

Barra di navigazione www.quadernidelticino.it

[Home](#) | [Chi Siamo](#) | [Centro Kennedy](#) | [Arretrati](#) | [Mailing](#) | [Contact](#)

II° trimestre 2002

41

**i QUADERNI
DEL TICINO**

i QUADERNI DEL TICINO

**RIVISTA TRIMESTRALE
DI CULTURA, STORIA,
POLITICA ED ECONOMIA**

Spedizione in abbonamento
postale - 70% Filiale di Milano



GIARDINERIA

PIANTE • ARTICOLI GIARDINAGGIO • ANIMALI

TRAVAGLIATO -BS- TEL. 030 2159611
SS. per Orzinuovi, 5 minuti da BRESCIA

CASALECCHIO DI RENO -BO- TEL. 051 6130050
Asse attrezzato, uscita Casalecchio Casteldebole

OLGIATE OLONA -VA- TEL. 0331 652811
Autostrada Milano-Varese
100mt. da uscita Busto Arsizio

MAGENTA -MI- TEL. 02 9721961
Strada Statale 11 Milano-Novara

APERTO DOMENICA E FESTIVI
ORARIO CONTINUATO
dalle 9,00 alle 19,30

Rivista trimestrale di cultura, storia, politica ed economia
Nuova Serie - Anno IX - Numero 41
Reg. Tribunale di Milano n. 47 del 7-2-1981
Spedizione in abbonamento postale - 70% Filiale di Milano

ISSN 2038-2545

Direttore Responsabile: Fabrizio Garavaglia
Direttore Editoriale: Massimo Gargiulo

Redazione: Carlo Cassani, Valeriano Castiglioni, Piercarlo Cattaneo, Elio Fontana, Giuseppe Leoni, Ignazio Pisani, Fabrizio Berto Provera, Fabrizio Valenti

Hanno dato la loro disponibilità alla collaborazione:

Antonio Airò, Marco Aziani, Abele Baratté, Francesco Bigogno, Gianmarco Borroni, Pier Paolo Brivio, Sergio Calò, Angelo Caloia, Giovanni Cassetta, Vittorio Castoldi, Gaetano Ceriani, Luigi Ceriotti, Paola Cerutti, Giovanni Chiodini, Teresio Colombo, Mario Comincini, Roberto Confalonieri, Adriano Corneo, Aurelio Cozzi, Achille Cutrera, Giuseppe De Tommasi, Ivo Deitingner, Gigi De Fabiani, Mario Di Fidio, Carlo Ferrami, Romano Ferri, Giovanni Frascarolo, Edoardo Freddi, Alessandro Grancini, Franco Grassi, Davide Graziani, Danilo Lenzo, Alberto Marini, Marco Marelli, Paolo Musazzi, Giovanni Pozzi, Francesco Prina, Carlo Ravazzani, Luigi Rondena, Silvio Rozza, Luciano Saino, Enrico Salomi, Teresio Santagostino, Silvano Santucci, Giuseppe Segaloni, Dionigi Spagnuolo, Maurizio Spelta, Carlo Stoppa, Piero Stoppa, Carmelo Tomasello, Emanuele Torreggiani, Mauro Valenti, Marco Varisco, Gianni Verga.

Editore:



Presidente: Ambrogio Colombo

Redazione ed Amministrazione: Via C. Colombo, 4
 20013 Magenta (MI) - Tel.-fax 029792234

Prezzo di copertina: €5
 Arretrati I^a serie : €7, numeri monografici: €10
 Abbonamento annuo: €15

Progetto grafico, impaginazione e stampa: Agenzia Agorà
 Via Pretorio, 30 -Magenta - Tel.-Fax 0297295339

Foto di copertina: veduta dall'alto di Piazza Ducale e del Castello Sforzesco di Vigevano

Finito di stampare nel mese di Giugno 2002

- *Il Punto*
Quale governo per la Grande Milano p. 4
di M. Gargiulo
 - *Conoscere il Ticino*
Una preziosa guida per
i nostri lettori p. 7
 - *Parco del Ticino*
Impatto ambientale sull'area Malpensa p. 11
di D. Furlanetto
 - E' nato il "Centro di etica ambientale" p. 17
di L. Valle
 - Una situazione da tenere sotto controllo p. 22
di F.B.Provera
- SPECIALE ATTI CONVEGNO**
"INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI
MOBILITÀ NELL'EST TICINO

 - Presentazione.....p. 27
 - Ambrogio Colombop. 28
 - Massimo Gargiulo.....p. 30
 - Ermanno Ranzani.....p. 32
 - Marco Di Tolle.....p. 45
 - Giuseppe Gatti.....p. 51
 - Simona Sala.....p. 53
 - Gianni Verga.....p. 57
 - Marco Cesca.....p. 61
 - Dario Vermi.....p. 65
 - Francesco Prina.....p. 70
 - Mario Tassone.....p. 74
- *Territorio*
Per la formazione di una moderna
cultura nella pianificazione del territoriop. 78
di L. Saino
 - La centrale di Turbigo è passata alla
Edison da Enel a Edipowerp. 83
di G. Leoni
 - *Lavoro*
La crisi di grandi impresep. 86
di I. Pisani
 - Maestri o Artigiani?p. 91
di G. Lanfredini
 - Ben vengano i "Tirocinanti"p. 93
di G. L.
 - Energia: a breve un mercato
non più per pochi intimip. 94
di C.T.
 - L'offerta formativa:
protagonisti di un progettop. 97
di M. Bianchi
 - L'impresa torna a correrep.100
di F. B. Provera
 - *Le nostre contrade*
Il 1° Maggio 1963p.102
di P. Molla
 - Un Vescovo e una Fabbricap.104
di T. Santagostino
 - La piazza nei ricordi dei
vecchi vigevanesip.112
di P. Bellazzi
 - *Cultura del Ticino*
Premiata ancora una volta la solidarietà....p. 118
di Fabrizio Valentini
 - L'esperienza del Corotrecimep.120
di L. Colombo
 - Il Rotary Club premia "l'anima buona"p.124
di F.V.
 - Il Ministro Scelbap.126



Dialogo aperto con i lettori

Quale governo per la Grande Milano

Sull'onda crescente del dibattito su come far fronte all'emergenza traffico a Milano, sembra riaprirsi la discussione sul governo dell'area metropolitana milanese.

Questo mentre rimane aperta l'ipotesi dell'istituzione di un pedaggio per le auto in entrata in Milano, senza peraltro che siano stati ancora esplicitati i termini della proposta, e dell'indizione di un referendum ad hoc tra i cittadini milanesi.

Nell'ultimo numero della nostra rivista abbia già avuto modo di affermare come il tema non sia di stretta pertinenza dei residenti in città, ma di tutti coloro che a buon diritto si sentono milanesi per motivi di lavoro, studio e quant'altro li lega al capoluogo lombardo, a partire da quanti (sono almeno 400.000) sono stati espulsi fuori città a causa della cronica crisi degli alloggi negli ultimi anni.

La vicenda, comunque la si pensi, presenta dei risvolti positivi.

Infatti la questione della mobilità nell'area metropolitana milanese introduce, come è inevitabile, la questione più ampia del governo del territorio metropolitano e della distribuzione delle funzioni e dei servizi al suo interno.

Si tratta di una questione, come ha ricordato recentemente Giorgio Pastori in uno degli interessanti seminari sul tema della città realizzati da Andrea Villani all'Università Cattolica di Milano e sponsorizzato dal Consorzio Casa Milano, che aveva trovato una soluzione istituzionale con la legge 142/1990 con l'istituzione delle Aree Metropolitane, ma che per gli sconvolgimenti della politica nazionale e l'inerzia delle Regioni, delle Province e dei Comuni interessati, non ha avuto pratica attuazione.

Oggi la, cosiddetta, Costituzione Federale istituisce l'ente Città Metropolitana, senza tuttavia, come rileva Pastori, definirne in alcun modo caratteristiche,

compiti e risorse finanziarie, ma soprattutto senza attribuire ad alcun soggetto istituzionale il compito di provvedere alla sua costituzione.

Il tutto inquadrato, annotiamo noi, nel contesto di una legge elettorale che punta alla stabilità in luogo della governabilità e a discapito della partecipazione.

