 1998 e da Centrale-Garibaldi nel 2001) sarà possibile raggiungere l'aeroporto con un treno espresso ogni 20-30 minuti e sulla stessa linea funzionerà un servizio comprensoriale, con elevata frequenza che interesserà tutte le stazioni.

#### La rete stradale

Collegamento con la A4 Milano-Torino. Il raccordo con la A4 rappresenta una alternativa all'utilizzo della A8 (Milano-Gallarate) già oggi al limite della capacità. Il progetto base si sviluppa dalla 527 a Boffalora-Magenta, per proseguire poi verso nord-ovest per creare la connessione a Lainate-Saronno con la "Gronda Intermedia".

Sistema Pedemontana-Gronda Intermedia. E' considerato la seconda priorità della Lombardia dopo il raccordo Malpensa-A4. LA cosiddetta 'Pedegronda' "costituisce la spina dorsale del sistema viario regionale, perché consente di collegare tra loro le autostrade Milano-Como, Milano-Varese e Milano-Venezia, e le superstrade Milano-meda e Valassina". Si tratta di 154 km di superstrada a pagamento che entro il 2005 dovrebbe collegare gli aeroporti di Malpensa e

Orio al Serio e sulla quale è previsto il transito di 60 mila veicoli al giorno, veicoli che oggi viaggiano sulla viabilità normale. Il tracciato prevede non pochi aspetti critici come l'attraverso del parco delle Groane e di alcuni centri abitati (Cesano

Maderno e Bareggia di Macherio) e il passaggio nella Valle del Lambro. Per ridurre l'impatto ambientale, tuttavia, il 63% del tracciato è previsto in trincea o in galleria, anche se questo porta ad un considerevole aumento dei costi.



- \* Bretella di Besnate. La società Autostrada Spa sta studiando la possibilità di realizzare un collegamento di 6 km tra Malpensa Nord e l'autostrada A8-26 all'altezza del casello di besnate, in modo da facilitare il raggiungimento di Malpensa dai bacini ligure e piemontese.
- \* Collegamento Malpensa A4- all'altezza di Arluno. L'ipotesi, caldeggiata dalla Provincia, prevede la realizzazione di una strada a grande percorrenza parallela alla A8 che, passando per Legnano, colleghi Malpensa con la A4. Il progetto è chiaramente in antitesi al tracciato Malpensa-Boffalora deciso da tempo. L'ipotesi in sé è valida, in quanto fornirebbe un'utile "spalla" alla A8, riducendone il traffico, ma i tempi di progettazione e di realizzazione di questa arteria sono incompatibili con le necessità di Malpensa e metterebbero in discussione lo stesso sviluppo dell'aeroporto, rimandando di almeno un decennio la sua apertura verso Sud. Senza contare l'impatto ambientale di una nuova autostrada in un'area già fortemente compromessa.
- \* Viabilità ordinaria su Legnano. I tracciati della SP 19 (Gorla Maggiore-Legnano) e della nuova tangenziale ovest di Legnano (dalla SS 527 in Castellanza alla SP 12 a confine con San Giorgio su Legnano) sono ancora da definire.

#### La rete ferroviaria

\* Connessione a Milano Centrale del collegamento ferroviario per

- Malpensa. Dalla sua realizzazione dipende la possibilità di avere una corrispondenza diretta tra i treni del Malpensa Express con i treni intercity e la TAV. I lavori dovrebbero essere conclusi entro il 2001, in contemporanea con l'attivazione completa del passante ferroviario di Milano.
- \* Connessione con la linea del Sempione. Attualmente allo studio delle FS, consentirebbe di collegarsi al Canton Ticino tramite la linea Gallarate -Varese-Arcisate-Stabio-Mendrisio.

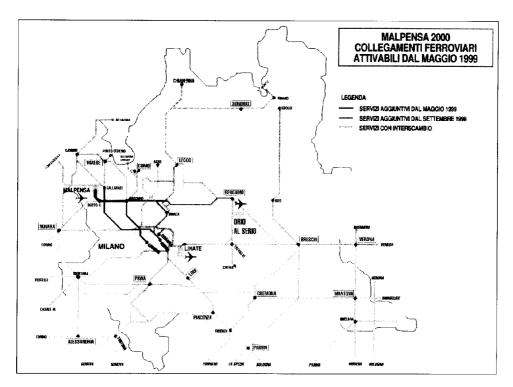
Difficoltà tecniche e costi particolarmente elevati rendono tuttavia molto incerta la realizzazione di questo progetto.

\* Prolungamento della metropolitana milanese da Molino Dorino a Legnano. Emerso spesso durante le interviste svolte nel corso dell'indagine come la "soluzione" per la caotica situazione dei trasporti locali, presenta costi di realizzazione e, soprattutto, problemi di gestione che la renderebbero non competitiva con le altre forme di trasporto. Infatti, ci è stato fatto notare che "al di là di una certa distanza dal suo centro naturale - in questo caso, il centro storico di Milano - una metropolitana non è più funzionale: i tempi di percorrenza per raggiungere i punti strategici dalla metropoli sarebbero estremamente lunghi e non competitivi con quelli del treno e, probabilmente, anche del mezzo privato; i costi di gestione sarebbero molto elevati sia per la complessità di assicurare la frequenza dei treni sia per la difficoltà di ottenere adeguati tassi di utilizzo nell'arco delle 18 ore di fornitura del servizio".

## I grandi progetti per lo sviluppo economico-urbano

Nella prospettiva di individuare interventi per lo sviluppo dell'Alto Milanese sembra opportuna una rassegna delle iniziative previste o in fase di progettazione nell'area della Malpensa, area a cui di fatto appartiene anche il Legnanese. L'obiettivo è quello di fornire un primo e sommario quadro di riferimento per verificare il prevedibile "livello di saturazione" delle diverse funzioni (industriale, ricerca, terziario, residenziale, ecc.). I principali interventi previsti che potrebbero interferire con eventuali progetti di sviluppo del Legnanese sono:

Busto Arsizio	Molini Marzoli
	Insediamento delle seguenti funzioni:
	Polo Scientifico Tecnologico,
	Centro Tessile e Cotoniero,
	Università (distaccamento Politecnico)
	Interramento della stazione ferroviaria - Centro Direzionale
	302.000 mq
	50% Terziario Pubblico/Privato (Centro servizi FNM-Centro congressi-
	Nuovo centro civico + Provincia)
	50% Residenziale
Cassago Magnago	Zona industriale (a confine con Gallarate e Busto/SS 336)
	211.700 mq di superficie lorda di pavimentazione (s.l.p.)
Castellanza	Ex Pomini
	Piano di recupero approvato, antistante la stazione di FNM-Malpensa
	2/3 residenziale; 1/3 terziario (commerciale-alberghiero)
	Università Carlo Cattaneo
	Potenziamento della sede con residence e servizi commerciali, tempo libero, parcheggi
Gallarate	Nuova zona industriale
	350.000 mq
	(comparto presso FS, SS 336 a confine con Busto A. e Cassano M.)
	Polo terziario autostrada
	Insediamento presso ingresso autostradale - realizzazione complesso alberghiero
	Area Cantoni
	68.000 mc edificabili con prevalenza residenziale, parcheggi, servizi pubblici e polo culturale
	Interscambio merci
	Creazione Polo logistico integrato nel tratto ferroviario tra Gallarate e Busto presso la SS 336.
	Zona speciale
	Contiene "Polo di eccellenza" di 160.000 mq di s.l.p. (direz./università,
	scuole superiori/ricerca, servizi alle imprese, servizi alle persone, tempo libero, ricettivo)
Varese	Centro Congressi
	100.000 mc (1/3 residenza, 2/3 terziario e centro congressi per 2000 posti)
Vizzola Ticino	Trade Center (proposta del Comitato Malpensa)
	4 poli di Servizio Direzionale
	Direzionale: attività immobiliari, centro commercio estero, business center
	Alberghiero/Congressuale
	Commerciale/Espositivo
	Merci (padiglioni per magazzini e depositi)
	Zona Franca (proposta del Comitato Malpensa)
	Zona Franca (proposta del Comitato Malpensa)



Per quanto riguarda la funzione residenziale, come desumibile dalle previsioni di PRG e con riferimento ai soli comuni dell'area ristretta di Malpensa, è prevista la realizzazione di 8.300 nuovi alloggi ai quali vanno aggiunti le potenzialità, ancora da calcolare, delle zone definite di trasformazione urbana del Comune di Busto Arsizio.

Per l'insediamento di attività produttive l'offerta di aree libere - sempre nell'area ristretta di Malpensa - è pari a circa 2.300.000 mq di cui 700.000 a Busto Arsizio e 400.000 in Gallarate, in buona parte concentrati tra la ferrovia e la A8.

Le previsioni relative all'insediamento di attività terziarie prevedono la possibilità di edificare circa 630.000 mq di superficie lorda di pavimentazione (s.l.p.) e si concentrano soprattutto in Busto Arsizio e Gallarate, rispettivamente con 200.000 mq e 270.000 mq di s.l.p. tra le quali si distinguono le arce polifunzionali lungo la SS 336.

Tuttavia, lo stato di congestione della direttrice del Sempione, cordone ombelicale tra Malpensa e milano, "sta facendo emergere l'interesse verso aree, caratterizzate da una maglia insediativa più lasca, come il Magentino (...) e ancor più il Castanese, finora solo marginalmente interessate dalle ondate del processo di sviluppo metropolitano".





- ✓ prodotti chimici per il trattamento di fusione di metalli e leghe non ferrose
- ✓ maniche isolanti ed esotermiche
- ✓ manufatti ceramici
- ✓ refrattari speciali
- ✓ siviere di trasporto alluminio
- ✓ intonaci per forme e anime in sabbia
- ✔ prodotti chimici di formatura
- ✓ vernici distaccanti lubrificanti leganti
- ✓ leghe madri d'alluminio
- ✓ reti filtranti in fibre silicee
- ✓ filtri in spugna ceramica
- ✓ crogioli
- ✓ impianti L.A.S.E.R.® per trattamento leghe di alluminio
- ✓ strumenti per la misurazione diretta dell'idrogeno nell'alluminio liquido

#### ... e altro ancora su specifica richiesta

#### Prodotti Tecnici Metallurgici e ausiliari per Fonderia

viale europa, 60 - Ossona (Milano) Italy - fax 02.902.96842 tel. 02.901.0529 - 02.901.0009 - 02.902.96838 - 02.902.96632 internet: http://space.tin.it./io/carobara - e-mail: protecme@tin.it

#### Una nuova legge regionale

# Il piano d'area Malpensa

l Progetto di Legge è stato varato dalla Giunta Regionale senza nemmeno sentire i sindaci del Castanese, ad indicare come la parte del leone potrebbe svolgerla la Provincia di Milano che avrebbe titolo a ricevere i finanziamenti previsti dalla legge. E i Comuni, veri "padroni" del territorio, rimarrebbero a guardare. Forza della politica di sinistra che ha sempre avuto molto fiducia - a parole - negli amministratori locali, ma i fatti hanno sempre detto il contrario.

Il Piano d'Area si articola fondamentalmente su quattro ambiti:

- il potenziamento del sistema di mobilità;
- la tutela e la valorizzazione dell'ambiente:
- la promozione dello sviluppo economico:
- il contenimento dell'impatto dell'esercizio aeroportuale.

Nel p.d.l. approvato dalla Giunta regionale sono stati individuati gli interventi prioritari per i quali è prossima la realizzazione e quelli che saranno "cantierati" in tempi successivi. Tra i primi rientrano quelli relativi alla salvaguardia idraulicia del bacino dei torrenti Arno, Tenore e Rile, la mitigazione e compensazio-

ne ambientale per opere infrastrutturali sulla S.S. 336 (IV lotto dei lavori), la riforestazione di aree di proprietà pubblica e di proprietà SEA e lungo il torrente Arno. Prioritari anche il raccordo Malpensa A4 (Malpensa Ovest SS 527, A4 Boffalora, SS 11 Magenta), la variante alla SS 33 (Rho), Gallarate, nel tratto Castano-Arluno, la nuova SS 341 da Gallarate (SS 336) a Vanzaghello (intersezione con raccordo A 4), la bretella di Gallarate (A8-SS336) e il Trade Center nel comune di Vizzola Ticino. Tra gli interventi "prioritari di individuazione preliminare" sono inclusi il Business park nel comune di Gallarate, il Polo Museale Stabilimenti Caproni a Vizzola Ticino, la tangenziale Nord di Somma Lombardo dalla Besnate-Malpensa alla SS 33, il tratto da Besnate (A8-A26) a Malpensa (SS 336) e dalla SS 336 (svincolo di Cardano) al raccordo Malpensa A4 in Lonate Pozzolo.

In particolare, la Regione Lombardia utilizzerà gli strumnti finanziari adeguati (FRISL, Fondo Ricostruzione Infrastrutture Sociali in Lombardia) per garantire lo sviluppo e la crescita dei territori interessati dall'insediamento dell'aerostazione.

Giuseppe Leoni

# Tra dubbi e opportunità

inalmente il nastro di Malpensa Duemila sta per essere tagliato. Dopo estenuanti lungaggini all'italiana e i dubbi di Kinnock il "mostro" decollerà.

Ma che cosa c'è dietro l'apertura del nuovo aeroporto? Quali saranno le opportunità che si creeranno per il territorio? Quali i dubbi, le perplessità e i problemi collegati? Ne parlano in questa pagina de "i Quaderni del Ticino" due persone autorevoli che a Malpensa hanno dedicato le loro migliori energie come amministratori locali.

Giampiero Rossi è stato per quindici anni sindaco di Busto Arsizio, anzi è stato ed è tuttora "il" sindaco dell'ex Manchester d'Italia nel dopoguerra; come se non bastasse è stato anche Senatore della Repubblica ed anche a Roma ha seguito con passione l'iter politico di Malpensa Duemila.

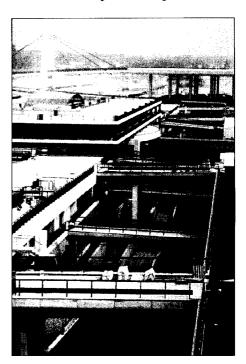
Piero Domenico Pirola è consigliere comunale a Somma Lombardo ed è stato candidato sindaco alle ultime elezioni amministrative.

Con questi due contributi speriamo che i lettori possano farsi un quadro un po' più nitido di ciò che sta dietro a Malpensa Duemila.

Sicuramente il quadro appare per ora molto contraddittorio.