Da qui la singolarità delle proposte emerse in questi ultimi tempi come quella del sindaco Albertini di abolire sic et simpliciter le province o, ultima, quella degli onorevoli Luigi Casero e Maurizio Lupi, di affrontare la questione in una sorta di Stati Generali della Grande Milano, confondendo probabilmente la governance con la propaganda. Non che non sia auspicabile la ripresa di un dialogo tra i diversi soggetti istituzionali presenti nell'area metropolitana milanese, colpevolmente lasciato languire prima dalla contrapposizione degli schieramenti politici, poi dalla competizione, all'interno dello stesso schieramento, tra i vertici di Comune, Provincia e Regione. Noi stessi l'abbiamo più volte sollecitato, da ultimo con il convegno sulle infrastrutture dell'Est Ticino del quale riportiamo in questo numero i lavori.

Ma questo deve avvenire in un contesto di serietà e non in una kermesse mediatica, surrettiziamente propagandata come momento di confronto tra

realtà diverse.

A questo proposito, tornando alla mobilità, in un recente convegno della Fondazione Vittorino Colombo, avente tale argomento come tema, introdotto da Angelo Caloia, coordinato da Lanfranco Senn e con la partecipazione più o meno di tutti gli enti interessati al problema, abbiamo appreso con sgomento, dall'intervento di uno degli addetti ai lavori, peraltro investito di grande responsabilità, che il convegno costituiva per loro un'occasione di incontro più unica che rara non essendoci alcun coordinamento tra i vari enti, posto che nessun livello istituzionale si fa carico di promuoverlo.

Benché ritenga tale affermazione più che altro una provocazione, tuttavia è indice della mancanza di un effettivo governo a livello metropolitano del sistema dei trasporti e della viabilità, e più in generale del territorio. Mancanza alla quale non possono provvedere le iniziative volontaristiche, e comunque meritevoli, che ho prima citato. Ci auguriamo, comunque, che i segnali di risveglio che abbiamo colto, siano forieri di ben maggiore impegno da parte di tutti: istituzioni, partiti e forze sociali. C'è un ritardo da colmare urgentemente, prima che sia troppo tardi.

Massimo Gargiulo



In regalo con i Quaderni del Ticino

Seconda uscita della guida “Conoscere il Ticino”

Prosegue la promozione editoriale dei Quaderni con l'uscita del secondo opuscolo della guida “Conoscere il Ticino”.

L'opuscolo che trovate allegato a questo numero dei Quaderni è dedicato alle aree e ai percorsi del Ticino che coniugando ambiente, natura e tempo libero consente di “vivere” il Ticino e i suoi territori nel massimo rispetto per l'ambiente senza rinunciare agli

hobby e sport preferiti.

In particolare sono presentati i Centri Parco gestiti direttamente dall'Ente Parco e da Enti Locali.

Augurandovi ancora buona lettura, vi diamo appuntamento al prossimo

numero
42/ settembre
2002)

dove troverete una guida dei maggiori centri di particolare valore culturale e storico

presenti nei territori del Ticino.



AVVISO: con il numero precedente dei Quaderni si sono registrati alcuni problemi di consegna da parte delle Poste. Alcuni abbonati non hanno ricevuto il numero 40: nello scusarci per l'inconveniente invitiamo questi abbonati al ritiro della copia della rivista presso la nostra Redazione.

BPA. SEMPRE PIÙ VICINA ALLE TUE ESIGENZE

CPA - Camilla Perotti Agnelli s.r.l.



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 Piazza Berlinguer 66



Aria ed Ecosistemi

Impatto ambientale sull'area Malpensa

Il Parco Ticino presenta due rapporti scientifici che si occupano di qualità dell'aria, di ecosistemi e reti ecologiche realizzati nell'ambito degli studi di monitoraggio ambientale dell'area di Malpensa.

Sabato 19 Aprile 2002 nella splendida cornice del Centro Parco "Dogana Austroungarica" a Tornavento di Lonate Pozzolo (VA), sono stati presentati due nuovi studi pubblicati dal Parco Ticino nell'ambito delle ricerche svolte sull'impatto causato dallo scalo di Malpensa sui territori circostanti.

Il Parco del Ticino ha infatti da tempo avviato proprie iniziative di studio per valutare le ricadute delle attività aeroportuali sull'ambiente, tenendo in conto anche le possibili sinergie con

altre fonti di disturbo presenti sul territorio.

In particolare nel corso dell'anno 2001 sono stati conclusi alcuni studi iniziati nell'anno precedente e ne sono stati attivati di nuovi che termineranno con la fine dell'anno 2002. I progetti, sia terminati che ancora in corso, sono:

A. Monitoraggio, tutela e valorizzazione della componente "ecosistemi" dell'intorno di Malpensa

B. Valutazione della qualità dell'aria, delle acque e dello stato di salute degli ecosistemi forestali

C. Monitoraggio delle componenti faunistiche migratorie e stanziali e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale

D. Analisi ed elaborazione di progetti di valorizzazione degli



elementi di fruizione sociale dell'area di Malpensa (riserve naturali, aree forestali, monumenti naturali, piste ciclabili, etc.)

E. Analisi dello stato di salute degli animali domestici

F. Monitoraggio delle componenti faunistiche e floristiche potenzialmente pericolose e dannose dell'intorno aeroportuale.

Occorre da subito sottolineare che al di là delle iniziative del Parco, le ricadute ambientali causate dall'attività aeroportuale non sono a tutt'oggi sottoposte ad azioni di monitoraggio sistematico da parte di alcuna Autorità, fatta eccezione, ed in modo parziale, per il rumore.

Per meglio comprendere i risultati della prima delle due nuove ricerche presentate il 19 aprile, quella intitolata "Valutazione

della qualità dell'aria mediante campionatori puntiformi passivi nei parchi del Ticino" occorre richiamare il primo rapporto redatto in materia dal Parco risalente al giugno 2000 e intitolato "Monitoraggio della qualità dell'aria mediante licheni", studio che ha consentito di rappresentare sinteticamente la mappa della qualità dell'aria sull'intero territorio della Valle del Ticino attraverso la rilevazione della biodiversità dei licheni epifiti. Questi organismi, forme viventi particolari costituite da una simbiosi tra alghe e fungo, sono ideali bioindicatori giacché sensibili all'inquinamento ed alle alterazioni subite dall'aria nel corso del tempo.

I rilievi effettuati con questo metodo hanno evidenziato numerose aree critiche che interessano principalmente le pro-

vince di Novara e Varese e più precisamente la fascia territoriale che iniziata a sud-ovest comprendendo Cerano e Trecate, attraversati Turbigo e Castano Primo, giunge in direzione nord-est sino a Gallarate; all'interno di questa fascia territoriale sono presenti importanti centri tecnologici ed infrastrutture aeroportuali e viabilistiche.

Nel settembre 2001 il Parco Ticino ha pubblicato i risultati di una seconda ricerca, correlabile alla prima, intitolata "Monitoraggio dello stato di salute della vegetazione boschiva mediante tecniche di telerilevamento all'Infrarosso Falso Colore".

Lo studio, realizzato utilizzando metodi e tecnologie innovative, ha analizzato una superficie totale di circa 28.000 ettari di territorio boscato del quale il 33,7% è risultato essere in ottimo stato di salute, il 38,9% presenta un danno lieve, il 20,4%

un danno medio, il 6,9% presenta gravi danni, mentre per lo 0,013% si è rilevato un danno gravissimo.

I boschi che presentano i più elevati livelli di stress sono localizzati soprattutto nelle Province di Varese (14,4%) e Novara (7,2%). Le mappe

dello stato di salute della vegetazione boschiva indicano una alterazione complessiva degli ecosistemi causata da più fattori tra i quali, preponderante, la qualità dell'aria; infatti, quando si ricercano gli impatti causati da inquinanti atmosferici la vegetazione risulta essere un ottimo indicatore in quanto facile e reattivo bersaglio agli inquinanti.

La nuova ricerca intitolata "Valutazione della qualità dell'aria mediante campionatori puntiformi passivi nei parchi del Ticino" realizzata grazie al contributo dei tecnici dell'ARPA Lombardia e di quelli dell'Istituto di Ricerca "Ambiente Italia" per il lato piemontese, è frutto di un lavoro di monitoraggio eseguito durante l'arco di un anno con sei campagne di indagine sui seguenti inquinanti: ozono, biossidi di azoto, biossidi di zolfo e alcuni idrocarburi aromatici BTEX (Benzene, Etilbenzene, Toluene e Xileni).



I campionatori puntiformi passivi a simmetria radiale rappresentano una valida opzione alternativa all'uso degli analizzatori in continuo (centraline mobili o fisse), più costosi e complessi e permettono di effettuare monitoraggi estensivi su larga scala pur mantenendo la capacità di fornire informazioni di dettaglio sulla dispersione dei diversi inquinanti ricercati sia nelle città sia in zone remote quali quelle rurali e naturali. Dati i costi modesti e la grande semplicità e praticità d'uso dati dal loro basso ingombro, possono avere largo impiego spaziale e temporale rivelandosi un potente strumento di pianificazione territoriale e non richiedono, a differenza di altri strumenti di indagine, controlli assidui.

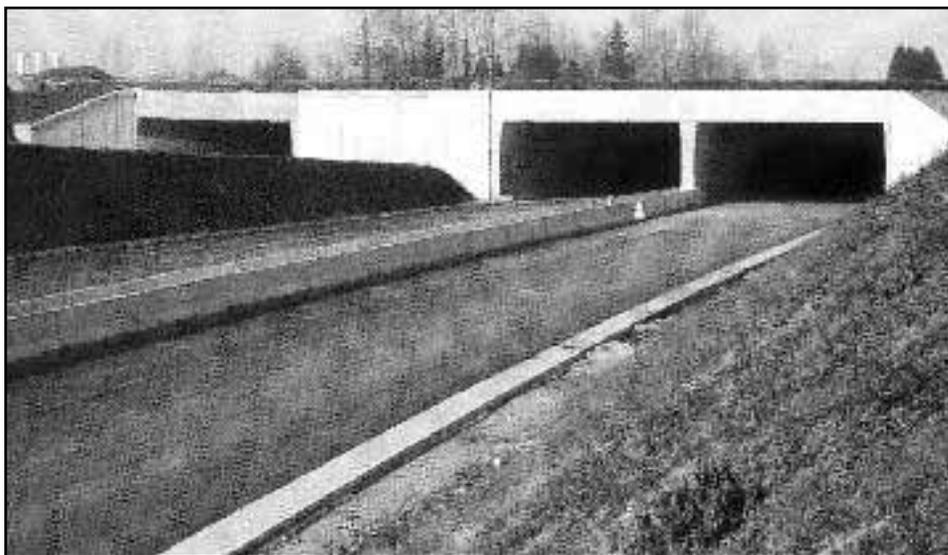
I campionatori passivi sono stati

utilizzati anche nella campagna 97-98 per il più grande progetto di monitoraggio ambientale mai realizzato in Europa denominato MACBETH (Monitoring of Atmospheric Concentrations of Benzene in European Towns and Homes).

I campionatori puntiformi passivi sono stati posizionati in particolari punti dell'intorno di Malpensa al fine di caratterizzare le varie fonti di inquinamento in diverse tipologie ambientali.

I punti sono stati individuati suddividendo l'area in due zone, una comprendente il basso varesotto e l'altra un'area compresa nella Provincia di Milano.

La prima zona comprende: tre punti di campionamento (Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Samarate) disposti a triangolo attorno all'area del



sedime aeroportuale di Malpensa e poco influenzati dal traffico urbano; il sito di Sesto Calende, ubicato nelle vicinanze del tratto dell'autostrada A26 Alessandria - Gravelona Toce; il punto di campionamento di Besnate, ubicato in zone boscate e ad una distanza di circa 1 Km dalla medesima autostrada A26. Per quanto riguarda la seconda zona, compresa nella Provincia di Milano, i campionatori passivi sono stati disposti in centri urbani (Nosate e Castano Primo), in siti lontani da importanti vie di traffico autoveicolare (Cuggiono e Fagiana) e nei pressi della centrale termoelettrica di Turbigo che si trova in prossimità delle rotte di atterraggio degli aerei diretti all'aeroporto di Malpensa. Il sito di campionamento della Fagiana è stato scelto in quanto teoricamente non influenzato da particolari fonti di inquinamento, essendo situato all'interno di una riserva naturale.

I risultati delle tre ricerche effettuate dal Parco ("Monitoraggio della qualità dell'aria mediante licheni"; "Monitoraggio dello stato di salute della vegetazione boschiva mediante tecniche di telerilevamento all'Infrarosso Falso Colore"; "Valutazione della qualità dell'aria, attraverso l'uso di campionatori puntiformi passivi nei Parchi del Ticino") sono stati quindi confrontati tra loro e con quelli presentati nel recente Piano di Risanamento della

Qualità dell'Aria (PRQA) della Regione Lombardia, consentendo una completa analisi del fenomeno nonché una valutazione di verifica dello stesso PRQA, essendo le indagini del Parco Ticino state effettuate ad una scala di maggior dettaglio.

Anche se i dati raccolti non consentono di valutare il contributo dato dalle diverse fonti di emissione presenti sul territorio (traffico automobilistico, traffico aereo, riscaldamento domestico, impianti industriali, impianti di produzione termoelettrica) risulta evidente una situazione di generalizzato e preoccupante degrado della qualità dell'aria soprattutto lungo una vasta area posta intorno all'asse che inizia a sud-ovest, tra Cerano e Trecate, per giungere a nord-est sino a Gallarate.

Ciò ha rivelato che la pressione esercitata dall'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi del Parco del Ticino è tutt'altro che trascurabile e comunque tale da causare danno biologico significativo a molte specie vegetali sensibili con conseguente alterazione di interi ecosistemi. Certo è che il danno biologico rilevato a carico di vegetali ed ecosistemi è indice di una situazione non favorevole anche per la salute della popolazione umana.

L'area analizzata necessita quindi di urgenti e significative azioni di contenimento e mitigazione dell'inquinamento atmosferico,

innanzi tutto evitando di realizzare nuovi interventi che vadano ad impattare ulteriormente sulla già precaria qualità dell'aria e quindi sull'equilibrio ambientale complessivo.

Ciò non sarà comunque sufficiente: per invertire la pericolosa tendenza in atto saranno necessarie misure ben più radicali che andranno ricercate anche con il consenso delle Comunità Locali. Innanzitutto occorrerà rendere costante e continuativa l'attività di monitoraggio dell'area proseguendo nell'approfondimento dello stato di salute di ambienti ed ecosistemi al fine di poter tenere sotto controllo la situazione e di poter valutare rapidamente sia miglioramenti sia peggioramenti dello status quo. Ciò sarà possibile attraverso la realizzazione di una serie di campagne di indagine, sia nelle stazioni già individuate e con l'utilizzo della medesima metodologia al fine di effettuare confronti ed ottenere dati omogenei nel tempo, sia applicando nuove e più estese metodologie di indagine.

Di grande utilità sarà l'individuazione di alcune aree boscate campione, tra quelle che hanno subito evidente danno forestale, sulle quali intervenire attraverso la definizione di progetti e la realizzazione di azioni mirate al contenimento del danno ed alla loro riqualificazione.

Una volta individuati metodi e modelli operativi occorrerà pro-

cedere ad una azione generale di risanamento e riqualificazione delle cenosi forestali presenti nell'area indagata. Ad esempio, il notevole patrimonio di boschi, seppure spesso ammalorati e degradati, ancora esistente intorno a Malpensa va inteso e valorizzato come un importante ed indispensabile "cordone sanitario" di contenimento delle ricadute aeroportuali negative (fumi e polveri inquinanti, rumore) e pertanto messo nelle condizioni ecologiche di poter assolvere a tale ruolo con la maggior efficienza possibile.

Fortemente significativa sarà la possibilità di un intervento strutturale complessivo che consenta di realizzare la cogenerazione della Centrale Termoelettrica di Turbigo al fine di ottenere un complessivo abbattimento degli inquinanti atmosferici. Tale possibilità investe sfere tecnico - politiche che esulano dalle competenze e professionalità del Parco e che devono investire settori ben più vasti ed un consenso culturale e politico di grande respiro e tutto da costruire.

Occorrerà, infine, favorire il trasporto su ferro, l'intermodalità, il trasporto pubblico e, per contro, assumere azioni di contenimento del traffico privato. Purtroppo questo pare essere il fronte più fragile e forse illusorio: le nuove infrastrutture stradali in via di realizzazione ed in progetto nell'intorno di Malpensa lasciano

poche speranze all'ipotesi di un contenimento degli inquinanti da traffico motorizzato che probabilmente investiranno negli anni a venire, ancora più pesantemente, questi territori.