Da una parte le forze politiche ed

economiche prospettano assunzioni massicce intorno al nuovo scalo aereoportuale: tra posti di lavoro direttamente collegati e quelli indotti si parla di circa centomila nuovi impieghi, senz'altro un'esagerazione anche se una boccata d'ossigeno importantissima per una zona (ma chi l'ha detto che queste assunzioni saranno tutte del territorio circostante?) in forte declino industriale. Dall'altra parte non è possibile negare che i rischi ambientali soprattutto per le città





limitrofe sono assai forti, specie in materia di inquinamento acustico. E poi che dire delle infrastrutture? Ha sicuramente ragione l'Unione Europea quando contesta una inadeguatezza di infrastrutture collegate con il nuovo aereoporto: d'altronde lo scandalo dell'"Autostrada dei Laghi" è sotto gli occhi di tutti... Non si riesce a capire come l'autostrada più intasata del mondo (oltre che la più antica d'Europa) possa sopportare il traffico di Malpensa Duemila quando normalmente non riesce a far fronte al congestionamento quotidiano dei pendolari che si recano a Milano. C'è da ridere nel pensare che ci vogliono circa due ore per volare da Londra a Malpensa e ce ne vorranno altrettante nelle ore di punta per raggiungere in automobile il capoluogo lombardo dallo

scalo aereoportuale. D'altronde non pare che il "Malpensa Express", ovvero il nuovo treno delle Ferrovie Nord che porterà a Milano in pochissimo tempo, possa ovviare a tutti gli altri problemi infrastrutturali: innanzitutto perché ci vorrà ancora qualche anno prima che entri in funzione e poi perché, per natura, il traffico su ferro non può pretendere di sostituire completamente quello su gomma, pensiamo soltanto ai camion e agli autotrasportati che dovranno fare la spola da Malpensa.

L'apertura del nuovo aereoporto non risolve quindi tutti i problemi, anzi ne apre altri che dovranno essere affrontati con coraggio e lungimiranza. Quale il futuro? Ai posteri l'ardua sentenza...

**Enrico Salomi** 

Intervista all'ex sindaco di Busto Arsizio Giampiero Rossi

# Malpensa non è il Bengodi

iamo ad un passo dall'apertura di Malpensa Duemila che, malgrado le perplessità di Kinnock, verrà inaugurato a fine ottobre.

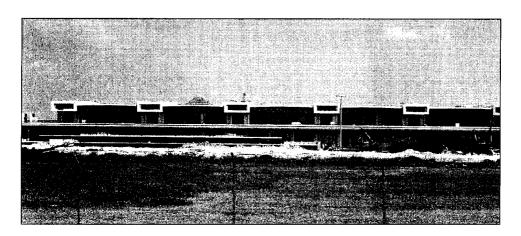
Un fatto nuovo, importantissimo, ma che ha dietro una lunga storia locale, fatta di intuizioni felici e di servizi per il territorio. Ma qual è la cronologia dell'evoluzione dell'aeroporto?

"La questione di Malpensa - attacca il senatore Giampiero Rossi - la possiamo analizzare in tre fasi.

La prima è al momento della nascita. Oggi magari l'idea è trattata con un po' di irriverenza, ma penso che ci voglia gratitudine per la preveggenza di questi uomini della primissima Repubblica (come non ricordare il bustese Facchinetti?). Quando tali pionieri usufruiscono di un misero impianto militare già esistente nel bel mezzo della brughiera non pensavano che sarebbe diventato un'aerostazione di serie A. Quindi fu un'intuizione felice al servizio della zona che poi ebbe uno sviluppo inaspettato.

La seconda fase la vorrei collegare a quegli uomini che difesero (e sottolineo difesero) l'ipotesi - Malpensa negli anni '60 e '70 di fronte all'egocentrismo di Milano per Linate; ma la difesa di questo progetto non poteva rimanere allo stato intermedio, doveva senz'altro conoscere un ulteriore sviluppo. Io ho sempre ipotizzato lo scalo per completare e per sviluppare una serie di servizi indispensabili per la zona. La terza fase è quella delle congetture, cioè l'aspettare Malpensa come un areoporto-Bengodi, visto che qualcuno parla di 100 o addirittura 150 mila nuovi posti di lavoro. Sono numeri che fanno paura per ciò che può succedere attorno".

Allora, qual è la scommessa territoriale in vista di Malpensa Duemila? "Oggi quello che manca è, a mio avviso, la concezione di ciò che si vuole fare intorno a Malpensa. Non sono molto convinto che un aeroporto rechi un grandissimo benessere alla zona circostante: sicuramente ci saranno dei nuovi posti di lavoro, e questo è importante, e poi? Che ne sarà dell'Altomilanese? Guardiamo Fiumicino: è un quartiere-dormitorio che è nato ieri, una dependance aeroportuale. Questo territorio, che al contrario di Fiumicino ha una sua peculiarità, corre il rischio di diventare una



zona-dormitorio per i dipendenti dello scalo di Malpensa; ma dietro di noi c'è una storia, una vocazione, addirittura una redditualità per l'intera Lombardia.

Senza contare l'impatto ambientale...

"Sicuramente! Dobbiamo convincerci che Malpensa non avrà attorno solamente grovigli di autostrade e di ferrovie, ma ci sono da salvaguardare le città limitrofe (per questo penso il Consorzio urbanistico dovrebbe essere lo strumento soprattutto di coloro che stanno ai margini dello scalo, perché pieni di disagi) ed oasi naturalistiche importantissime come "Il Parco del Ticino".

"Allora, la domanda da porsi è: cosa ne vogliamo fare di città come Busto Arsizio e Gallarate? Dobbiamo conservare la specificità industriale (anche se oggi un po' in declino), salvaguardando il rispetto ambientale, oppure dobbiamo ipotizzare un'economia appiattita in funzione dell'aeroporto con

tutti i rischi anche ecologici annessi e connessi? E' questa la nuova sfida!"

E lei che risposta dà?

"Dico solamente che non dobbiamo illuderci, questa zona non sarà trasformata dal nuovo scalo e per questo diventerà più importante di Milano: non bisogna sopravvalutare l'effetto-Malpensa. Si deve piuttosto ragionare in termini politici e sociali: noi non possiamo dominare questo grande fattore economico, perché se n'è impadronita addirittura l'Unione Europea; ma come possiamo piegare tale episodio per ciò che interessa a noi?

E' arrivato il momento in cui dobbiamo riappropriarci del contingente non sbagliando però la meta a cui bisogna giungere. Io non voglio proporre ricette di facile uso. Do solo un consiglio: la nostra città approfitti di questa situazione per sviluppare le infrastrutture primarie e per maggiori collegamenti con Milano".

Enrico Salomi

# Piano d'area opportunità o danno

ggi definire l'area Malpensa non è facile perché con il termine Area Malpensa si intende una zona che va da Golasecca / Sesto Calende a Milano; invece, nel piano d'area, che è lo strumento che la Provincia di Varese ha adottato e che è stato trasmesso alla Regione per le delibere di conseguenza, si è inteso privilegiare come intervento qualificante l'area che va da Malpensa verso Milano, in particolare la direttrice sulla quale insistono le città di Gallarate, Busto, Castellanza e Legnano, dimenticandosi delle popolazioni chiamate a subire il maggior peso delle conseguenze negative o meglio considerandole un problema marginale.

Le conseguenze di questo atteggiamento si possono chiaramente intravvedere quando per il Comune di Somma Lombardo ed in particolare la frazione Case Nuove, la zona più danneggiata e particolarmente circondata dall'Aeroporto e dalle strade di accesso e di servizio, sono state dedicate poche righe povere di contenuti e di proposte concrete di riqualifi-

cazione del territorio a compensazione dei danni che questa parte di territorio è chiamata a subire.

In effetti nel piano si parla di tante cose: di sviluppo industriale, della generazione di attività produttive indotte, di mercato abitativo residenziale, di poli logistici e di Trade Center e troppo poco di tutela dell'ambiente e delle popolazioni residenti. Asserte infatti un piano di impatto ambientale collegato al reale sviluppo Aeroportuale le cui vere dimensioni sono ancora oggetto di definizione.

La programmazione degli interventi per la tutela della salute nonché per la tutela e la valorizzazione ambientale e paesaggistica richiama in gran parte quanto già previsto nel Piano del Parco del TICINO" ma dà indicazioni modeste sulle tipologie degli interventi, su come sono stati scelti o sulle loro priorità, senza minimamente concordarli con le amministrazioni dei paesi interessati e non tenendo nella dovuta considerazione che la logica del piano non può essere unicamente dettata da interessi

economici, ma deve tenere nella debita considerazione che il tutto va a gravare sulla testa delle popolazioni residenti ed in particolare per quelle in stretta connessione con il sedime aeroportuale.

E troppo poco si prevede per mitigare il più possibile la invivibilità dei nuclei abitativi siti in prossimità dell'aeroporto per la grave congestione del traffico viario e di quello aereo, dell'arretratezza delle strutture di collegamento che è stata causa prima delle prese di posizione della U.E. I timori di Kinnok, nonostante le affermazioni dei nostri uomini di governo, sono certamente condivisibili, pur rendendomi conto che sono dettate da interessi squisitamente economici.

E' grave che in questo "piano" ed in particolare sul piano normativo procedurale di tutela, nonché sul piano di sviluppo, non siano state coinvolte le amministrazioni locali più direttamente coinvolte, il CUV ed il Parco del Ticino. Un problema gravissimo quale la ricaduta degli effetti delle curve isofoniche e dei vincoli ad essa collegati sul territorio a Nord dell'aeroporto, non solo non è stato valutato e coordinato con le amministrazioni, ma è stato predisposto nella maniera peggiore possibile.

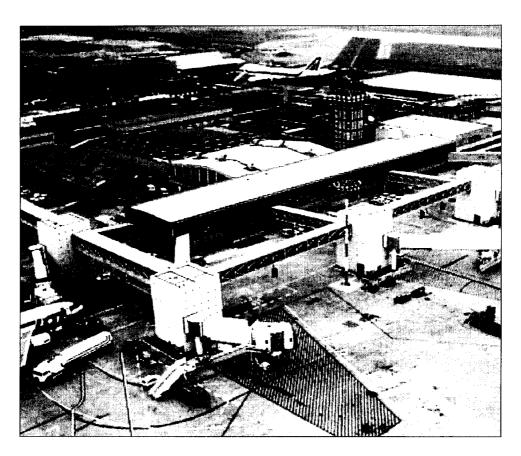
Gli interessi economici della SEA hanno avuto un peso preponderante nelle indicazioni dimenticandosi che non possono essere



tutclati unicamente quelli del gestore.

Si deve tenere conto che solo un corretto assetto della viabilità, una diversificazione dei sistemi di accesso ed in particolare una efficace rete ferroviaria, possono aiutare a superare alcuni nodi, in specie la cronica congestione della Milano/Laghi.

Entrando meglio nell'interesse del territorio di Somma, oltre a riaffermare che poco o nulla è stato preso in considerazione se non una mortificante indicazione di "Polo Turistico", è indispensabile che vengano presi in seria considerazione interventi di finanziamento per il recupero edilizio civile ed industriale e per l'installazione di soluzioni di isolamento acustico, la predisposi-



zione di un adeguato sistema di monitoraggio ambientale e la realizzazione di un sistema di controllo sulle condizioni di salute della popolazione residente.

Il contenimento di voli notturni e la definizione di categorie di voli accettati, così come il rispetto delle linee di decollo, sono indispensabili ad attenuare gli effetti negativi prodotti.

E' opportuno tenere nel dovuto conto che le seppure modeste possibilità di impiego di manodopera che Malpensa potrebbe produrre, dovrebbero privilegiare le popolazioni che sono maggiormente colpite dai disagi, anche se questo non deve essere letto come compensazione o accettazione del danno subito.

Malpensa non è certo una grande opportunità per le popolazioni residenti. Sicuramente lo sconvolgimento che subirà il territorio è maggiore di ogni possibile beneficio.

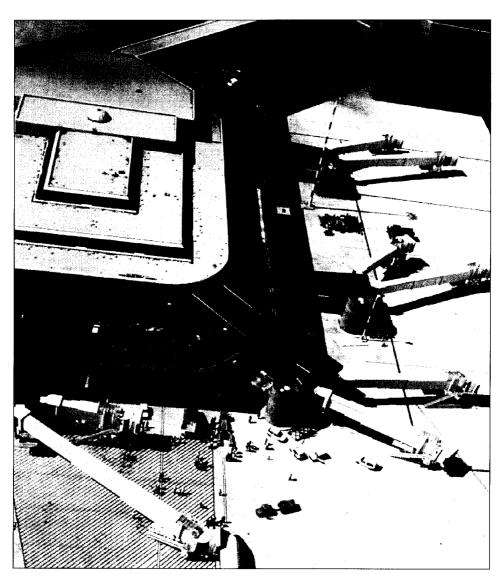
Piero Domenico Pirola (Consigliere Comunale di Somma Lombardo)

# Il Castanese e Malpensa 2000

alpensa 2000 parte tra tante polemiche legate ai numerosi interessi che ruotano intorno a questa struttura.

Secondo l'autorevole parere di Virginio Bettini, professore di analisi e valutazione ambientale dell'Università di Venezia, nella vicenda Malpensa si è privilegiata l'analisi delle strategie legate agli "hubs" e poco valore si è dato al grave problema della mancanza di infrastrutture di collegamento tra l'area metropolitana e l'aeroporto. Il professore si riferisce in particolare al collegamento stradale dalla SS 527 "Bustese" alla SS 11 "Padana Superiore" con raccordo alla A 4 (casello di Boffalora Ticino) per il quale è stato redatto uno studio di impatto ambientale che è un vero trattato di ingegneria. Su questo studio ha espresso le proprie riserve il Servizio Valutazione Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente estendendo le proprie osservazioni a tutto il progetto Malpensa 2000. Appoggiandosi a queste osservazioni i Comitati e le Associazioni Ambientaliste del Castanese hanno sollevato le loro proteste perché ritengono che le scelte

del ruolo e della dimensione di Malpensa 2000 siano state assunte in assenza di qualsiasi programmazione e pianificazione del sistema aeroportuale italiano. Puntano il dito sul fatto che non si è riusciti a garantire le condizioni minime per l'apertura di quella che la Regione Lombardia considera la sua più grande sfida economica e cioè la presenza dei necessari collegamenti, in primo luogo quelli ferroviari. Nessun provvedimento è stato preso per lo studio di diversi scenari di collegamento e per la valutazione corretta degli effetti prodotti sul territorio, sull'ambiente e sulla salute di chi abita queste zone. Il collegamento Boffalora-Malpensa avrà pesanti ricadute sul Castanese e gli ambientalisti chiamando in causa il professor Bettini discutono sul metodo dello studio di valutazione ambientale e ritengono che tale studio debba essere riproposto in maniera più corretta, con l'identificazione degli impatti significativi, la definizione dei quattro scenari canonici, la valutazione degli impatti cumulativi e dei costi ambientali, la valutazione di quello che resta del paesaggio. Uno studio serio di V.I.A. dovrebbe porre



a confronto una serie di scenari che in questo caso dovrebbero essere:

- il tracciato come proposto dall'Ente Nazionale per le Strade
   il tracciato proposto dal Parco del
- Ticino
- il tracciato con partenza dal casel-

lo di Arluno che inglobi anche il prolungamento della linea metro-politana MM1 fino a Malpensa - lo scenario delle conseguenze del

non fare l'infrastruttura chiamando poi amministratori e cittadini ad esprimersi.