Il secondo rapporto presentato dal Parco ha riguardato il "Monitoraggio, tutela e valorizzazione della componente "ecosistemi" dell'intorno di Malpensa". Il lavoro ha riguardato il territorio di 11 Comuni (Arsago Seprio, Golasecca, Somma Lombardo, Gallarate, Casorate Sempione, Cardano Al Campo, Vizzola Ticino, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo, Busto Arsizio) per una superficie di 175,5 Km².

La medesima metodologia di indagine risulta attualmente in corso di realizzazione anche in una nuova area del Parco del Ticino riguardante il territorio dei seguenti 16 comuni: Provincia di Varese (Sesto Calende, Besnate, Vergiate, Cassano Magnago); Provincia di Milano (Vanzaghello, Castano Primo, Nosate, Turbigo, Robecchetto, Cuggiono, Bernate Ticino, Boffalora, Magenta, Buscate, Marcallo con Casone, Robecco s/N). La superficie della nuova area è di 211,4 Km².

L'indagine finale comprenderà pertanto il territorio di 27 Comuni delle province di Varese e Milano per una superficie complessiva di 388,9 Km².

Obiettivo del progetto è quello di

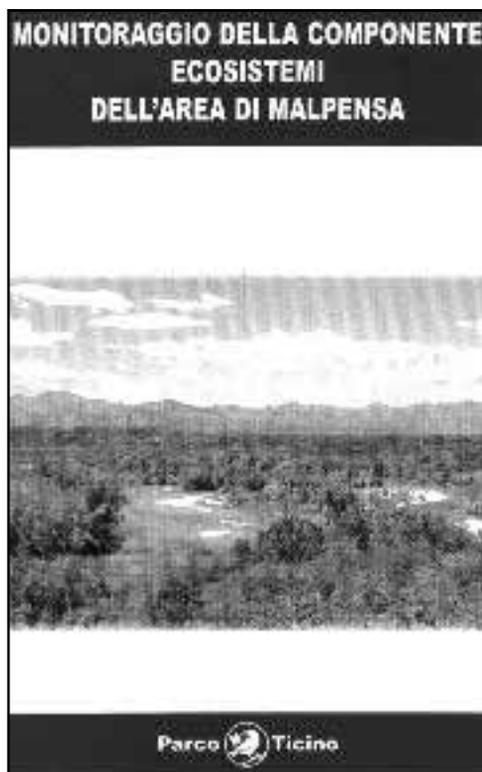
individuare valori ambientali, paesaggistici ed ecosistemici che risultano di maggiore fragilità e di rilevante ed irrinunciabile valore naturalistico e quindi, di conseguenza, definire le aree meno sensibili sulle quali collocare le opere eventualmente necessarie all'attività aeroportuale ed al suo indotto.

Il progetto ha portato anche alla redazione di una carta dettagliata della "Rete Ecologica" dell'intorno aeroportuale partendo da una base dati costituita dalla Carta di Uso del Suolo, dalla Carta del Piano di Settore Boschi e Carta delle Unità Ambientali.

Sulla base dei dati rilevati si è proceduto con l'applicazione di indici sintetici in grado di definire alcune qualità essenziali degli ecosistemi, come ad esempio la sensibilità e la vulnerabilità delle Unità Ambientali considerate.

La "Rete Ecologica" rappresenta un modo nuovo di pensare e concepire il territorio occupato dall'uomo e dalle sue attività produttive: essa individua, all'interno delle aree più o meno antropizzate, i "nodi" residui ad elevata naturalità e si propone di collegarli biologicamente e strutturalmente tra loro attraverso dei percorsi, definiti "corridoi ecologici" o "stepping stones" (letteralmente "pietre da guado") lungo i quali possano migrare e ricollegarsi tra loro le specie animali e vegetali.

La "rete ecologica" nelle sue varie



componenti, soprattutto i “corridoi ecologici”, serve quindi a riconnettere tra loro spazi naturali frammentati dall’azione umana. Compito delle Aree Protette, ma anche delle altre Istituzioni nazionali e locali che si occupano di pianificazione e di gestione del territorio e delle risorse naturali, è quello di individuare e proteggere le diverse componenti della rete, e quindi non solo i più pregiati “nodi” ma intervenire, laddove ancora possibile, per ricostruire quegli elementi di connessione che con-

sentano alle aree a maggiore naturalità di non restare isolate, operando anche con azioni di deframmentazione di quelle infrastrutture tecnologiche che è ancora possibile modificare.

L’applicazione degli indici sintetici all’ecomosaico dell’area di indagine in differenti situazioni temporali (stato di fatto, fasi di cantiere, fasi di esercizio delle opere mitigate e compensate) serviranno come base per simulazioni degli interventi previsti al fine di ottimizzare le opere di mitigazione e di compensazione o anche per verificare gli impatti causati da differenti soluzioni progettuali per opere ancora da realizzare.

La restituzione di carte tematiche relative al comportamento delle qualità ambientali, integrate da ulteriori dati relativi alle caratteristiche delle popolazioni animali e vegetali presenti, forniranno indicazioni operativamente utilizzabili per l’assunzione di decisioni in merito agli impatti a carico della componente ecosistemica.

Dario Furlanetto
Direttore Parco del Ticino

E' nato il “Centro di etica ambientale” della Regione Lombardia con sede presso l'Abbazia di Morimondo

Nel mese di maggio dell'anno in corso (2002) il Progetto del “Centro di Etica Ambientale” è finalmente diventato realtà.

A compimento di un iter scandito da precise tappe:

✓ 28 novembre 2001: il Centro di “Etica Ambientale” è stato costituito formalmente con delibera della Giunta Regionale

✓ 11 marzo 2002: nomina da parte del Consiglio di Amministrazione del Parco del Ticino e in accordo con la Regione Lombardia e il Comune di Morimondo del Comitato Scientifico che appare così composto:

- 1) Roberto Albetti
Regione Lombardia
- 2) D.ssa Sandrina Bandera
Membro della Fondazione
Abbatia Sancte Marie de
Morimondo
- 3) Prof. Giuseppe Bogliani
Docente di Etologia Università di
Pavia
- 4) Prof. Gabriele Caccialanza
Pro Rettore Università di Pavia -
Presidente della Facoltà di Farmacia
dell'Università di Pavia
- 5) Prof. Alessandro Ghisalberti
Direttore Dipartimento di
Filosofia Università Cattolica di
Milano
- 6) Dr. Maurizio Maggioni
Vice Presidente del Parco del
Ticino



7) Prof. Maurizio Spelta
Sindaco del Comune di
Morimondo

8) Prof. Ettore Tibaldi
Docente di Zoologia Università
Statale di Milano

9) Prof. Luciano Valle
Filosofo Ambientalista

✓ 3 maggio 2002: insediamento
del Comitato Scientifico e nomi-
na da parte di esso per la durata
di tre anni del
Presidente/Coordinatore Prof.
Luciano Valle

Il Centro di Etica Ambientale
della Regione Lombardia è pro-
mossa da: Regione Lombardia,

Parco del Ticino, Comune di
Morimondo.

Esso è la prima realtà del
genere nella storia del nostro
Paese e sta suscitando forti inte-
ressi, simpatie, aspettative.

E' il compimento di un
lungo, quasi decennale processo
di riflessione, elaborazione, spe-
rimentazione attraverso percorsi
formativi, verifiche, approfondi-
menti che hanno coinvolto il
Settore Parchi della Regione
Lombardia ed uno dei suoi diri-
genti più apprezzati e di rilievo
direi carismatico: Franco Grassi
in un intenso rapporto di dialogo
e collaborazione teorico-strategi-
co-operativa col prof. Luciano

Valle impegnato a progettare la validità di un modello di Cultura Ambientale in cui l'Etica avesse visibilità e riconoscimenti adeguati.

Un'etica, si può aggiungere, impreziosita dalla particolare fisionomia della forma spirituale volta a definire una vera e propria piattaforma di "Ecologia dello spirito", o, per usare il linguaggio del già VicePresidente degli Stati Uniti Al Gore, di "ambientalismo dello spirito".