Le carenze metodologiche della procedura di V.I.A. vengono riproposte anche dai sindaci dei Comuni interessati dal tracciato e dal Presidente del Parco del Ticino. I Comuni di Inveruno e Cuggiono, per esempio, hanno chiesto che il tracciato della strada venga modificato e che il punto della bretella che correrà tra i terreni della Cascina Garagiola e la struttura ospedaliera di Cuggiono venga chiuso in galleria o venga realizzato al di sotto del piano di campagna, per motivi di salvaguardia paesaggistica e di diminuzione di inquinamento acustico che nuocerebbe ai pazienti ricoverati nel suddetto ospedale. Nella vicenda Malpensa è mancata la partecipazione, e la definizione dei nuovi scenari consentirebbe, sempre secondo Bettini, un'analisi coerente dei valori ambientali in questa area sensibile sulla base della "landscape ecology" (ecologia del paesaggio), metodologia che il VII Congresso Internazionale di Ecologia svoltosi a Firenze dal 19 al 24 luglio di quest'anno, ha posto alla base di ogni analisi ambientale in aree che presentano una forte mescolanza tra valori naturali e disegno antropico del paesaggio. In questa area si presentano proprio queste condizioni con un paesaggio da tutelare e i problemi di Malpensa sono anche questi. C'è da chiedersi se i vantaggi, esclusivamente economici, che Malpensa potrà portare alle arec direttamente influenzate dalle conseguenze negative varranno tutti questi sacrifici.

Il nuovo aeroporto potrebbe portare delle agevolazioni alle grandi e medie industrie con sede nel Castanese e nel Magentino e a questo proposito Alberto Mauri, dirigente della filiale cuggionese della FIL, azienda produttrice di macchine utensili, individua dei vantaggi solo nel campo delle pubbliche relazioni. Infatti gli eventuali clienti provenienti dall'estero potrebbero, atterrando a Malpensa, raggiungere più facilmente e rapidamnete l'azienda. Niente invece cambierebbe per il trasporto dei macchinari, impossibile a tutt'oggi da realizzare per via aerea. Questa è l'opinione diffusa tra gli industriali del Castanese che in sostanza non vedono grandi agevolazioni per le loro attività. Secondo Clemente Chiari, ex primo cittadino di Cuggiono, l'aeroporto rappresenta comunque un vantaggio economico per il Castanese perché costituisce un polmone di assorbimento di manodopera ed è quindi un'occasione da non perdere per i Comuni della zona che soffrono il problema disoccupazione ma si dice preoccupato dell'impatto di una strada quale la Boffalora-Malpensa che avrà un taglio autostradale e non potrà risolvere i problemi di viabilità dei Comuni del Castanese non potendo presentarsi come una circonvallazione.

Probabilmente il Castanese riceverà ben pochi vantaggi rispetto all'aumento di traffico che si riverscrà su strade già al collasso.

Manuela Galli

# Magentino e Abbiatense: così vicino, così lontano...

li amministratori locali si sono trovati sul tappeto diverse proposte in materia di viabilità a grande scala. La prima, elaborata dall'Anas, è direttamente collegata all'approvazione del progetto per un nuovo ponte sul Ticino verso Vigevano. A questa struttura sono legate sostanziose modifiche al tracciato della statale 494, e in particolare un nuovo collegamento tra il quartiere Mirabella, a Ozzero, e la provinciale tra Vermezzo e Rosate. La strada, che passerebbe dietro il centro ippico "Il Grifone", proseguirebbe poi verso la provinciale 114, più nota come Milano-Baggio. L'ipotesi, che si riallaccia alla previsione di una stazione ferroviaria tra Vermezzo e Albairate, lungo la linea Milano-Mortara, continua poi con un collegamento verso Malpensa con partenza dall'area di interscambio dello scalo Fs: sulla carta, una linea retta in direzione nord che però, alle amministrazioni dell'Abbiatense, proprio non va giù.

Le ragioni del no le sintetizza il sindaco di Albairate, Angelo Masperi: «E' una strada tracciata a tavolino, senza la minima attenzione al rispetto del territorio. Basta ricordare che passa molto vicino al bosco di Riazzolo, un'area di altissimo valore ambientale. E' vero che si tratta del percorso più corto verso Malpensa, ma non possiamo certo condividere né il metodo né la sostanza di questa ipotesi». Una posizione di assoluta contrarietà condivisa da tutti i sindaci del comprensorio.

I primi cittadini hanno inviato le loro osservazioni in merito alla Provincia di Milano, che sta stendendo il Piano territoriale di coordinamento: si tratta di uno strumento programmatorio che propone un assetto viabilistico completamente diverso da quello disegnato dall'Anas. La bozza redatta dai tecnici di palazzo Isimbardi fotografa, in pratica, le previsioni dei vari piani regolatori comunali e per quanto riguarda le strade verso nord si limita a un miglioramento dell'esistente.

Secondo gli amministratori locali, però, potrebbe creare un collo di bottiglia all'imbocco di viale Giotto, dove la strada che arriva da Robecco incrocia la circonvallazione di Abbiategrasso. Per questo motivo il distretto, tramite il Labo-



ratorio di ricerca sperimentale e studio del territorio aperto dal Politecnico milanese a Rosate, ha fatto pervenire una serie di osservazioni proponendo di modificare ilPtc.

«Se è necessario un collegamento nord-sud, perchè non se ne prevede la localizzazione lungo il tracciato Arluno-Gaggiano-Binasco-Melegnano, in modo da completare la seconda circonvallazione (ovvero la tangenziale esterna intorno a Milano, ndr) proseguendo la gronda nord?», chiedono i comuni dell'Abbiatense, ricordando che tale soluzione offrirebbe la possibilità di risolvere i collegamenti tra la A7 e Malpensa 2000. Non solo: Gaggiano risolve-

rebbe il problema del traffico nel proprio centro storico, realizzando una circonvallazione a ovest con relativo ponte sul Naviglio. Quest'opera consentirebbe infatti di garantire il collegamento tra Arluno (e quindi la nuova aerostazione, tramite la bretella verso Legnano) e Binasco, con un tracciato sufficientemente scorrevole. I ritocchi previsti dal Piano alle strade tra CastanoPrimo e Abbiategrasso, tra i quali la circonvallazione di Robecco, manterrebbero così il carattere di "maglia urbana e di interesse locale", come vuole la Provincia, e non rischierebbero più di trasformarsi, sotto la spinta di Malpensa, in un percorso metropolitano che «il territorio, in



questa sua parte, non sarebbe in grado di tollerare e gestire sia ambientalmente che funzionalmente». Da notare che il citato piano provinciale conferma la circonvallazione a sud-est di Abbiategrasso, presupposto fondamentale per togliere da via Dante buona parte delle 80 mila auto che vi transitano ogni giorno.

La soluzione complessiva proposta dall'Abbiatense si accorda perfettamente con il piano di recupero dei Navigli presentato in settembre dalla Regione. Quest'ultimo individua un'area compatta e omogena, di grande significato dal punto di vista ambientale, compresa tra la A4, il Ticino, i campi verso Pavia e il territorio urbanizzato a est, che vede a Gaggiano la prima soluzione di continuità dell'urbanizzazione intorno a Milano. «Un comprensorio che

non vuol essere una riserva indiana, a meno che non ci diano i soldi per diventarlo - conclude Fossati - ma che non vuol neppure venire stravolto dall'asse di collegamento con Malpensa e da tutto quello che tale opera comporta. Le soluzioni viabilistiche da noi indicate riducono al minimo il consumo del territorio, attraverso l'allargamento delle strade esistenti e qualche nuova circonvallazione intorno a comuni, come Abbiategrasso, Robecco e Besate, che hanno bisogno di sgravare il traffico da alcune strade ormai interne al centro urbano. Se non vogliamo restare chiusi nella morsa delle auto, dobbiamo individuare una soluzione univoca. E fa piacere che l'Abbiatense si sia scoperto, a questo proposito, quanto mai compatto».

Alberto Marini

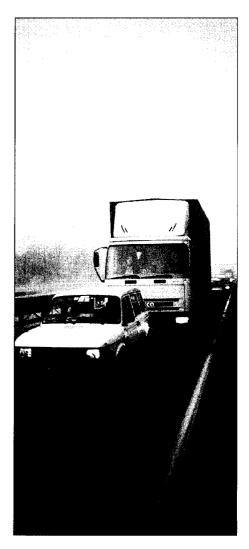
## Occupazione, un aereo da non perdere

alpensa 2000? E' certamente una grande opportunità dal punto di vista occupazionale, ma bisogna studiarla attentamente. Sarebbe quantomeno semplicistico, infatti, limitarsi a dire che i grandi lavori che stanno precedendo e preparando la sua apertura e ancor più, in una prospettiva a breve e medio termine, la sua entrata in funzione e il raggiungimento del pieno regime si trasformeranno in un gran numero di posti di lavoro capaci di rilanciare i livelli di occupazione di tutta la vasta regione che gravita intorno al nuovo aereoporto». Questo il commento a caldo di Alessandro Grancini, sindacalista, segretario generale del comprensorio Abbiategrasso Magenta della Cisl. Studiare il fenomeno, dunque, come priorità assoluta per... non perdere l'aereo. Che cosa significa? «Vuol dire - prosegue Grancini - che occorre cominciare, o meglio continuare, un lavoro di ricerca su tutta una serie di cose inerenti all'apertura di Malpensa 2000 che a mio avviso vanno viste e messe a confronto entro i pros-

simi due o tre mesi. Ecco, ad esempio, qual è lo scopo di uno degli incontri pubblici che proprio come Cisl stiamo promuovendo». Si tratta di una conferenza-dibattito, alla quale è invitata la cittadinanza delle aree interessate (in particolare, in questo caso, Magentino e Abbiatense), indetta appunto dalla Cisl sul tema: "Patto Territoriale per il lavoro e Malpensa". All'incontro pubblico hanno assicurato il proprio contributo, oltre a rappresentanti delle strutture sindacali locali, il segretario generale aggiunto Cisl della Lombardia, Mario Stoppini, il segretario generale Fit Trasporti, Dario Balotta, e il responsabile della Confartigianato per l'Alto Milanese, Francesco Corretto.

Bando dunque alle semplificazioni, si diceva. «Certamente - riprende il segretario comprensoriale della Cisl - perché, ad esempio, va tenuto conto di una serie di rischi: innanzitutto quelli che devono accollarsi le persone per le quali si prospetta l'opportunità di lavorare per Malpensa, ma che al momento non possono contare su garanzie fondamentali, spe-

cie per coloro che si trovano a dover scegliere se lasciare l'attuale posto di lavoro per mettersi a disposizione della megastruttura aeroportuale. Più esplicitamente, chi oggi viene richiesto di lavorare per Malpensa può contare solo su contratti a tempo determinato. E sempre parlando di rischi, non si può ignorare quello che potrebbe prospettarsi per la tradizionale produttività del nostro territorio: se infatti, come a nostro avviso è prospettabile in termini anche superiori alle attuali aspettative, l'apertura di questo nodo aeroportuale internazionale più importante d'Europa terrà fede alla sua enorme potenzialità di assorbimento di manodopera sia per quel che riguarda figure professionali direttamente impiegate all'interno della struttura, sia (forse più ancora) nell'ambito dell'indotto, si potrebbe verificare la tendenza a una fuga di massa dalle imprese tradizionali della nostra zona che potrebbe costituire un duro contraccolpo per la nostra consolidata capacità produttiva e, in senso più generale, per l'assetto economico territoriale. Insomma, quando si parla di necessità di studiare da subito i fenomeni in prospettiva legati all'apertura di Malpensa, si intende bisogno di anticipare e di prevedere quelli che saranno gli effetti e dunque anche i problemi che essa può creare, nonché di intuire se, sul piano squisitamente occupazionale, il progetto avrà



le gambe per continuare ad offrire reali opportunità».

Se non preoccupazione, dunque («non v'è dubbio che anche per la nostra zona l'apertura di Malpensa costituirà un'occasione importantissima e che la sua presenza si farà sentire..»), c'è tuttavia prudenza nelle parole di

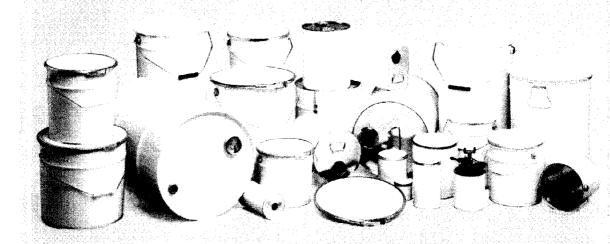
Grancini. Per esempio, proprio di fronte ai cambiamenti profondi che si potrebbero prospettare. «Non abbiamo mai smesso - dice ancora il segretario generale della Cisl comprensoriale - di approfondire i temi e i dati della ricerca del 1996 sugli aspetti economici e produttivi del nostro territorio. Il quadro che se ne ricava mette in luce un elemento negativo, rispetto a quanto avviene nel resto della provincia di Milano, per quanto riguarda la preparazione scolastica in riferimento agli sbocchi possibili nel mondo del lavoro, ma rivela tuttavia ottime opportunità occupazionali nella nostra area, nonostante la quasi totale mancanza di aspetti strutturali trainanti. In altre parole, a parte rare eccezioni, ecco confermato il dato al quale si accennava in precedenza parlando di possibili rischi che la produttiva territoriale realtà venga snaturata dalla presenza da un enorme polo trainante come potrebbe e dovrebbe essere appunto Malpensa: attualmente la salute economica e occupazionale del Magentino e dell'Abbiatense è infatti garantita da quelle piccole e medie imprese con un numero di dipendenti che non supera le dieci unità, che assorbono qualcosa come il 92 per cento di tutti i lavoratori della nostra area...».

Studiare la situazione, capire, muoversi... Ma non siamo già in ritardo?