I PRINCIPI CULTURALI DEL "CENTRO DI ETICA AMBIENTALE"

Il Centro di Etica Ambientale è definito dai principi fondamentali della filosofia, dell'epistemologia, dell'etica ambientali:

✓ Un rapporto non di dominio ma di dialogo, di collaborazione, di reciproca integrazione tra persone umane e ambiente naturale, nell'impegno a custodire e a tutelare valori e risorse ivi presenti. Come è stato detto, un soggiornare dell'uomo sul Pianeta che ha la forma dell'"unità col Cielo e la Terra".

✓ L'apertura al senso della bellezza, della complessità, dell'unità dei dinamismi e delle relazioni, sia della forma della totalità ecosistemica sia in quella della singolarità degli enti, che

costituiscono l'ambiente naturale.

✓ Il superamento di quello che uno dei grandi scienziati del nostro secolo, Erwin Schrödinger, ha chiamato l'"idiotia dello specialismo" e la ricerca di una nuova alleanza tra le culture, tra cultura tecnica e cultura spirituale, propria di un nuovo umanesimo aperto al cosmo, nell'unità di ragione e cuore.

✓ La centralità, nella costituzione della piattaforma dell'etica ambientale, delle figure proprie dell'"eterna vita dello spirito": stupore, apertura ek-statica, silenzio, ascolto, capacità di visione, umiltà, semplicità, comunionalità, tempo come otium, contemplazione.

I COMPITI DEL CENTRO DI ETICA AMBIENTALE

Il "Centro di Etica Ambientale" è impegnato in un Progetto permanente di ricerca, di sensibilizzazione, di problematizzazione delle piattaforme legate alla cultura religiosa, filosofia, scientifica proprie dell'"Abitare umano" in rapporto con le questioni della conoscenza, della tecnica, dello sviluppo, della prassi umana.

Esso opera in collaborazione con Università, Istituti di ricerca, Associazioni culturali.

Il “Centro” fornisce servizi quali:

- ✓ Progetti e Corsi di Formazione.
- ✓ Consulenza epistemica.
- ✓ Consulenza strategico-culturale.
- ✓ Consulenza didattico-pedagogica.
- ✓ Organizzazione (in sede o in altri luoghi) di:
 - Convegni
 - Seminari
 - Conferenze

Il Centro, in particolare, è impegnato ogni anno a realizzare:

- ✓ 1 Convegno
- ✓ 1 Corso
- ✓ 1 Seminario

SEDE

La sede del Centro è situata nel monastero di Morimondo, al terzo piano, sopra l'antica portineria, accanto alla



chiesa abbaziale, al centro di un vasto territorio protetto, dove sembra di respirare ancora la spiritualità dei monaci fondatori.

Filiazione diretta della casa madre di Morimond, importante abbazia cistercense del Nord della Francia, il monastero di Morimondo fu attivo e prospero fin dall'inizio (1134) attraverso l'opera determinata dei primi monaci. In pochi anni essi acquisirono un territorio molto vasto, che arrivava fino al confine con Pavia, avviando un'intensa vita spirituale, della quale è testimonianza la biblioteca costituita dai monaci, bonificando e organizzando coltivazioni e canali e dando una precisa identità a questa zona, che sembra essersi mantenuta inalterata fino ai nostri giorni.

Il monastero, databile agli anni 1135/40-1200, insieme alla chiesa, costruita tra il 1182 e il 1296, e a tutto il territorio circostante, costituisce un tipico e significativo esempio di architettura e di insediamento cistercense secondo la tipologia diffusa in Europa negli anni di più intensa spiritualità e di maggior espansione dell'Ordine, corrispondenti al periodo di San Bernardo (abate dal 1135 al 1153) fino alla metà del XIII secolo circa.

La sede è aperta al pubblico il sabato dalle ore 11,30 alle ore 18,00.

(Si consiglia appuntamento telefonico col Presidente e Coordinatore Luciano Valle)

I recapiti sono i seguenti:

Tel. 02-97210205 -

Fax: 02-97950607

(Parco del Ticino)

Tel. e Fax: 0131/820993

(Luciano Valle)

E-mail: ticinoturismo@libero.it; luciano_valle@libero.it

IL PROSSIMO CONVEGNO DI PRESENTAZIONE

Il "Centro" presenta al pubblico il proprio Progetto con un Incontro che vede impegnato il Comitato Scientifico anche nelle varie relazioni sabato 06 luglio, dalle ore 10 alle ore 13, nei locali dell'Abbazia e Comune di Morimondo (al Convegno seguirà un rinfresco)

Luciano VALLE

I dati dell'inquinamento nel Castanese raccolti dal Parco del Ticino

Una situazione da tenere sotto controllo

La situazione dell'inquinamento atmosferico nell'area del Castanese, intendendo cioè il territorio che ricomprende i paesi (monitorati dal recente studio del Parco del Ticino) di Turbigo, Nosate e Castano Primo per salire sino a Vizzola Ticino e Samarate, appare piuttosto preoccupante. Lo attestano con chiarezza i numeri, che sembrano dimostrare quanto l'incidenza dell'hub di Malpensa si ripercuota sull'ambiente. Ad onor del vero, tuttavia, va detto che altri agenti- quali ad esempio la centrale Enel, sita proprio a Turbigo- contribuiscano anch'essi a pre-

giudicare la qualità dell'aria che si respira ogni giorno. Entrando nello specifico dei numeri- cominciando dai dati relativi alla presenza dell'ozono- i dati superano ampiamente la fatidica soglia dei 65 microgrammi per metro cubo, al di sopra della quale la situazione è ritenuta preoccupante. A Turbigo il dato medio degli ultimi due anni è infatti di 105 microgrammi, anche se la concentrazione maggiore è stata registrata nel giugno 2000 con 159, dopodiché il dato è decresciuto. Migliore, invece, è ad esempio la situazione di Castano Primo: 89 microgrammi per metro cubo il dato



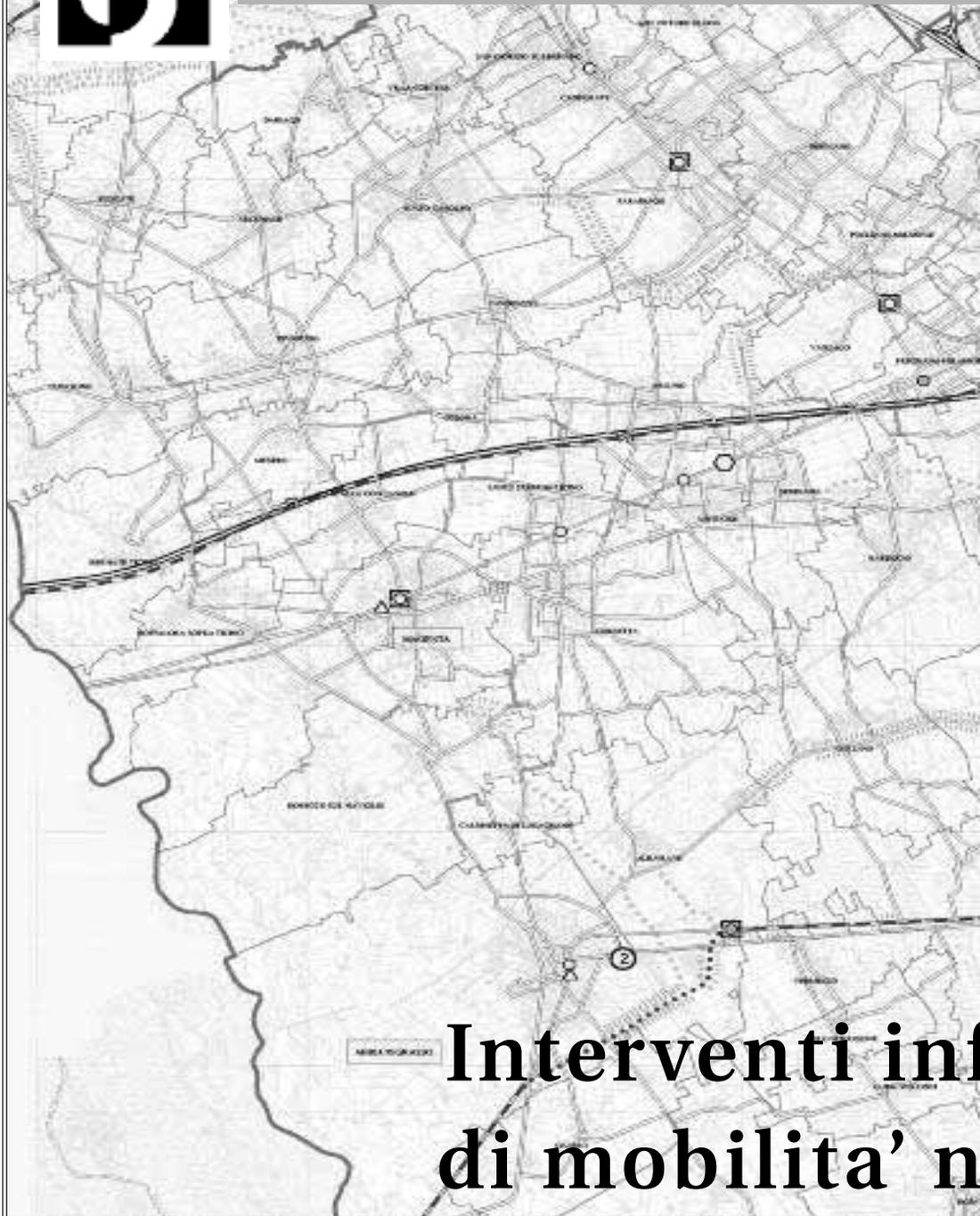
medio, con un picco di 138 ed un minimo di 13. Appare alquanto singolare questa discrepanza, dovuta probabilmente anche agli agenti atmosferici. Nosate, invece, si pone quasi esattamente a metà tra Turbigo e Castano: la media è di 98 microgrammi. Nel piccolo centro del Castanese è stato tuttavia toccato il dato più alto di tutte e dieci le stazioni di rilevamento: 186 microgrammi, fortunatamente solo nel giugno del 2000. Venendo invece ai dati riferiti al BTEX (benzene, toluene e xileni di vario genere e classificazione) l'unico valore totalmente fuori controllo rispetto al cosiddetto 'obiettivo di qualità' è quello del toluene: che si atte-

sta dai 26 microgrammi di Turbigo ai 38 di Nosate, contro una soglia di attenzione fissata a 10 microgrammi. La spiegazione, precisano gli estensori dello studio, va ricercata nel fatto che essendo legato al traffico veicolare il dato del toluene è quello maggiormente critico (l'apertura di Malpensa ha naturalmente comportato un incremento ragguardevole del flusso di auto, i cui effetti cominciano a farsi evidenti). I dati dei residui agenti inquinanti, in primis il benzene, sono invece sotto controllo: la media più alta è ancora una volta a Nosate (4.4 microgrammi a fronte di una soglia d'attenzione fissata a 10), mentre Turbigo e Castano sono rispettivamente a quota 2.5, stesso valore per entrambi. E circa la 'potenzialità inquinante' della centrale di Turbigo, lo studio che accompagna i dati dice apertamente che "serve un intervento di cogenerazione delle Centrali di Turbigo al fine di ottenere un abbattimento complessivo degli inquinanti atmosferici. Un ulteriore intervento qualificante consisterà nell'incoraggiare al massimo la metanizzazione dei centri urbani esistenti".

Fabrizio Berto Provera



C E N T R O



Interventi in di mobilita' n

K E N N E D Y



**Infrastrutturali
nell'Est Ticino**

centro studi
politico/sociali



JOHN F.
KENNEDY



Provincia
di Milano

Invito al Convegno

**INTERVENTI
INFRASTRUTTURALI
DI MOBILITA'
NELL'EST TICINO**

**Magenta, 23 marzo 2002 ore 9,30
Centro Sociale S. Ambrogio
Via Casati, 52 (ex Cariplo)**

Presentazione

Il 23 marzo scorso, con un'ampia partecipazione di pubblico, promosso dal centro Studi J F Kennedy e dalla rivista "I Quaderni del Ticino" si è svolto a Magenta un convegno sul tema "Interventi infrastrutturali di mobilità nell'Est Ticino".

Il convegno ha affrontato le questioni poste dai programmi di potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture di mobilità che impattano sui territori del Legnanese, Castanese, Magentino e Abbiatense.

La relazione dell'architetto Ermanno Ranzani, gli interventi del Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Mario Tassone, degli Assessori provinciali Marco di Tolle e Dario Vermi, dell'Assessore del Comune di Milano Gianni Verga, del dirigente regionale Mario Cesca, dei sindaci Giuseppe Gatti e Francesco Prina, i

contributi che si sono aggiunti successivamente hanno consentito di affrontare in profondità le questioni che più stanno a cuore alle comunità locali in ordine allo sviluppo economico e sociale, alla tutela dell'ambiente e alla salvaguardia delle loro identità.

Il proposito che il convegno intendeva raggiungere era quello di interrogare i decisori sulle questioni aperte e di orientare la loro attenzione su possibili soluzioni.

La pubblicazione della sintesi degli atti del convegno si propone di consentire ad un pubblico più vasto di conoscere i termini dei problemi presenti sul tappeto e di favorire una più ampia partecipazione al dibattito sulle soluzioni da proporre.

Ambrogio Colombo

Presidente Centro Studi Kennedy

Desidero innanzi tutto dare il benvenuto agli intervenuti a nome del centro Kennedy e mio personale, per la vostra disponibilità a dibattere le grandi questioni che interessano il nostro territorio, un ringraziamento particolare agli oratori presenti e alla Provincia di Milano che collabora a questa iniziativa.

E' il terzo anno, con i nostri convegni ma anche con gli incontri, che abbiamo ripreso a interrogarci su temi che interessano questo grande comprensorio che va dal Legnanese, al Castanese, al Magentino fino all'Abbiatense. Una vasta fetta della provincia di Milano, sia in termini di territorio che di popolazione. Le nostre iniziative intendono contribuire a colmare il vuoto politico che stiamo registrando nella nostra realtà politica e sociale.

L'anno scorso abbiamo affrontato il tema dello sviluppo eco-

nomico del nostro territorio soffermando in particolare l'attenzione su importanti infrastrutture di servizio realizzate, o in fase di realizzazione, che incidono fortemente su di esso: la Malpensa e il nuovo polo fieristico Rho-Pero, creando grandi aspettative, ma anche grandi problemi.

Quello che effettuiamo oggi costituisce il naturale sviluppo del convegno dell'anno scorso, perché affronta, anche in connessione alle infrastrutture sopra ricordate, la questione dell'accessibilità del nostro territorio e della sua mobilità interna. Basti ricordare, per citare gli ultimi avvenimenti, che il progetto dell'alta velocità ferroviaria ha al momento trovato soluzione fino a Novara, ma che la definizione della tratta Novara Milano è ancora in alto mare.

Venendo invece alla viabilità autostradale, anche qui vi sono motivi di grande interesse, che



riguardano i collegamenti con la Malpensa, la Milano-Mortara, la viabilità intercomunale, il tutto in un territorio, il Parco del Ticino, del quale è noto il valore ambientale. Mi permetto di ricordare, anche a beneficio del Vice Ministro Mario Tassone, che ci onora oggi della sua presenza, che in questo territorio è nato il primo parco regionale della Lombardia e d'Italia e che la stessa legislazione sui parchi regionali affonda nella nostra esperienze le sue radici.

A questo proposito mi tocca informarvi che il Presidente del Parco del Ticino non sarà presente ai nostri lavori perché

ha comunicato ieri, con una lettera ai sindaci, di aver presentato le dimissioni. La lettera contiene una serie di denunce molto gravi che non siamo oggi nelle condizioni di commentare.

Abbiamo impostato questo dibattito con una introduzione di carattere informativa con gli interventi dell'architetto Ermanno Ranzani e dell'avvocato Marco Di Tolle. Ranzani non ha bisogno di presentazioni perché è un tecnico che lavora da anni su questo territorio e ci presenterà i progetti, le idee e le alternative da valutare in relazione al territorio stesso.

L'avvocato Di Tolle, da parte sua, l'anno scorso in questa sede ha preso un grosso impegno, se vi ricordate, quello di portare a termine l'annoso problema del piano territoriale della Provincia, uno strumento base fondamentale per il governo di queste infrastrutture sul territorio.

Sulle prime relazioni si inseriranno gli interventi successivi. Grazie ancora a tutti e buon lavoro.

Massimo Gargiulo

Direttore dei Quaderni del Ticino

Poco più di un anno fa ci siamo interrogati su “Presente e futuro delle comunità dell’Est Ticino” affrontando le prospettive di sviluppo del nostro territorio in funzione delle scelte riguardanti il nostro comprensorio e le zone limitrofe.