«Sì, effettivamente lo siamo risponde Grancini - nel senso che certe iniziative sono già state prese e che noi, purtroppo, contiamo poco, visto che appunto a decidere sono gli altri. Cionondimeno quello che noi dobbiamo fare è prepararci a gestire, adeguarci alla situazione, o meglio guidarla sulle tracce, appunto, di quelle decisioni prese da altri. E su questa strada bisogna partire adesso: passato il fatidico 25 ottobre, deve muoversi anche la nostra operatività. Non è più tempo di lamentarsi e i Comuni che lo stanno facendo ora, a mio avviso, sbagliano, perché per lo più non hanno nemmeno provato ad avere un progetto loro in riferimento alle grandi decisioni relative alla realizzazione del nuovo, mega aereoporto, preferendo in alcuni casi limitarsi a subire barattando, offrendo cioè la propria passività ed estraneità in cambio di promesse inevitabilmente vaghe di occasioni di lavoro per i rispettivi cittadini. Adesso, invece - conclude Grancini - il problema è mettere insieme istituzioni, sindacati, commercianti, imprenditori, perché il Patto Territoriale per il lavoro trovi concreta e pratica applicazione proprio in riferimento all'apertura di Malpensa e si possa su questo tema disegnare un percorso comune, anche a tutela del nostro territorio".

Marco Aziani

# LIMEA-FISMA



- .....
- Imballaggi metallici per uso industriale
- Imballaggi omologati per il trasporto di merci pericolose
- Litografia
- Qualità, servizio, tecnologia
- Società fondata nel 1947

- П
- Emballages métalliques à l'usage de l'industrie
- homologués pour le transport de marchandises dangereuses
- Lithographie

Emballages

- Qualité, service, technologie
- Société fondée en 1947

- ....
- Metall packagings for industrial use
- Approved packagings for transport of dangerous goods
- Lithography
- Quality, service, technology
   Company founded

in 1947

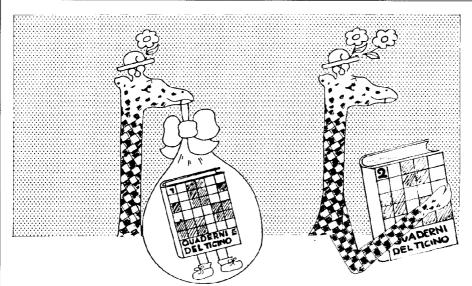
- Metallverpackungen für die industrie
- Geprüfte
   Verpackungen für
   den Transport von
   gefährlichen Gütern
- Lithographie
- Qualităt, Service, Technologie
- Unternehmen gegründet im 1947

LIMEA-FISMA

20010 Marcallo con Casone (Milano) - Italy Viale Einstein, 38/44 039 (2) 976 06 71 039 (2) 976 06 75

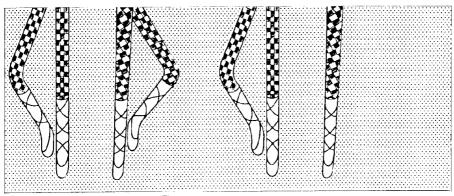
Tel.

Telex 039 33 41 97 LIMEA I



### collaborate ai QUADERNI DEL TICINO

- abbonandovi e facendo abbonare i vostri amici, la vostra biblioteca scolastica, comunale o parrocchiale
- scrivendo e partecipando ad un colloquio, attraverso la redazione, con gli altri lettori
- inviando articoli e servizi su fatti e momenti storici del vostro paese o della vostra città, su tradizioni ancora presenti, su espressioni dialettali, su forme associative significative



Editore:



Via C. Colombo, 4 - 20013 Magenta Tel.-Fax 029792234



Feste, tradizioni, costumi delle nostre contrade

### Presentazione

a rubrica propostami, non v'è dubbio, è accattivante. Andar per sagre, fiere e mercati, può rivelarsi piacevole e curioso rispolverare le radici di consuetudini e tradizioni. Però, introdurre l'argomento, così, genericamente, senza far riferimento a nulla di specifico, mi risulta assai difficoltoso.

Non chiedetemi un excursus storico sul tema: dall'importanza dell'antico macellum romano a quella delle fiere medievali, dalle prime Esposizioni alle Campionarie. All'uopo esistono le enciclopedie.

Incontrarsi per lo scambio di merci; ritrovarsi in occasione di una ricorrenza religiosa; fermarsi per festeggiare l'arrivo della primavera, per accogliere l'inverno o per altri motivi che andremo a riscoprire, o conoscere, sul campo, è prassi comune agli uomini nello spazio e nel tempo. Fiere, mercati, sagre, feste di origine remota, o meno, hanno indiscutibili valenze economiche, sociali e politiche. Fiere, mercati, sagre, feste. A volte c'è differenza, a volte commistione e non solo dei



Particolare del mese di dicembre. Arazzi Trivulzio. Castello Sforzesco - Milano

termini.

Accanto al puntuale riproporsi di alcune manifestazioni, che mantengono integra la propria peculiarità, c'è un fiorire di sfide tra rioni e rievocazioni storiche in



costume.

Le sirene del futuro ci attraggono, ma permane indiscutibile la voglia del passato.

La fiera è stata una realtà presente nel mio vissuto sin dall'infanzia.

La prima volta vi sono andata con la fantasia insieme al babbo delle tre figlie, quello di molte fiabe. Erano fiere lontane da cui tornava con perle per la più bella, sete per la più vanitosa, sale per la più saggia.

Più concretamente sin da bimbetta frequentavo il mercato del lunedì, in piazza, a Magenta, il cui ricordo più vivo è il mio stare di fronte al banco del formaggiaio in attesa del pezzettino di parmigiano che puntualmente mi offriva.

Poi c'erano i San Biagio con i croccanti, le caldarroste e la nausea che mi procurava il profumo dello zucchero filato. C'era anche il bacio della reliquia.

C'erano i San Rocco con le giostre, l'anguria e il pesciolino rosso.

Ma ne riparleremo.

Franca Galeazzi

## Abbiategrasso La fiera di ottobre

nzi parliamone fin d'ora e, per non far torto ad alcuno, procediamo in ordine alfabetico.

"A" come Abbiategrasso, la cui FIERA DI OTTOBRE vanta origini secolari che la vogliono un privilegio concesso all'antico borgo dal Duca di Milano, Gian Galeazzo Visconti. Da oltre cinquecento anni si rinnova così un appuntamento rilevante per la Città e per tutto l'abbiatense. Alla gamma iniziale delle proposte, costituite essenzialmente dalle derrate alimentari, dagli oggetti vari di uso quotidiano per il lavoro e la casa, dal bestiame, nel tempo si sono via via aggiunti i frutti dell'innovazione tecnologica e del progresso. I settori in cui vengono raggruppate le attività produttive ed economiche sono oggi tutti rappresentati in "un ottimo miscuglio di tradizione e modernità", come ha sottolineato il Senatore Armando Cossutta nel discorso inaugurale della recente edizione.

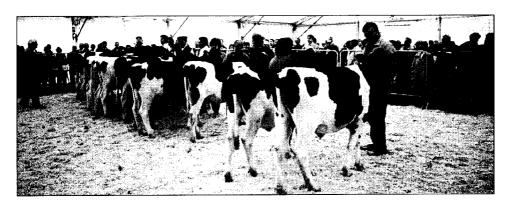
Dagli anni ottanta la rassegna occupa, in via Ticino, una vasta area che fu acquisita dal Comune in seguito ad un piano di urbanizzazione. Le mura del padiglione principale sono quelle di una ex fabbrica.

Prossimamente si avvieranno lavori di ristrutturazione. "Si conclude in questi giorni un ciclo", dice il Sindaco, Arcangelo Ceretti, "il prossimo ottobre avremo un nuovo spazio, meglio attrezzato, dotato di una serie di servizi utili e pensati per lo svolgimento di attività non meramente espositivo-fieristiche".

Non solo fiera, dunque.

Ma io di questa devo scrivere e dell'intendimento dell'Amministrazione cittadina di riproporne soprattutto il carattere agricolo. "La vocazione rurale del territorio va rilanciata, seguendo piste diverse da





quelle di una produzione quantitativamente elevata. Tale vocazione, insieme a quella industriale-alimentare, dovrà mirare alla specializzazione, alla qualità, per rispondere a determinate richieste, per esempio, a quelle biologiche", continua Ceretti.

Si pensa in modo particolare ai derivati del latte, ai formaggi: al gorgonzola, al quartirolo, al taleggio, al grana. Già apprezzati e apprezzabili prodotti locali. Esiste, per altro, in Città l'Accademia dei Cavalieri di San Giorgio: un'Associazione di privati, estimatori del formaggio, particolarmente attenti a curarne ogni aspetto del processo di produzione. Una curiosità. La cittadina francese di Langres, gemellata con Abbiategrasso, è patria anch'essa di ottimi prodotti caseari. Col prossimo anno si vuole incentivare anche la presenza di un altro importante primitivo protagonista: il bestiame. Da che Lodi, che ne era il principale mercato, si è costituita capoluogo di Provincia, Abbiategrasso mira a diventare la prima piazza del milanese. Ma alla trama del tessuto eco-

nomico cittadino contribuiscono pure significative realtà commerciali, che non si vogliono sicuramente relegare nell'ombra. Ad esse infatti è riservata una seconda Fiera, in marzo, nata cinquantanni fa per iniziativa di alcuni imprenditori della zona. Non posso concludere senza ricordare che nei giorni della rassegna autunnale si celebra la festga patronale di Santa Rosa da Lima. Una ricorrenza da tempo e per volontà popolare posticipata, dal 23 agosto alla terza domenica di ottobre, perché era in questo momento che la gente poteva concedersi finalmente svago e riposo, dopo la raccolta del riso e la semina del grano. E ancora, non posso trascurare di far cenno alle numerose iniziative culturali che fanno da cornice all'evento e contribuiscono a richiamare l'interesse delle persone, offrendo significativi momenti di incontro. Mostre, convegni, spettacoli, il circo e le immancabili giostre. Bancarelle di ogni genere e zucchero filato, che non riesce proprio a piacermi.

Franca Galeazzi



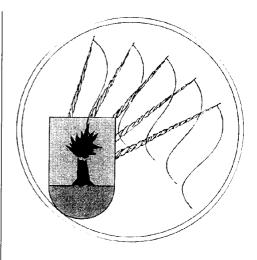
### I corpi bandistici

### Ferno: i frustatori e la banda

rustatori e Banda: un binomio che a Ferno è diventato realtà. Ferno è un piccolo comune collocato nella piana di Varese, nella fascia settentrionale del Parco del Ticino. Presenta alcune testimonianze artistiche di un certo pregio quali la Chiesa Parrocchiale di S. Martino e soprattutto la Chiesa di S. Maria. L'origine di quest'ultima, collocata in amena posizione dominante l'aeroporto di Malpensa, risale addirittura al IX secolo, per cui può essere considerata una delle più antiche testimonianze cristiane di tutto il Varesotto.

Ma la vita di Ferno non è particolarmente legata alle opere del passato. La fine dell'800 e l'inizio del '900 ha rappresentato un intenso periodo di iniziative ed un'evoluzione frutto esclusivo della partecipazione popolare. Sorgono infatti vari circoli e leghe e, soprattutto, nascono le prime manifatture tessili, settore che ancora oggi conta alcune industrie.

Proprio legato alla storia locale e alla ricorrenza del santo patrono (S. Martino) nasce nei primi anni



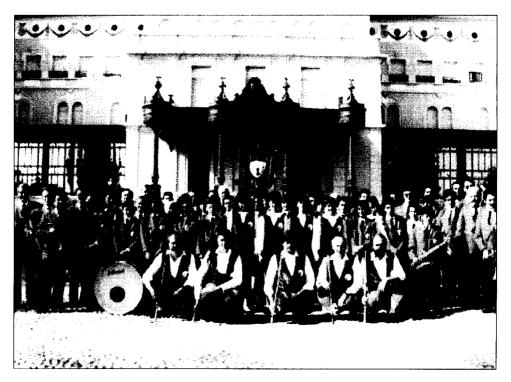
'80, per iniziativa dell'allora Parroco, il Palio di Ferno. Le sei contrade in cui è suddiviso il paese organizzavano da maggio a novembre (l'11 novembre cade appunto la ricorrenza di S. Martino) manifestazioni caratterizzate da vari giochi e sfilate. Una domenica del mese di maggio era dedicata alla sfilata dei carri secondo un tema stabilito dal comitato organizzatore (ad esempio gli antichi mestieri di Ferno). Essa era preceduta da una settimana intensa di giochi agonistici, tra cui ad esempio il tiro alla fune. Il clima di iniziativa e di competi-



### Gruppo di frustatori

zione instauratosi tra le contrade durante le edizioni del Palio negli anni '80 ha prodotto tra gli altri un innegabile risultato: ha determinato le condizioni per la ricostituzione del Corpo Musicale di Ferno e la nascita del gruppo folkloristico dei Frustatori.

Per quanto riguarda la Banda, tutto prende spunto dall'edizione del Palio del 1983: il tema da trattare erano le opere di Giuseppe Verdi, e la contrada del "Castagneu" veste una decina di persone con abiti egizi, fornisce ad alcuni trombe finte, altri però suonano trombe vere, intonando la marcia trionfale dell'Aida. L'esperimento si ripete anche l'anno seguente, ma è solo alla fi-



Gruppo bandistico e dei frustatori al completo

ne dell'edizione del Palio del 1985 che avviene la presentazione del Bandino e l'annuncio della volontà di rifondare il Corpo Musicale di Ferno. Il 1986 è l'anno della ricostituzione, con un gruppo iniziale di 25 persone circa agli ordini del maestro Valter Brivio. Il 2 giugno 1986, per la Festa del Tricolore, la Banda ricostituita effettua il suo primo servizio. Alla fine dell'86 viene anche nominato un consiglio direttivo.

All'inizio quale segno distintivo i suonatori hanno solamente una camicia bianca ma dall'inverno '86 la Banda si dota di una camicia blu scuro. Si tratta forse di un ossequio alla tradizione in quanto anche il vecchio corpo musicale "Carlo Castiglioni" aveva adottato quel colore per la divisa degli orchestrali.

I primi capitoli della storia del Corpo Musicale di Ferno, infatti, sono legati al nome di un fernese illustre: il commendatore Carlo Castiglioni. Sindaco di Ferno nel 1887, nonché personaggio di spicco nella storia politica ed industriale di allora (fu consigliere di amministrazione di aziende В

N

D

I

di importanza nazionale, direttore generale della SAFFA ed assessore alle finanze della Giunta di Milano), era stato agli inizi del secolo un acceso fautore della fondazione del Corpo Musicale. La nascita di una formazione musicale, che per anni verrà intitolata a Carlo Castiglioni, si inserisce infatti nell'attività di mecenatismo che caratterizza la politica del Sindaco Castiglioni e che consentirà al paese di Ferno di godere di opere interamente finanziate dall'illustre concittadino

L'esistenza di una formazione musicale fernese nei primi anni del '900 è testimoniata anche da un articolo del "Resegone", periodico lecchese, che il 27/28 maggio 1904 così scrive: "Domenica 22, alla presenza del Ministro Ronchetti, del Parroco, di Deputati, Sindaci, ecc. ... le due bande venute da Magenta e Lonate Pozzolo, senza contare la valorosa fanfara locale, attrassero un mondo di forestieri".

Fanfara, dunque. Se dobbiamo prendere alla lettera l'espressione contenuta nell'articolo del "Resegone" dobbiamo pensare ad una formazione piuttosto ristretta nel numero, con un repertorio abbastanza ridotto, tanto da essere rinforzata da altri due corpi musicali, ma comunque in grado di fornire una prestazione valorosa.

Per parecchi anni la Banda di Ferno si sostiene grazie ai contri-



buti comunali e alla generosità di privati cittadini, ma all'indomani della della fine П Guerra Mondiale i fondi stanziati a Bilancio dall'Amministrazione Comunale per le feste pubbliche e gli anniversari risultano a residuo, cioè non spesi. Pare dunque abbastanza sicuro che la Banda di Ferno abbia cessato la sua attività intorno al 1947. Mancano, di fatto, documenti sicuri che spieghino, con assoluto rigore, il motivo dello scioglimento di una istituzione così importante.

Per tutti gli anni '50, '60, '70, i cittadini fernesi che nutrivano interessi musicali hanno dovuto riferirsi ad altri Corpi Bandistici, che in quegli anni non avevano sospeso la loro attività. Tutte le manifestazioni civili e le comme-

morazioni che si sono tenute a Ferno sino al 1985 hanno registrato la presenza delle Bande di Cardano al Campo, di Verghera o di altri centri della zona.

La cultura del Palio rappresentò però un fertile terreno di rinascita.

Nell'autunno del 1984, sempre legato alle manifestazioni del Palio, era altresì nato, per iniziativa dell'attuale presidente, sig. Gianni Chierichetti, il gruppo folkloristico dei Frustatori. Il ricordo di una esibizione veduta da bambino a Bassano del Grappa ha spinto l'attuale presidente a prendere contatti con uno dei diversi gruppi di frustatori di cui è ricca la regione Emilia Romagna, quello di Brisighella, e di carpire da loro i segreti di questa "arte" particolare.

Lo scopo dei frustatori è fornire un'insolita, allegra e divertente esibizione di grande effetto in cui rapidi e secchi schiocchi di frusta si armonizzano ritmicamente con le note delle marce eseguite dagli strumenti musicali.

Questo spettacolo trae lo spunto dalle antiche usanze popolari dei carrettieri, abilissimi nell'agitare le fruste e nel farle schioccare per ottenere l'obbedienza degli animali che trainavano i carri.

La frusta che viene usata per ottenere lo schiocco è una comune frusta costituita da una lunga corda intrecciata fissata all'estremità di un manico di "Bagolaro" o "Vermiglio", lavorato artigianalmente in territorio trentino con sapiente maestria su misura per ogni componente. Il caratteristico schiocco di frusta è ottenuto con rapidi ed armoniosi movimenti del polso che causano lo sfilacciamento dell'estremità della corda.

Il gruppo dei frustatori era composto in origine da sei componenti ed era accompagnato nelle sue prime uscite dalla banda di Samarate (anno 1985). Esso, a differenza di altri gruppi, può vantare, ora, tra i propri componenti anche una rappresentanza femminile. La loro divisa richiama il costume dei carrettieri, essendo costituita da pantaloni alla zuava abbinati ad un gilet.

I Frustatori si esibiscono annualmente circa una o due volte nel Paese di Ferno in occasione di manifestazioni soprattutto di carattere religioso. Il gruppo ha partecipato, a volte accompagnato dal Corpo Musicale di Ferno, a feste o manifestazioni di vario genere, ad esempio la Festa dell'Uva a Lugano, il Carnevale di Crema o il Carnevale di Busseto. I due gruppi hanno partecipato inoltre ad una trasmissione televisiva delle reti nazionali. Attualmente il gruppo Frustatori di Ferno fa parte dell'Unione Folklorica Italiana di Udine, che riunisce i diversi gruppi italiani ed attua gemellaggi con quelli esteri, organizzando ogni anno il Festival del folklore.

Elio Fontana



### Piazza Italia - Vittuone.

Accanto alla chiesa neoclassica di Vittuone, dedicata a Santa Maria Annunciata e che da poco ha festeggiato il 150° anniversario, recentemente è stato innalzato il postmoderno palazzo municipale.

Classico esempio di volgarità urbanistica, di scempio di una storia.

Vorremmo conoscere nome e cognome dei colpevoli di cotanto blob!



### Un personaggio del Ticino

## Ambrogio Colombo

ra, non so. Ora, non più. Ma, tempo fa, appena fuori da queste contrade, lo sguardo incontrava libero l'orizzonte pacato della pianura.

Un limite probabilmente troppo uguale per l'occhio poco indagatore, tuttavia rassicurante. Un limite oltre il quale le giornate ventose svelano le vette alpine così nettamente, che ti par di avere il Rosa a pochi passi. Maestoso, non incombente, l'arco montano è la giusta cornice di una terra solida e concreta.

Ora, non so. Forse, non più.

Ma chi in queste contrade era nato e cresciuto ricercava lungo le sponde del fiume, nell'eterno divenire dell'acqua, affetti contrastanti la calma di campi e filari.

Il Ticino è nella storia della nostra terra, nella storia di molti di noi, in quella di Ambrogio Colombo.

Il fiume, i boschi circostanti, la vallata, da luoghi di infantili scoperte e fanciullesche avventure divennero oggetto del suo impegno politico e amministrativo. Magentino, primogenito di una numerosa famiglia, giovanissimo è in fabbrica, dove inizia ad inte-

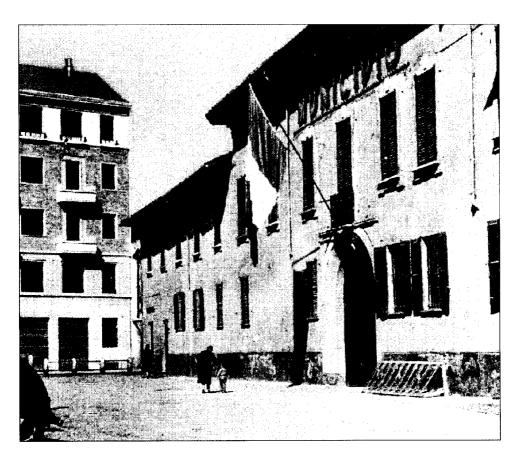
ressarsi alle vicende sindacali. "Poi c'erano l'Azione Cattolica, le Acli e la passione politica che cresceva via via".

Conversiamo nel suo studio. Una stanza accogliente, riscaldata dai quadri, dai libri che affollano gli scaffali, dalle carte sulla scrivania, nonché dai raggi del sole che la inondano in questa mattinata estiva.

Tappe importanti e significative scandiscono la carriera politicoamministrativa di Ambrogio Colombo.

Dalla metà degli anni sessanta Vicesegretario e Segretario della sezione democristiana cittadina. Consigliere Comunale e quindi Sindaco di Magenta dal settantatré al settantanove, anno in cui fu eletto al Senato della Repubblica. E mentre, a Palazzo Madama, operava come membro della Commissione Industria, Commercio, Artigianato e Turismo, manteneva la carica di Assessore Comunale.

Dal settantaquattro all'ottantanove presiede il Consorzio Trasporti Nord-Ovest Milano, "l'Ente di programmazione e gestione dei trasporti pubblici e privati per i lbacino di traffico 8/6 della



Piazza del Comune di Magenta (1947)

Regione Lombardia". Membro dell'Assemblea dello stesso, si dimette nel novantadue.

Dal maggio del novantuno, per tre anni, fa parte del Consiglio di Amministrazione della S.p.A. Credito Lombardo; dal novantatré all'anno successivo del Comitato Regionale di Controllo. Veniamo al Ticino. Agli anni settanta, quando il degrado della zona alimenta un momento d'opinione per la difesa del fiume e della Valle. "Si avvertì l'urgenza di proteggere, di tutelare, meglio ancora, direi, di usare correttamente il territorio: un immenso bene gestito in modo casuale dall'Istituzione che si preoccupava degli insediamenti abitativi e produttivi, trascurando le aree boschive, agricole..."

La richiesta della gente al Consiglio Regionale della crea-



Un incontro al Centro studi "Kennedy": al centro Ambrogio Colombo

zione del Parco Regionale della Valle del Ticino, respinta in un primo momento, trovò il consenso nel gennaio del '74.

Del Consorzio del parco Lombardo e della Valle del Ticino Colombo è Vicepresidente e, poi, Presidente per un triennio. "Si è trattato di un'esperienza coinvolgente, cui ho avuto la fortuna di partecipare fin dal suo nascere. Un indubbio motivo di soddisfazione fu ed è rappresentato dal fatto che come sede sia stata scelta Magenta".

Si ferma, riflette, non abbandona il piglio vivace dell'eloquio: "Ma -

prosegue - il Parco, pur risolvendo alcune situazioni, si è presentato come la legge dei divieti, una sorta di cartello dei no. No alla caccia, no al taglio dei boschi, no alle costruzioni... una fase durata troppo a lungo, ancorché inizialmente necessaria. Né ci si è preoccupati di coinvolgere in modo adeguato gli abitanti nelle scelte, di far comprendere pienamente le motivazioni di determinati interventi. Gran parte dei residenti, circa cinquecentomila, vive dunque la scelta del Parco come penalizzante, poiché non ha visto proposte valide o il potenzialmente mirato di alcune peculiarità del luogo. Si è pensato forse seriamente ad avviare l'agriturismo, o a richiamare potenziali fruitori quali, ad esempio, gli abitanti della vicina Milano? Così c'è chi rimpiange il passato. E soprattutto, la gente non riesce a sentire il Parco "proprio". E ciò non è bene".

Inoltre il piatto piange. "Manca un flusso finanziario congruo affinché l'Ente possa gestire con autonomia le diverse problematiche. Mi pare che prevalgano poi interessi particolari. Si potrebbe fare meglio, magari con un pizzico di inventiva".

Lui, probabilmente, qualche idea ce l'ha.

"Visto da vicino" non si può negare che gli facciano difetto doti di intraprendenza e creatività.

Così veniamo a parlare della "nuova stagione" del Centro Studi "J. F. Kennedy", di cui il Senatore è Presidente. "Abbiamo dato vita ad una serie di incontri nel corso dei quali si trattano e dibattono temi utili al processo permanente di formazione della persona, del giovane come dell'adulto. Si è parlato tra l'altro del ruolo delle istituzioni locali, di quell'autonomia che va conquistata sul campo, in quanto non bastano le nuove leggi, da sole, a confermarla". E, a questo punto, Colombo scalpita un poco: "Questi nuovi Sindaci privi di capacità propositive, e impreparati... Questi Amministratori incapaci di assumersi pienamente le responsabilità che il ruolo richiede...". Proseguiamo col "Kennedy". Nato attorno agli anni '60 dal Circolo Giovanile Oratoriano, di schietta matrice cattolica, il Centro non disdegna, anzi, ricerca, l'aperto confronto col pensiero laico.

Già numerosi appuntamenti culturali si sono tenuti nella sede di via Colombo. Cospicuo il numero degli associati, fra cui si annoverano alcuni Partiti Politici e Associazioni. Ora c'è questa voglia di una seconda serie dei "Quaderni del Ticino", ma ne avrete orami letto altrove.

Torniamo "più vicino" a lui.

Alle spalle anni intensi, dedicati "a fare quel che si doveva e quel che si poteva nel contesto in cui si operava". Anni sottratti alla famiglia e ai "piaceri" del quotidiano che, adesso, confessa di riscoprire. Stare in casa; leggere; dedicarsi al giardino, all'orto, alle galline; concedersi qualche passeggiata nel Parco. Ovviamente l'interesse per la politica non è spento. "Seguo le vicende nazionali e locali con attenzione e con una certa nostalgia... C'è chiusura, improvvisazione, poca iniziativa...."

Gli occhi del Senatore hanno qualche guizzo. Anche in questo caso qualche idea l'avrebbe, mi par di avvertire.

Intanto, laggù, in fondo alla valle l'acqua del fiume ripropone il suo incessante divenire.

Franca Galeazzi



### I mestieri di una volta

### Le mondine

l caporale passava nei paesi già da dicembre per arruolare le squadre delle mondine. Nessuna ignorava le fatiche di quell'aspro lavoro, ma chi accettava le condizioni proposte lo faceva per guadagnare in breve tempo un piccolo gruzzoletto che serviva per preparare la dote o contribuiva a migliorare il misero bilancio familiare.

Si trattava soprattutto di ragazze giovani dai 18 ai 22 anni, ma non mancavano le donne sposate perché era permesso portare con sé i figli anche se poco più che bambini.

### La monda del riso

La mondatura era fino a pochi decenni fa uno dei momenti fondamentali della risicoltura. Dopo la preparazione del terreno, che deve ricevere, trattenere e far defluire l'acqua, compiuta l'aratura e la spianatura, rizzati gli argini e introdotta l'acqua, si procede da metà aprile a maggio alla semina.

Il riso cresce molto velocemente ma con esso nasce una quantità di cattive erbe che devono essere estirpate perché non soffochino la preziosa pianticella, negandole luce, spazio, calore e nutrimento. Ecco quindi intervenire le mondine per quella che era la più costosa

delle operazioni colturali.

Si cominciava verso giugno e si continuava per cinque - sette settimane.

In tempi più recenti le operatrici, prima della monda vera e propria, effettuavano il trapianto delle piantine, che venivano seminate non direttamente in risaia ma nei vivai, prelevandole quando raggiungevano un'altezza di circa venti centimetri.

Al lavoro della monda non bastavano i lavoratori locali, pur preferiti
dai padroni, ma si doveva per forza
ricorrere a migliaia e migliaia di
immigrati. Una manodopera formata per il 71,45% da personale
femminile, per il 21,61% da uomini,
per il 6,94% da fanciulli dei due
sessi inferiori a 14 anni di età. Questi i dati dell'anno 1903 rilevati da
una ricerca svolta dalla Società
Umanitaria di Milano (Giovanni
Lorenzoni, I lavoratori delle risaie,
Editore l'Ufficio del Lavoro, Milano
1904).

I lavoratori che si spostavano verso

le province di Novara, Vercelli, Pavia e in parte in quella di Milano, dove erano situate e si trovano ancora oggi le maggiori zone risicole italiane, provenivano dal Piemonte, dalla Lombardia, e anche dall'Emilia. Anche la provincia di Milano contribuiva per il 13,33% dell'immigrazione totale.

### L'alloggio

Le mondine giungevano alle cascine, dove avrebbero alloggiato per tutta la durata del servizio lavorativo, sui carri dell'intermediario, che era andato a prenderle alla stazione ferroviaria più vicina. Viaggiavano di solito in comitive numerose per usufruire degli sconti sui biglietti. L'uso del treno è documentato in molte canzoni della risaia.