Ci siamo perciò interrogati più approfonditamente sulle problematiche poste dai nuovi grandi contenitori di nuove attività, realizzati o in fase di realizzazione ai margini del nostro territorio, quali l’aeroporto della Malpensa e il nuovo polo fieristico Rho-Pero, ma anche dai programmi di recupero delle aree industriali dismesse che ci riguardano più da vicino, mi riferisco, per fare degli esempi, alle aree dismesse della Franco Tosi e della ex-Saffa di Magenta e sulle tutele da garantire al nostro territorio. Oggi ci troviamo ad esaminare

le questioni relative agli “Interventi infrastrutturali di mobilità nell’Est Ticino”.

La connessione tra le due problematiche è di tutta evidenza, trattandosi di aspetti tra di loro interdipendenti e che si influenzano a vicenda, ma che assume importanza ancora maggiore tenuto conto dei programmi di potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture di mobilità che interessano l’area del Nord-Ovest e che coinvolgono in modo significativo il nostro territorio.

Mi riferisco al potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie destinate a favorire i collegamenti dell’area metropolitana milanese e dell’intero Nord Italia con i valichi alpini e con i Paesi del centro Europa, alla gronda intermedia e alle altre opere destinate a favorire l’accessibilità dell’area, anche in funzione della



Malpensa e del nuovo polo fieristico.

Certamente tutti siamo consapevoli della necessità delle opere qui ricordate. Tuttavia sappiamo che è implicito il rischio di essere vissuti come un territorio di attraversamento, sacrificato ad interessi, per così dire maggiori, di carattere regionale, nazionale o addirittura internazionale.

Da qui l'esigenza di un confronto sereno e aperto sulle ricadute che tali opere determineranno sul tessuto economico e sociale delle nostre

comunità e la necessità di ricercare, in spirito di assoluta collaborazione, le soluzioni più idonee a soddisfare le diverse esigenze. Da qui l'opportunità offerta dal convegno odierno di inquadrare le problematiche poste dalle nuove opere nel contesto del Piano Territoriale di Coordinamento adottato dal Parco del Ticino e delle indicazioni contenute nel Piano Territoriale della Provincia di Milano, ormai in corso di definizione.

Ermanno Ranzani

Incaricato studio area Legnanese

Comincerei intanto ad articolare l'intervento, che cerco di rendere più sintetico possibile, descrivendo le parti del territorio a cui ci interessiamo. Noi stiamo discutendo questa mattina di almeno tre grandi zone territoriali, che sono quelle dell'Alto Milanese, quella del Magentino-Castanese che io assimilerei per semplicità in questo momento, e quello dell'Abbiatense e Binaschino. Queste sono le definizioni che ritornano anche nel Piano Territoriale di Coordinamento.

Prima di tutto cercherei brevemente di descrivere i caratteri di queste parti del territorio della provincia di Milano, perché sono dei caratteri profondamente diversi e sono convinto che riusciremo a capire meglio il ruolo delle infrastrutture in questi territori se ne

conosciamo bene i caratteri morfologici.

Il primo sforzo che io cercherei di fare è di definirne in qualche modo i limiti territoriali di questi territori anche se questo diventa una operazione difficile, in alcuni punti arbitraria, perché anche la comprensione del limite di questi territori è molto importante per il ruolo dell'infrastrutture, per il ruolo dell'organizzazione territoriale. Tutte queste zone sono definite in qualche maniera dal Ticino, nella loro parte di destra e, per quanto riguarda l'alto Milanese, abbiamo una definizione del suo confine abbastanza chiara con l'asta dell'autostrada Milano/Laghi da una parte, con la strada del Sempione al centro e in direzione ovest non c'è una definizione fisica ancora molto chiara anche se il "Sempione bis", e qui cominciamo a parlare



di infrastrutture, tenderà in qualche modo a delimitare questa parte del territorio in maniera abbastanza precisa.

Più difficile è delimitare il territorio dell'Alto-Milanese in direzione di Milano, perché in questo momento c'è una specie di caduta, un specie di rincorsa del territorio come è sempre stato, verso Milano senza un limite preciso, e devo dire che io credo invece che sia importante trovare un limite, una precisazione di questo ambito all'altezza di Nerviano, considerando ormai che il Rhodense e Rho in particolare, con il posizionamento della Fiera pesante faccia parte a pieno titolo dell'area milanese, meglio, deve far parte io credo a pieno titolo dell'ambito Milanese, l'avvento della

fiera pesante oltre ad avere ruoli trasformativi rispetto al sistema economica e sociale ecc., segna senza dubbio, il passaggio del Rhodense all'ambito totalmente Milanese, devo dire spero, perché una delle opportunità e del riscatto di questa zona è la sua integrazione chiara rispetto a Milano. Direi che l'Alto Milanese circoscritto in questo ambito può avere una sua definizione.

I caratteri dell'area sono quelli di un area densamente costruita, di Comuni che hanno utilizzato all'ottanta per cento mediamente tutto il loro territorio, quindi siamo una zona di fortissima conurbazione, con una densità edilizia elevata e con un patrimonio di grandi edificazioni industriali che fanno parte della storia dell'industria comunque attualmente in grande fase di dismissione; un'area in cui la borghesia di inizio secolo, Italiana ma anche Svizzera, Milanese ha insediato questo sistema di grandi manufatti lungo la valle dell'Olona, Olona per altro irricognoscibile o ineditabile ancora, ...e quando vedibile non gradevolissimo, siamo quindi all'interno di una parte di territorio che ha una grande omogeneità e una grande urbanità in cui questi caratteri sono oramai dei caratteri prevalenti, questo è il primo scenario rispetto al territorio

che stiamo esaminando.

Il secondo scenario è quello che accomuna in qualche modo il Magentino e il Castanese ed è limitato sempre dal Ticino nella parte est, nella parte nord dal "Sempione bis" e in qualche maniera una linea di demarcazione non chiarissima all'altezza di Albairate-Robecco.

Dal punto di vista della morfologia, cioè dalla forma del territorio, abbiamo qui una situazione in bilico tra dei Comuni che hanno ancora una precisione, una chiarezza morfologica, cioè si riconoscono a grande scala delle identità per cui tu puoi vedere Castano, puoi vedere Corbetta, puoi vedere Robecco, puoi vedere Inveruno, cioè il sistema di conurbazione che si presenta nell'Alto Milanese non è qui così presente, c'è ancora della campagna che pur non essendo più patrimonio agricolo, produttivo, ma campagna naturalizzata, culturalizzata in qualche modo un sistema di un grande parco che divide questi comuni. L'identità dei luoghi è ancora abbastanza riconoscibile con pochi punti di conurbazione non controllati, poi magari parleremo di questo. Io credo che il limite di questa zona verso Milano sia oramai molto avanzato e si arrivi a definire il carattere di questa zona in maniera omogenea fino a Vittuone-Sedriano, oramai lungo (la statale 11 i caratteri

urbani sino a Vittuone, la statale 11 è stata per molti anni una infrastruttura importante di collegamento per questa zona a Milano), ha perso ormai totalmente non ultimi dieci anni questo ruolo, è diventato un elemento di struttura interna a un sistema di conurbazione che arriva fino a Milano, per cui una volta si poteva parlare di Settimo Milanese o di S. Pietro all'Olmo come di paesi, comunità autonome, ma questo si è totalmente perso, a Vittuone abbiamo l'ultima grande cesura che identifica questa parte ancora per qualche centinaio di metri, e qui pregherei i sindaci interessati ad un controllo anche di questo aspetto, prima di scivolare inesorabilmente verso Milano. Ancora per qualche centinaio di metri tiene ancora questa identità e questa soglia io credo che sia molto importante controllare a beneficio di gran parte questo ambito. In realtà la conurbazione verso Milano non è stata una realtà controllata o pianificata a livello sovracomunale ma è una realtà di una conurbazione lineare così come si è venuta a costituirsi.

Questo territorio è caratterizzato da queste presenze naturali ambientali comunque molto forti e ancora prevalenti rispetto a quelli del Legnanese; da un grande sistema ambientale che è quello del Naviglio Grande

che si è istaurato da nord a sud in maniera atipica rispetto al sistema delle infrastrutture radiali di Milano e che in qualche modo segue una linea molto antica di infrastrutturazione del territorio perché la strada dei mercanti che era parallela invece al Ticino istaura un rapporto nord-sud che si è andato poi nel tempo completamente a perdersi.