Le cascine per la maggior parte non si trovavano nei centri abitati, ma isolate nelle campagne. Queste costruzioni rurali non rispondevano certo alle regole igieniche, ma seguivano piuttosto i dettami dell'economia o peggio della "sordidezza".

In verità esistevano norme ben precise: l'abitazione doveva rispettare la distanza di duecento metri dal perimetro della risaia; avere il minor numero di aperture verso di essa; le stanze da letto al secondo piano necessitavano di una efficiente arieggiatura; era necessario che il pianterreno fosse rialzato di almeno 25 cm rispetto al suolo circostante; bisognava mattonare il pavimento, selciare con ciottoli o mattoni il perimetro esterno per



una larghezza di 2 metri; le concimaie andavano poste a un minimo di 10 metri dalle cascine e dai pozzi d'acqua potabile costruiti con pareti impermeabili.

Questi regolamenti provinciali, emanati sulla base della legge 12 giugno 1866 sulle risaie, erano per lo più disattesi.

Le mondine si trovavano quindi esposte ai pericoli e ai disagi di alloggiare in ambienti malsani.

L'inchiesta svolta dall'Umanitaria nel 1903 prende in esame 419 cascine, che alloggiavano operai emigranti, in 128 comuni risicoli e più particolarmente in 26 comuni del circondario di Novara, 40 nel circondario di Vercelli, 48 nel circondario di Mortara, 2 in quello di Biella, 8 in quello di Pavia, 4 in quello di Casale Monferrato.

La maggior parte dei dormitori (319) era costituita da fienili, che rappresentavano quindi il tipo principale d'alloggio.

I locali erano lunghi, aperti su uno o due lati; una parete di solito era costruita a scacchiera di mattoni con disegno forato. Sulle pareti chiuse le mondine appendevano i pochi capi di biancheria. Per terra la paglia, poco abbondante e non mai mutata o cambiata una sola volta per tutta la stagione lavorativa. Sulla paglia erano stese qua e là sudicie lenzuola di colore scuro.

Altri 51 dormitori erano stati allestiti entro portici o rimesse aperte. Solo 107 in luoghi chiusi: 5 in stalle, 61 ai piani superiori, 25 a pianterreno, 16 in rimesse chiuse.

In 406 casi non c'erano ricoveri speciali per gli ammalati ma questi venivano messi a giacere sulla medesima paglia e negli stessi locali dei sani.

I dormitori promiscui erano 299.

Il sonno era martoriato da nugoli di zanzare, attirate dai fienili e dal caldo, specie negli ultimi giorni della monda, quando questa coincideva con la fienagione.

Tra questi noiosissimi insetti si annidava anche la zanzara anofele, responsabilie della trasmissione del plasmodio della malaria.

"In complesso - commentava il ricercatore dell'Umanitaria - i dormitori non rispondono ai più elementari precetti dell'igiene e della moralità. Non concedono un riposo sano, ma un sonno affannato. La salute è minacciata dalle zanzare, dall'aria mefitica, da contatti forzati con gente malata e sudicia; la moralità è in grave pericolo per la dominante promiscuità dei due sessi, in età giovane, lontani dalla famiglia, ed in una stagione tentatrice".

Nei decenni successivi le condizio-

ni migliorarono sensibilmente: le mondine furono ricoverate in stanzoni chiusi e le brande si sostituirono ai giacigli di paglia.

### Il vitto

Il dettagliatissimo rapporto dell'Umanitaria ci rende edotti della composizione del vitto, che era semplicissimo e uniforme.

Consisteva infatti di una pagnotta di pane misto di frumento e granoturco, talvolta anche di riso e di segale, di 500 grammi, consumato metà a colazione, verso le otto, metà a merenda, verso le sedici; e di due minestroni di riso o pasta (per un totale di 280 grammi) e fagioli (per un totale di 120 grammi), conditi con un po' di lardo (22 grammi), sale e pepe, che si mangiavano l'uno verso le dodici e l'altro verso le diciannove e trenta.

Spesso il genere degli alimenti era avariato o stantio; se il cibo (come capitava sovente) era fornito dal-l'intermediario esso risultava inferiore per qualità e quantità rispetto a quello procurato dal risicoltore. Si cucinava poi in locali poco igienici e spesso sotto i portici e generalmente in caldaie di rame non stagnate. Un ulteriore problema era causato dall'acqua non sempre potabile ma che veniva usata ugualmente sia per bere sia per preparare i pasti.

#### L'intermediario

E' stata accennata nei capitoli precedenti la figura dell'intermediario. E' necessario soffermarvisi, data la sua importanza, prima di approfondire gli altri temi.

Il risicoltore non ingaggiava direttamente la squadra delle mondine ma ne dava l'incarico all'intermediario, il quale non solo gli procurava gli operatori ma curava anche il funzionamento del lavoro con la sorveglianza eseguita di persona o attraverso i suoi sottocapi e con la somministrazione del vitto.

Il padrone veniva così liberato da ogni fastidio, non avendo alcun rapporto con i lavoratori ma solo con i caporali.

Costoro traevano il loro guadagno oltre che dal contratto pattuito con il risicoltore, da uno sfruttamento sistematico della manodopera ingaggiata, cui imponevano giornate gratuite e fornivano un vitto modesto, poco buono e invariato. Spesso per guadagnare maggiormente il caporale assoldava nella squadra fanciulli o categorie di operai più deboli e quindi da paga-

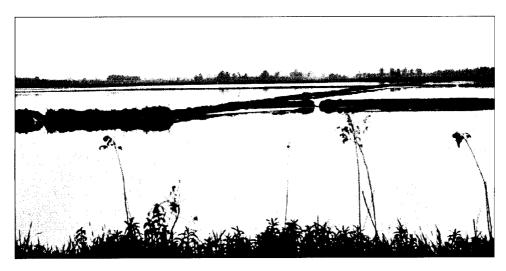
re di meno.

Questa forma di assunzione indiretta era la più diffusa: i dati della ricerca parlano dell'83,4% dei casi esaminati ed era caratteristica non solo dei lavori in risaia ma di tutta l'emigrazione temporanea italiana sia all'interno che all'estero.

#### Il lavoro in risaia

Le mondine si alzavano molto presto al mattino perché il lavoro cominciava di norma alle 4,30, anche se i regolamenti provinciali prescrivevano senza eccezione che l'attività dovesse iniziare un'ora dopo il levare del sole e finire un'ora prima del tramonto.

Per raggiungere il posto di lavoro impiegavano in media mezz'ora. Poi al comando del capo squadra si entrava dentro l'acqua che conservava ancora il freddo della notte. La lunga fila delle donne avanzava contemporaneamente, i piedi affondati nella melma, l'acqua fino al



#### MESTIERI DI UNA VOLTA

polpaccio, la schiena curva a estirpare le erbe che altrimenti avrebbero soffocato il riso.

Quando qualcuna si alzava dall'incomoda positura il sorvegliante, che le controlla dall'argine, arriva ad apostrofarla: "Arco, non colonna!".

E la poveretta si rimetteva giù in riga con le altre.

Sulla schiena era appeso un cappellone di paglia, che veniva calato sulla testa non appena i primi raggi del sole cominciavano a infastidire. Le gonne, o piuttosto i grembiuloni, erano infilati dentro le ampie mutande che arrivavano quasi al ginocchio.

"Passo dopo passo si avanza. Ogni poco una sosta per rassettarsi la veste mal rimboccata (e magari per massaggiare senza farne mostra le reni al calor bianco). Un urlo improvviso per l'apparizione di una biscia che serpeggia fra troppe gambe: di che hai paura sciocchina? Non sai che le bisce d'acqua non mordono?". Così Gianni Brera

nell'introduzione all'interessante volume "Gente di risaia", edito da Musumeci nel 1981.

Eppure l'allegria non mancava mai e veniva esternata soprattutto con le canzoni che echeggiavano, una dopo l'altra, sulle campagne assolate.

All'inizio del secolo il lavoro durava dalle 10 alle 13 ore giornaliere (media ponderale 11 ore e mezzo) senza considerare il tempo impiegato da e per la risaia. Non sempre la festa era considerata di riposo; spesso le mondine erano costrette a compiere un terzo o una mezza giornata di lavoro.

I padroni o i capi, con la scusa di completare una giornata che era stata interrotta dalla pioggia, la prolungavano di una o due ore. Anche la sosta di mezz'ora per la colazione o di un'ora per il pranzo erano più nominali che reali in quanto il sorvegliante faceva fretta perché si ritornasse dentro l'acqua il più presto possibile.

La stagione lavorativa andava da un



minimo di 32 a un massimo di 60 giorni.

Il salario giornaliero, se calcolato solo con il denaro, partiva, per gli uomini e le donne, da 1,33 lire fino a 1,60 a seconda dei contratti che erano stati stipulati. I fanciulli erano pagati di meno: da 0,86 a 1,05. In totale il guadagno degli addetti alla monda si aggirava da un minimo di 41 a un massimo di 55 lire.

Se nel calcolo viene considerato anche il vitto, il ricavo giornaliero saliva per i grandi da lire 1,70 (minimo) a 1,85 (massimo) e per i fanciulli da 1,21 a 1,45.

Per i bambini da 31 a 40.

Quando però l'intermediario o il risicoltore anticipavano, al momento del contratto, il costo del viaggio, risultava che spesso questa spesa incideva in modo sproporzionato sulla mercede giornaliera.

#### Le malattie

Le dermatiti (enfiagioni, eczemi, eritemi) erano le malattie più diffuse, causate dalla permanenza nell'acqua di piedi, gambe e mani, ma era possibile anche ferirsi a causa del contatto con alcune erbe dure e taglienti che crescevano con il riso. Fastidiosissime erano anche le punture delle zanzare e degli insetti, che attaccavano le mondariso. Ma più pericolosa di tutte era la puntura della zanzara anofele, veicolo indiretto della trasmissione della malaria, un morbo molto diffuso nel nostro paese fini a tutta la

Il cibo non sempre cucinato in con-

metà di guesto secolo.



dizioni igieniche sicure, la sua assunzione di fretta nelle brevi pause lavorative, l'incomoda posizione del corpo durante la monda potevano causare frequenti disturbi gastrici.

### La moralità nelle risaie

Così si intitola un capitolo della già citata inchiesta dell'Umanitaria: lo trascrivo integralmente perché risulta particolarmente significativo e illuminante.

"Domandati una volta alcuni immigrati perché, malgrado il soverchio lavoro e la mercede relativamente misera e il pericolo delle malattie, pur tuttavia ogni anno ritornassero in risaia, risposero: perché ci divertiamo.

E' vero: malgrado le sue fatiche, le sue malattie, i suoi disagi, il lavoro in risaia in quelle sei settimane, è, per la gioventù immigrata, divertente. E' divertente, perché è un lavoro in comune, che accosta i due sessi, nella dolce stagione, fuori dal proprio vigilante paese, lontani dalla famiglia, in terre forestiere,

ove tutto è permesso. E' divertente perché provvisorio; stringe e scioglie relazioni; unisce e divide, fa ammalare, ma inebria. La gioventù non vede il male lontano; ma il bene vicino.

Alla mattina escono le lunghe schiere di lavoratori nella risaia. Interrompono verso le otto il lavoro per sbocconcellare la colazione: un tozzo di pane bianco asciutto. Seduti sugli argini della risaia si godono il sole e il riposo scambiando sguardi, promesse, pettegolezzi. Il desinare lo prendono a volte in risaia; la cena sempre nella cascina. In risaia corrono, tra le lunghe file, i discorsi, i cenni, gli sguardi; che fanno spesso dimenticare l'occhio vigilante del caporale, non di rado, oltreché sorvegliante, aguzzino. Sono le piccole gioie, che rendono sopportabile il lavoro monotono, faticoso, malcomodo: il corpo sferzato dal sole, le gambe e le mani macerate dall'acqua. Ma in certe ore del giorno tutto tace: quando il sole, alto, incombe sulla risaia e incendia l'aria immota, e si specchia nelle acque: lo stupore del riflesso e il calore soffocante, e l'aria malsana, sembrano arrestare ogni vita, ogni gioia nelle persone dei curvi estirpatori.

La sera è festa. Consumata la breve e parca cena, non inaffiata dal vino, ma dalla gioia di trovarsi uniti e, finalmente, per un poco, liberi, s'intona qualche canzone, finché appaia l'indispensabile organettoche i mondariso portano seco, o che lo storpio del paese trascini colà e fa girare, - ed incominciano le danze sull'aia bella, liscia, cementata. Ballano le giovani ed i giovani; ma solo i forestieri, tranne qualcuno dei locali espressamente invitato, poiché sono forti tra gli uni e gli altri le gelosie. Sotto il cielo stellato, tra il gracidar delle rane e la leggera bruma, che si eleva sopra la risaia, la gioventù prepotentemente trionfa dei mali, delle noie, delle fatiche del lavoro, degli oscuri pericoli dell'avvenire.

Ballano spesso fino verso la mezzanotte, ed ahimè! anche altrimenti, si divertono, finché spossati si buttano mezzo vestiti a dormire sulla paglia, rinnovata di rado, ripiena spesso di insetti immondi: si buttano a giacere alla rinfusa, uomini e donne, raggruppandosi in quel modo, che la passione, non la moralità, insegna. E la mattina il sorgere dell'alba e l'incitar del caporale li sveglia, intontiti, non riposati, per ripigliar di nuovo il lavoro.

E' chiaro che con tal regime i lavoratori alla fine della stagione si debbono trovare completamente esauriti: dalla fatica, interrotta con riposi insufficienti; dalle febbri non curate; dal piacere goduto. La maggioranza è costituita da giovinette tra i 18 e i 22 anni. Figuriamoci gli effetti di codesta vita sul morale e sul fisico di queste ragazze! Le non rare nascite illegittime nel prossimo inverno segneranno il ben misero ricordo della lor faticosa ed amorosa primavera.

In alcuni casi si deplorano trasgres-

sioni più forti alla moralità, ed in particolare si accusano certi caporali di prevalersi pressi le mondatrici della loro autorità e del loro potere, quando le poverette non trovino chi le sappia difendere.

ī

Non v'ha dubbio, che il maggior incentivo alle licenze sessuali è dato dalla promiscuità dei dormitori. Si rammenti infatti che su 419 cascine, in 299 i dormitori erano promiscui. E provvida riuscirà la legge che ne ordini l'abolizione; ma attualmente si dettero dei casi in cui i lavoratori, e non soltanto gli uomini, protestarono contro l'introduzione volontaria, da parte del padrone, di dormitori separati. Gli è che sarebbe anzitutto necessaria una educazione dell'animo di codesti operai. Le loro idee in fatto d'amore sono alquanto diverse da quelle che corrono sui libri educativi; più ingenue, più materiali, più semplici. Soprattutto non danno alla cosa l'importanza tragica, che le menti più raffinate vi trovano; e ne sopportano, senza alcuna complicazione morale, le conseguenze. E' la loro festa, la loro gioia: festa e gioia che spesso pagano ben caro; ma per le quali frattanto sopportano i non lievi disagi della risaia.

I lavoratori locali non fanno mai comunanza con gli immigrati, ai quali nessun legame di simpatia li accosta. Vivono nelle loro case continuando il tenore usuale di tutto l'anno, in questo solo diverso, che faticano di più, giacché oltre che la risaia attendono, in ore straordinarie, all'allevamento del baco da

seta".

"La stagione della monda è un'evasione felice - scriverà ottant'anni dopo Gianni Brera nel volume già citato -. La insofferente schiava di ogni giorno vince il grigio tabù della famiglia cattolica e s'invola per la campagna di monda".

**Epilogo** 

Il progresso chimico nell'agricoltura ha spazzato via le mondine dalle risaie. Dalla Germania e dall'Inghilterra è arrivato il diserbante che ha permesso di coltivare il riso in un ambiente che viene ripulito non solo dalle erbacce più resistenti ma anche più resistenti ma anche più resistenti ma anche da quella fauna che prosperava dentro e intorno all'acqua: salamandre, bisce, pesci, rane e tutti quegli uccelli che si nutrono di questi animali.

L'uso incontrollato di questi prodotti ha causato negli ultimi anni l'inquinamento della falda acquifera, provocando la forzata chiusura di alcuni pozzi d'acqua potabile. Poi tutto è tornato nella norma con l'emanazione di nuove regolamentazioni.

Un dato è sicuro: non rivedremo mai più nelle campagne della nostra pianura le lunghe file delle mondine, le gambe nella melma, la schiena curva, le mani immerse nell'acquitrino a strappare le erbacce e questo fatto è sicuramente un bene, al di là di una falsa poesia per le cose antiche che in questo caso non ha alcun senso.

Valeriano Castiglioni

## L'agricoltura com'era

ra le svariate attività umane che si sono moltiplicate ed evolute in questo fine millennio, l'agricoltura è, con la caccia e la pesca, la più antica; ciò anche per evidenti ragioni di sopravvivenza dei primi uomini.

Nel territorio della Valle del Ticino, di cui stiamo trattando, l'agricoltura ha avuto un lungo e significativo sviluppo favorita soprattutto dalle particolari condizioni ambientali. Tale attività è stata, infatti, facilitata dalla tipologia dei terreni, dall'abbondanza delle acque e dalla tenacia volontà degli agricoltori, che, nel corso dei secoli, dopo il loro insediamento nella più vasta Insubria svolsero, con mezzi rudimentali e a forza di braccia, grandiosi lavori di bonifica, prima di arrivare alla ordinata situazione odierna. Pertanto, quando osserviamo dalle ampie strade asfaltate con occhio quasi distaccato estese piane a prato, a riso, a granoturco, alternate da vaste quinte verdi di piantagioni di pioppi, o altre essenze, non pensiamo certo che, "a monte" di queste colture, come si usa dire in gergo, ci sono secoli di duro lavoro e di sudati sacrifici che intere generazioni profusero per procurarsi il necessario per vivere. Ciò consente oggi l'esercizio di un'agricoltura moderna e tecnologica avanzata.

Una particolare benemerenza in materia di bonifica agraria nel nostro territorio l'acquisirono i Monaci Cistercensi. Arrivati dal Monastero di Morimond in Borgogna nel 1134, si insediarono nella attuale Morimondo, che era allora una zona malsana e paludosa. I monaci ispirati dalla fede e dall'ascetica cristiana l'avevano volutamente scelta, sebbene fosse triste e umida, affinché avessero sempre davanti agli occhi l'immagine e il timore della morte: "morire al mondo" era il loro credo, da cui derivò il nome della loro fondazione e del luogo del loro insediamento.

Ispirati dalla ferma volontà di attuare in pieno la regola benedettina dell'"Ora et labora", cioè prega e lavora, fecero di questa regola il loro programma di vita quotidiana.

Dopo aver costituito, gradualmente, attraverso baratti, acquisti, permute e donazioni un vasto patrimonio terriero, diedero vita ad una intensa attività di bonifica della vallata ricca com'era di fauna, acquitrini, paludi, zone boscate e zone sterili (zerbo o baroza). E avendo notato che attorno alle fonti di acqua sorgiva - nel periodo



invernale - la superficie erbosa era sempre verde per l'(effetto termico della medesima, rispetto alla temperatura ambiente, studiarono una tipica regimazione dell'acqua in modo tale da poter sfruttare il fenomeno a fini produttivi. Sistemarono il terreno a piani inclinati per facilitare lo scorrimento dell'acqua consentendo così il precoce rigoglio dell'erba.

Sfruttando tale fenomeno nacquero le "marcite" da martius (marzo) epoca di inizio della produzione. Questa coltura foraggera può produrre erba fino all'autunno inoltrato assicurando sei o anche sette sfalci nel corso dell'anno.

Le marcite come coltura si svilupparono in modo particolare a Morimondo e a Chiaravalle da noi, poi si estesero nei territori delle Province di Pavia, Cremona, Brecia, Bergamo, Mantova, Novara e Vercelli nonché in modeste aree del Veneto, Umbria e Lazio.

La grande produzione di foraggio aveva però bisogno di consumazione. Ciò stimolò l'allevamento del bestiame specie bovino.

Si crearono così grandi allevamen-

ti che diedero vita, successivamente, a industrie per la lavorazione del latte; industrie che sono, ancor oggi, presenti nel comprensorio.

La marcite - come coltura - restò attiva quasi nove secoli e rappresentò un punto fermo nello sviluppo economico-agricolo e zootecnico della vallata del Ticino.

Ma altre coltivazioni oltre al foraggio caratterizzarono le produzioni agricole dopo la bonifica cistercense. Documenti del passato parlano della coltivazione della segala, del miglio col quale si faceva il pane che, nella parlata popolare, era il cosidetto "melgone". Il frumento venne introdotto nel 1300 e il riso e il granoturco nel 1500. Quest'ultimo fu intensamente coltivato. La polenta di mais, infatti, fu provvidenziale a Milano e in Lombardia nei tempi di maggior miseria e carestia.

Furono pure praticate le colture del gelso e del baco da seta che si svilupparono più a nord-ovest nella zona dell'alto Ticino. Anche la vite e gli alberi da frutta erano largamente presenti a quei tempi; ma il vino prodotto (vernaccia) era consumato solo per uso familiare. Nell'epoca medioevale i centri della organizzazione territoriale divengono le "villae" attorno alle quali si vanno costituendo i grandi latifondi. Trovano impulso in questo periodo le grandi sistemazioni idrauliche (canali e navigli) in vista di promuovere le basi per una agricoltura più redditizia di tipo

intensivo che si svilupperà poi nei secoli successivi.

La prima metà del 700 segna l'inizio del processo di sviluppo capitalistico dell'azienda agricola e del graduale inserimento del ceto borghese che sostituisce l'aristocrazia feudale nell'esercizio del territorio.

Nasce così l'unità colturale della "cascina" che meglio si adatta alle esigenze di una agricoltura che passa da una fase artigianale ad una fase di tipo industriale con l'impiego di mano d'opera fissa e avventizia.

Questa struttura agroeconomica e sociale fondata sulla "cascina", senza subire sostanziali modifiche, durerà fino alla metà del secolo attuale.

Dopo li anni sessanta, però, con l'ingresso dell'Italia nel Mercato Comune Europeo (1957) l'agricoltura subisce grandi mutamenti sotto il profilo economico produttivo e tecnologico. Si rivoluziona la metodologia della produzione con la meccanizzazione delle lavorazioni, si intensificano gli studi sugli antiparassitari e anticrittogamici, sulle sementi geneticamente "elette" e ad alto rendimento produttivo, sugli ibridi del mais, e si adottano nuovi rapporti di lavoro con forti cali di mano d'opera impiegata; sorgono anche nuove esigenze selettive della produzione e nuovi gusti per limitazione degli allevamenti del bestiame e il "sit aside" per la non messa a coltura dei terreni. Tutto questo nel



quadro della integrazione delle economie agricole degli Stati Europei al fine di evitare aumenti consistenti delle eccedenze di prodotti malgrado, lo diciamo, con amarezza, la fame nel mondo.

In altre parole viene dato un nuovo impulso allo sviluppo dell'economia agricola del nostro territorio e del Paese, in vista della realizzazione di un processo di integrazione destinato a rafforzare la crescita, la competitività e l'occupazione allo scopo di ottenere un miglior tenore di vita della comunità agricola europea.

In pochi decenni dopo gli anni 60,

si assiste alla fine di un'epoca e l'inizio di un'epoca nuova. Questo ieri. E ... oggi?

Prima di parlare dell'agricoltura di oggi occorre formulare alcune domande. Quali sono gli obiettivi della politica agricola che si prefigge la Commissione Europea dopo l'ingresso dell'Italia nel Mercato Comune. Gli obiettivi sono:

- produrre un reddito appropriato e promuovere occupazioni alternative per gli agricoltori;
- garantire la qualità dei prodotti e la sicurezza per i produttori e i consumatori:
- conservare e migliorare la fertilità



del suolo con metodi di produzione che siano favorevoli alla tutela dell'ambiente e delle risorse naturali;

- rendere l'agricoltura comunitaria più competitiva sui mercati mondiali riconoscendo nuova priorità allo sviluppo rurale. Con queste direttive, cosa si sta

Con queste direttive, cosa si sta facendo nel nostro territorio per realizzare questi obiettivi? Si è costituita intanto una rete di informazioni dell'Unione Europea (Carrefour) che ha lo scopo di fornire utili indicazioni alla popolazione rurale in merito alle politiche comunitarie e agli aiuti disponibili. Ciò per stimolare dibattiti, favorire gli scambi di informazioni e di esperienze, allo scopo di costituire supporti tecnici e formativi agli imprenditori, nonché premi economici, priorità di finanziamenti con progetti comprensoriali ecc. Le aziende assistite dal "Carrefour" nei primi tre anni di lavoro, sono ormai 6.000 a livello regionale e questo sta a significare il crescente interesse del settore agricolo per queste direttive

comunitarie.

Fra le altre novità che caratterizzano l'agricoltura del nostro territorio dobbiamo segnalare un profondo e radicale cambiamento di mentalità da parte degli operatori che si avvalgono di tecniche moderne di produzione, di assistenza e di indirizzo.

E' di dominio comune ormai il convincimento che le pratiche agricole devono essere finalizzate al mantenimento e all'aumento della fertilità del suolo e delle risorse naturali nel rispetto delle complessità ambientali.

In questa fase dello sviluppo si è recepito che l'adozione di tecniche di produzione agricola che preveda la riduzione parziale o totale dei concimi e diserbanti di sintesi (agricoltura biologica) consenta di risparmiare sui costi e di valorizzare la produzione ottenendo prodotti di qualità che il consumatore dimostra di apprezzare.

Si è provveduto, inoltre, a predisporre progetti inerenti allo sviluppo delle attività agroturistiche che consentono la riqualificazione del patrimonio rurale e del paesaggio agrario con una congrua integrazione del reddito degli agricoltori.

Si sono mantenute, specie nella parte centro meridionale del nostro territorio, le coltivazioni irrigue come il mais, il riso, i prati stabili e fra esse i pioppeti e le marcite. Quest'ultime sono state notevolmente ridotte per ragioni di natura tecnica ed economica e trasformate in seminativi o in prati stabili.

Dove è stato possibile mantenere il bestiame da latte è rimasta una agricoltura che, malgrado sia altamente meccanizzata e industrializzata, risente ancora di forti connotazioni tradizionali relative all'avvicendamento delle colture (rotazioni) e al mantenimento dove è possibile - delle marcite per la grande importanza paesaggistica, storica e faunistica di questa coltura.

Per merito del parco del Ticino è stata completata la cartografia pedologica dei 46 Comuni che fanno parte del suo territorio; carta che consente la conoscenza della stratografia e della composizione chimica dei terreni. Inoltre lo stesso parco ha istituito il marchio di qualità per i prodotti agricoli provenienti dalle aziende del suo territorio a garanzia della genuinità dei prodotti.

Questi gli aspetti dell'agricoltura di oggi. Non mancano però i problemi; specie quelli relativi alle quote latte per le nostre aziende zootecniche. Quote che vengono fissate da Bruxelles.

Per concludere la nostra agricoltura si prepara a superare la fine del secolo con un patrimonio di traguardi conseguiti che le consentono di proiettarsi nel futuro in un'economia globalizzata con solida sicurezza e alto senso di responsabilità.

Silvio M. Rozza

# Una nuova prospettiva d'intervento a livello locale

on il decreto legislativo n. 469 del 23 dicembre 1997, molte cose sono cambiate nell'organizzazione del mercato del lavoro. Ma probabilmente, la novità più cospicua, più interessante, e tale da aprire, se opportunamente ed efficacemente utilizzata, le più interessanti prospettive di nuovi interventi è quella rappresentata dall'abolizione del monopolio pubblico nel campo dell'incontro tra domanda ed offerta di lavoro.

Da una parte, infatti, sono stati abiliti gli uffici di collocamento, ed al loro posto sono destinati a sorgere i centri integrati per l'impiego. Nuovi organismi destinati a svolgere, non solo il ruolo d'incontro di porre a contatto aspiranti lavoratori disoccupati con le aziende alla ricerca di profili professionali specifici, ma anche la funzione di attivare tutti quegli strumenti in grado di facilitare e di stimolare quest'incontro: da un'efficace politica della formazione professionale, all'individuazione di spazi operativi per nuovi lavori, alla collaborazione con le imprese per individuare le necessità d'intervento, all'orientamento dei giovani.

Una funzione, conseguentemente, non burocratica e passiva, come era quella dei vecchi uffici di collocamento, ma una politica attiva che, partendo dalle difficoltà d'incontro tra domanda ed offerta di lavoro, sviluppi una strategia di ricognizione, e d'intervento per la relativa eliminazione, degli ostacoli che si frappongono ad un fluido, corretto incontro fra le due parti in causa: il mondo dei disoccupati ed il mondo delle imprese. E, parallelamente a questa struttura nuova, la liberalizzazione, con le opportune cautele, delle società private per l'intermediazione del lavoro: società che esistevano ed operavano anche prima del decreto legge su richiamato, per la selezione del personale ad alto livello, ma che attualmente sono in grado di operare, contestualmente agli organismi pubblici sopra richiamati, per tutte le categorie professionali; gratuitamente per i lavoratori, con l'applicazione di un costo a carico delle aziende che tali società utilizzano. E, a tutela della serietà e della correttezza di tali nuove agenzie, in conformità a una convenzione preliminare tra le stesse ed il Ministero del Lavoro e della Previdenza sociale.

Organizzazione, quella brevemente descritta, che, richiesta dall'Unione Europea, appare ricca di profonde positive conseguenze. L'area pubblica riacquisisce uno spazio operativo valido efficace, dall'altra l'area privata costituisce uno strumento di concorrenza e di stimolo nei confronti della prima, nlla misura in cui pone in atto un confronto dinamico circa la validità dell'una o dell'altra soluzione, per il raggiungimento degli obiettivi delle due parti interessate, lavoratori e imprese.

Attualmente, in Lombardia, questa riforma è partita solo a metà, in quanto la legge regionale che è destinata a tradurre in concreta realtà le direttive contenute nel decreto legislativo 469 è ancora allo stato di progetto. Tuttavia, la fase di sperimentazione prevista per due province, quella di Milano e guella di Napoli, ha consentito di avviare, nel nostro territorio, forme nuove di organizzazione del mercato del lavoro. In particolare la Provincia di Milano. avvalendosi anche delle modalità organizzative sviluppatesi anche prima dell'approvazione del decreto legislativo, attraverso convenzioni specifiche con l'Agenzia per l'Impiego della Lombardia, l'Ufficio Provinciale del Lavoro e della Massima Occupazione e la stessa Provincia di Milano, quali quelle attuate del Consorzio Area Alto Milanese di Cesano Maderno, ha realizzato una serie di Centri Lavoro, che coprono gran parte del territorio provinciale.

Questi Centri Lavoro, che costituiranno strumenti di supporto e di affiancamento dei futuri Centri per l'Impiego, in parte hanno iniziato in questi mesi la loro attività, in parte sono in fase di costituzione, in parte si avvalgono, in questa nuova veste, delle esperienze già acquisite precedentemente al loro riconoscimento quali, appunto Centri Lavoro.

Ed è sulla base di questa loro esperienza passata che quelle opportunità, di cui all'inizio si è detto, possono essere messe in giusto rilievo. Emerge, da una parte, una realtà assai estesa di persone alla ricerca di lavoro: si tratta di giovani che hanno concluso i loro studi (dell'obbligo e della scuola superiore). di uomini e donne meno giovani che hanno person il loro posto di lavoro per chiusura o difficoltà dell'azienda in cui lavoravano, di giovani e meno giovani che svolgono un lavoro precario, nelle forme di collaborazione continuativa o addirittura in nero, di donne che, per motivi familiari - necessità di supporto al capofamiglia, o per crisi della famiglia stessa - si vedono costrette a ricercare un posto di lavoro.

Dall'altra vi sono le aziende: aziende che esprimono un'esigenza di nuove assunzioni in misura rilevante, sia pure nettamente inferiore come quantità alle esigenze delle persone. Ma il problema nodale sta tanto e comunque solo in questo squilibrio quantitativo.

Le difficoltà consistono essenzialmente nella fortissima divaricazione che esiste tra profili professionali richiesti dall'imprese, e, più in generale tra il "pacchetto" culturale e formativo che è necessario all'azienda, e quello invece che è disponibile presso l'aspirante lavoratore.

E' certo che, nella maggioranza dei casi, le imprese esprimono la necessità di un candidato in possesso di specifiche esperienze di lavoro, suscettibile di essere inserito direttamente nell'impresa: e le richieste si orientano, in modo particolare verso operai qualificati e specializzati, e verso tecnici di produzione e di organizzazione, con una solida esperienza di lavoro. E sono queste le domande più difficili da soddisfare: sia il possesso di esperienze di lavoro coerenti con tali richieste è limitato ad uno scarso numero di candidati, sia perché il tipo di lavoro richiesto, anche per quei candidati che potenzialmente sarebbero in grado di soddisfare la richiesta aziendale, non trova rispondenza nella scala dei valori sociali. In altre parole, nonostante che l'insieme di doti lavorative richieste ai candidati dall'impresa faccia leggere in filigrana una figura fortemente professionalizzata (ed adeguatamente retribuita), l'orientamento e le aspirazioni dei candidati vanno in direzione diversa.

Ma anche quanto una specifica esperienza lavorativa non è richiesta, è il complesso delle doti, anche traversali, necessarie all'azienda, a rendere complessa e difficile la ricerca dei candidati "giusti". Solo in pochissimi casi e per tipi specifici di diploma, il diploma è la carta vincente. Nella generalità dei casi, quello che interessa l'azienda è un candidato in possesso di più dimensioni, culturali e professionali: da una valida conoscenza delle lingue, ad un'adeguata conoscenza informatica, ad uno specifico attestato di formazione professionale. E da qui emerge una frequente inconsistenza dei profili professionali che emergono, sia soprattutto per i giovani che escono dalle scuole superiori, sia anche per adulti che hanno un'esperienza lavorativa.

Certo vi è da dire che le aziende, specie dopo il processo di ridimensionamento e di riduzione aziendale cui si è assistito dalla metà degli anni '80, né sono in grado, né sono disponibili, ad un training formativo nell'ambito della stessa impresa che superi una determinata durata. Le limitate dimensioni aziendali comporterebbero un costo eccessivo se l'azienda stessa dovesse mantenere per più mesi un dipendente da addestrare e contemporaneamente sottrarre dal processo produttivo un dipendente "esperto" che fonisse al primo il training e le istruzioni necessarie.

Se a questo poi si aggiunge il fatto che, per vincoli di residenza, la potenziale mobilità territoriale di un aspirante lavoratore è in molti casi ridotta, tanto che possibilità di occupazione sono scartate per la "lontananza" del posto di lavoro, è facile concludere che solo una minoranza delle persone segnalate (che sulla base dell'esperienza sopra citata, può ragguagliarsi intorno al 15/20 per cento) riesce a trovare collocazione.

Ma il risultato più significativo e positivo di tale attività di "intermediazione" è rappresentata da altro elemento, un altro fattore. Da una permanente ed attenta analisi dei fattori del mancanto incontro, è possibile leggere ed interpretare in trasparenza i fattori che stanno alla base della incapacità, o meglio, della difficoltà, che questa attività pubblica incontra per rispondere alle esigenze delle aziende (o naturalmente alle aspirazioni delle persone che cerano lavoro).

Va detto preliminarmente che le aziende, specialmente quelle piccole e di minor dimensione, hanno una ridotta capacità di dare un adeguato profilo globale della persona della quale sono alla ricerca. Il termine di riferimento è essenzialmente costituito dalla "mansione" che il nuovo arrivato dovrebbe svolgere nell'impresa: o in sostituzione di un lavoratore non più disponibile, o in rapporto ad un'espansione della attività produttiva dell'impresa stessa. Difficilmente l'impresa è in grado di *leggere* correttamente, e soprattutto, completamente, queste sue necessità. Si tratta allora di stimolare l'impresa a fornire tutti quegli elementi,



attraverso un'opportuna *codificazione* degli stessi, che l'azienda ricerca.

Allora, dalla considerazione congiunta di questi elementi, e dalla loro lettura in filigrana degli stessi, è possibile pervenire, sia pure molto indicativamente, a configurare dei potenziali "profili", non più professionali, ma "globali", dei potenziali lavoratori che maggiormente sono suscettibili di essere optati dalla impresa stessa.

Tre elementi fondamentali possono individuarsi in questa lettura.

• Un primo elemento, che è il più semplice, ma il meno facile a riscontrarsi, è rappresentato dalla coincidenza della esperienza professionale posseduta dal candidato e quella richiesta dall'azienda. Si tratta peraltro di una coincidenza difficilmente rilevabile e, quel che

più conta, i profili professionali corrispondenti sono quelli più ricercati e meno disponibili.

- Un secondo elemento è invece la disponibilità, presso il candidato potenziale, di un profilo culturale e formativo potenzialmente coerente con le necessità dell'impresa. ma il fatto è che, dietro un determinato diploma, un attestato di formazione professionale, l'azienda ricerca non tanto il "diploma", il titolo di studio, quanto piuttosto un sistema conoscitivo complesso ed articolato che il diploma stesso sottintende, o meglio dovrebbe sottintendere. A titolo di esempio, un perito aziendale amministrativo non è un semplice esperto della contabilità, ma una persona in grado di leggere e di interpretare i fenomeni aziendali e di suggerire soluzioni e rimedi. E questo esempio vale per ogni titolo di studio, con specifico riguardo a quelli non strettamente tecnici. In questo senso, il ruolo della preparazione scolastica appare fondamentale, non tanto e non solo nella "quantità" di nozioni comunicate, quanto piuttosto nella capacità di creare nello studente la consapevolezza della necessità e la capacità di lettura di fenomeni complessi ed interrelati, quali sono quelli che si determinano nella vita dell'impresa.
- Un terzo elemento è rappresentato dal possesso, da parte del candidato, di capacità trasversali. Si tratta di tutti quei fattori integrativi, di tutti quegli strumenti che, nella

normale modalità di operare dell'impresa, sono quasi sempre indispensabili per valorizzare quelle capacità tecniche articolate che la scuola dovrebbe avere insegnato. Tra queste, in paticolare, una conoscenza delle lingue, non letteraria né scolastica, ma tale da consentire al candidato la possibilità di una adeguata interrelazione, verbale e scritta, con il mondo esterno, una conoscenza degli strumenti informatici come minimo estesa ai programmi essenziali. Dalla lettura, sulla base di questi concetti elementari, delle caratteristiche degli aspiranti al lavoro, è possibile prendere atto come:

- Solo una minoranza degli stessi può essere effettivamente segnalata alle imprese come potenziali candidati a delle possibilità di lavoro nell'azienda stessa
- Solo una minoranza delle persone segnalate sono suscettibili di interessare effettivamente l'impresa
- Sia particolarmente estesa la necessità, di cui si va sempre più prendendo atto, non solo di una preparazione scolastica che venga costantemente testata attraverso frequenti e significativi rapporti con il mondo delle imprese, ma anche di una formazione professionale fortemente flessibile e finalizzata, atta a fornire sia attestati di "mestiere", ma anche a completare con interventi mirati e capillari, profili culturali e professionali zoppi ed inadeguati.

Ignazio Pisani

## Dal mondo dell'artigianato

alutiamo con simpatia il ritorno alle stampe dei "Ouaderni del Ticino" e cogliamo l'occasione per inviare un saluto e un convinto augurio di buon lavoro al Direttore. alla Redazione tutta e particolarmente al Sen. Ambrogio Colombo Presidente del Centro Studi "J.E. Kennedy". Come rappresentanti della categoria artigiana abbiamo sempre seguito le pubblicazioni di questa testata e anche all'avvio di questa nuova proposta ci sentiamo di proporre la nostra piena disponibilità. Fin da questo "primo" numero, ci sembra opportuno richiamare l'attenzione dei lettori, sul settore dell'artigianato, che continua a vantare solide basi nel territorio lungo il Ticino. Un settore che costituisce un punto fermo nell'economia dell'area, che si è sviluppato grazie allo spirito imprenditoriale dei suoi abitanti e che oggi continua a fornire prodotti e servizi di indiscutibile qualità. Crediamo fermamente che questa risorsa economica abbia ancora tanto da dire e proporre proprio perché le sue origini sono lontane e le sue caratteristiche si sono plasmate con i cambiamenti mantenendo però viva la tradizione. Volendo usare una metafora, anche l'artigianato è un "grande fiume", che si stende sul territorio, che porta

benessere in mille rivoli periferici, che gode di una continua, seppur faticosa, fonte di alimentazione. I mestieri sono tanti piccoli affluenti, nati dalla capacità dell'uomo di usare le risorse per trasformarle in produzione, e di fare della propria "arte" un bene da trasmettere, di generazione in generazione.

Guardiamo ai giovani, a loro l'artigianato tenta, ogni giorno, con tutte le possibili risorse, di proporre un avvenire. Il mestiere si può imparare e gli artigiani sono disponibili ad insegnarlo, perché non è da loro l'egoistica difesa delle proprie conoscenze. L'artigianato è un fiume ordinato, che si è dato regole precise nell'interesse dell'utenza, ma è anche un fiume libero che sa insinuarsi e toccare nuovi territori, un fiume ricco di cultura, proprio perché alle origini di ogni mestiere c'è una storia. Siamo certi che sulle pagine dei "Quaderni", questo settore avrà il suo spazio e avrà autorevoli voci che sapranno riproporlo come un vero "valore" da conservare e sviluppare. Tra queste voci, quella dell'Unione Artigiani della Provincia di Milano, sarà sempre pronta a farsi sentire. E fin da ora siamo grati a chi le offrirà queste opportunità.

Gabriele Lanfredini Segret. Generale Unione Artigiani



#### Società Aperta Edizioni

Via Perugia, 10 - 20122 Milano Tel.-Fax 0297295339

Società Aperta è una casa editrice il cui catalogo è indirizzato principalmente ad una produzione editoriale nel campo della saggistica storico-politica-filosofica.

Dal nome stesso della casa editrice è facile capire che Società Aperta si ispira ai principi della cultura liberale e riformista, attenta alle espressioni più varie della vita politica, economica e sociale italiana ed internazionale.

#### I nostri libri:

La Cornice/Blu

\* Bruno Leoni: le pretese e i poteri: le radici individuali del diritto e della politica

a cura di M. Stoppino L. 29.000

\* Principi di economia politica
di Carl Menger L. 29.000

La Cornice/Verde

\* Il pensiero politico di Karl Popper
di Jeremy Shearmur L. 29.000

\* Critica della ragione incerta
di Stefano Gattei L. 25.000

La Cornice/Rossa

\* 1956 - Cominciò a Budapest... di Aa. Vv. L. 22.000
\* I partiti politici e la loro ingerenza nella giustizia e nell'amministrazione

di Marco Minghetti L. 25.000
\* Il mercato della corruzione
di Alberto Vannucci L. 25.000

\* Breve storia del presidenzialismo in Italia

lettori dei Quaderni del Ticino

riservato ai

(1946-1992) di Antonio Carioti

L. 29.000

Instant

\* L'informazione violenta
di Karl Popper L. 10.000

\* Teledemocrazia: sudditi o cittadini?
di Giorgio Zanchini L. 10.000

\* L'eredità di von Hayek
di Nicola Matteucci L. 10.000

di Nicola Matteucci L. 10.000

\* Società libera
di Dharendorf, Matteucci, Sartori,
Tatò e altri L. 10.000

\* La Società libera e i poteri neutri di AA.VV. L. 13.000

Fuori collana

\* Karl Popper 1902-1994 - Catalogo della mostra "Karl Popper - La ricerca non ha fine" Milano 1997 L. 40.000
\* 1 fuoricampo di Milano Metropoli

\* 1 tuoricampo di Milano Metropoli
di A. Aleotti L. 9.000
\* Poesie di Riccardo Caminiti L. 15.000

I volumi potranno essere ordinati direttamente alla nostra Casa editrice, citando questa pubblicità e ottenendo così lo sconto del 30%, scrivendo a Società Aperta Edizioni Via Perugia, 10 - 20122 Milano oppure faxando al 0297295339