Il territorio dal punto di vista edilizio architettonico ha una presenza di identità ancora molto forte e legata al sistema delle grandi ville e delle grandi proprietà legate a una infrastrutturazione settecento ottocentesca; non c'è stata una borghesia imprenditoriale forte, così come c'è stata nel Legnanese, ma c'è stato un sistema della grande proprietà della chiesa o della aristocrazia, che in qualche modo **“malgrado la democrazia”**, a tenuto la qualità del territorio. Devo dire che in mancanza di un modello borghese forte all'inizio novecento ha permesso di non avere quella spinta di Milano su questi territori (perché poi ricordiamoci che tutti questi eventi vanno letti in qualche modo in relazione al ruolo di Milano che è grande presente anche se non con azioni dirette sulla forma di questo territorio) che li ha mantenuti integri.

In quel periodo il territorio di Magentino era in qualche modo

attraverso il Naviglio Grande, legato a un sistema territoriale Milano era molto forte e questo carattere si è impresso nella forma del territorio e rimane ancora oggi uno degli elementi di identità molto sentito.

Mentre il territorio dell'Alto Milanese, del Legnanese ha come asse d'infrastrutturazione storico quello del Sempione, questo territorio ha avuto come asse di infrastrutturazione storica la strada romana che andava da Milano a Vercelli sulla quale si è costituita poi la statale 11.

L'ultimo territorio di cui parliamo è quello dell'Abbiatense e del Biaschino, che ha caratteri ancora più fortemente connessi al sistema ambientale e naturale, qui l'identità dei luoghi è ancora molto precisa, cioè esiste un rapporto tra campagna e costruito ancora molto visibile, c'è quasi ancora l'agricoltura come un fatto produttivo reale e non come un fatto culturale, contrariamente a quanto accade nel magentino.

Qui invece in questo contesto si è mantenuta molto forte questo rapporto, è un contesto che non ha rapporto con il sistema autostradale con Milano, perché nasce sull'asse storico nel rapporto tra Milano e Pavia, e quindi genera Abbiategrasso, genera Vigevano, ha generato Morimondo in una situazione di contesto territoriale estrema-

mente desertificato e il Naviglio Grande.

Per molti anni Abbiategrasso è stata ancora il capoluogo vero di questo sistema, quindi mentre per l'alto Milanese e per il Magentino-Castanese non abbiamo un rapporto così preciso tra elemento dominante e territorio, nell'Abbiatense io credo che questo elemento della forma fisica del ruolo di Abbiategrasso rispetto al territorio sia estremamente presente, cioè lì c'è un capoluogo molto riconoscibile che gestisce in qualche modo un sistema di servizi, un sistema culturale, un sistema ambientale molto forte che è Abbiategrasso, c'è ancora dello spazio libero e il limite di questo territorio verso Milano, altro aspetto importante, io credo che si fermi a Gaggiano, credo che oltre Gaggiano si debba parlare di un'area completamente diversa, molto più urbana. Diverso è il ruolo del Naviglio, è diverso il ruolo dell'asse Lorenteggio, c'è un sistema di conurbazione, di costruzione della città che va comunque organizzato ma molto preciso, sul quale c'è in atto un programma del Comune di Milano, estremamente importante di riorganizzazione di questo ambito. Devo dire che questo ambito assolve oramai da una decina di anni al rapporto infrastrutturale tra l'Abbiatense, il Magentino e Milano; vale a dire

che da quando la statale 11 ha perso in qualche modo questo ruolo, il rapporto della mobilità su gomma si è spostato sempre più a sud alla ricerca di spazi più liberi con punti di attestamento in Milano molto chiari, perché Bisceglie è comunque molto chiaro, perché comunque Famagosta è molto chiaro.

Fatta questa premessa sul carattere dei luoghi, io credo si debba sottolineare il fatto che queste tre grandi aree, pur nella loro differenza e nelle loro caratteristiche ambientali morfologiche molto diverse, abbiano in qualche modo un ruolo omogeneo rispetto a Milano; se viste nell'ambito più vasto di ciò che circonda Milano.

Tutte queste tre aree sono comunque in una situazione di forte trasformazione perché se io guardo a quello che succede o che è successo a nord di Milano, oramai i disegni, in quella parte di territorio, sono chiusi, il territorio è completamente urbanizzato, il ruolo delle infrastrutture oramai è quello di organizzare una città nei fatti già esistente, che è una città o meglio una non città continua, però molto chiara; queste tre aree al contrario sono in una situazione di passaggio e i dieci anni passati e i prossimi vent'anni io credo giochino un ruolo fondamentale, perché qui i disegni in qualche modo sono ancora aperti, dipenderà dal



ruolo delle infrastrutture, dipenderà da questi due grandi sistemi che si collocano sul territorio che sono Malpensa da una parte e la Fiera pesante dall'altra, che hanno comunque innescato su questo territorio in attesa di trasformazione delle modificazioni molto forti; dipenderà dal ruolo e dalle decisioni che le entità locali e i piani sovracomunali giocheranno in questo sistema, ora vedete che tutta questa parte della Provincia di Milano secondo me è comunque in grande trasformazione e paradossalmente ancora alla ricerca di una identità, di una chiarezza precisa meno bloccata rispetto a quello che succede a nord di Milano o meglio a quello che è già successo.

Detto questo passiamo al tema delle infrastrutture a quello che sta accadendo in queste tre zone rispetto.

Partiamo dal Legnanese, dal punto di vista della mobilità su gomma, l'evento fondamentale

che si sta organizzando intorno al Legnanese è la proposta, proposta ormai vecchia, datata, però oggi in discussione, in costruzione proprio in questi anni è l'ipotesi del "Sempione

bis", cioè la necessità di costruire una strada parallela al Sempione, parallela ma spostata ad ovest che in qualche modo alleggerisca diciamo la conurbazione dell'Alto Milanese dal traffico di attraversamento da Milano verso nord verso Castellanza Gallarate e alla fine verso Malpensa e la Fiera, perché il "Sempione bis" comunque ha degli elementi di raccordo verso la Fiera pesante e verso Malpensa. Questo dal punto di vista viabilistico è l'evento più rilevante di questa area, per fare una cronaca molto piatta, molto semplice devo dire che questo evento è un evento che tiene in discussione ancora molti Comuni, che io personalmente giudico vitale per questa parte del territorio che altrimenti risulterebbe penalizzata perché in una situazione di grandissima conurbazione così com'è questa non ci sono più alternative ormai, le opposizioni rispetto al Sempione bis sono come sempre quelle legate



all'impatto ambientale che queste infrastrutture generano sul territorio. Devo dire che se analizzato abbastanza oggettivamente e con distacco, sicuramente molto minore è il problema dell'impatto ambientale di queste infrastrutture rispetto all'impatto, al carattere dell'infrastrutture che si stanno discutendo e si stanno andando compiendo sul Magentino e sull'Abbiatense, perché la zona comunque è molto connurbata e il Sempione bis in qualche modo darebbe un margine molto preciso a questa realtà e permetterebbe a tutti i centri che stanno sul Sempione di

gestire tutto lo sviluppo urbano ad ovest indipendentemente dall'autostrada, perché oggi il problema di queste zone, Parabiago, Nerviano, Legnano, ecc. è che si arriva con scorrimento veloce dalla Milano/Laghi, dall'altra parte del Sempione, e la città è continuamente attraversata senza dei collegamenti trasversali molto precisi.

Le città sono così dilaniate da questi attraversamenti che un po' non ci sono, un po' non sono organizzati e quando ci sono attraversano i centri storici di queste realtà. Il Sempione bis in qualche modo riuscirebbe a sgravare questa realtà da

questo attraversamento e costituirebbe un rapporto tra Milano e Malpensa molto preciso. Da questa mia descrizione, e poi vedremo meglio successivamente, ci si rende conto che esiste un ruolo ambiguo dell'infrastruttura rispetto al territorio, perché queste infrastrutture giocano da una parte, a collegare punti estremi importanti di realtà territoriali, d'altra parte vengono usati dai Comuni che si collocano a fianco di queste infrastrutture per risolvere i problemi della loro viabilità. In verità i problemi della viabilità locale, al di là dei grandi eventi che stanno trasformando il nostro territorio, sono ormai insopportabili, cioè siamo a un livello di problematiche del trasporto automobilistico in queste zone, al di là di questi grandi eventi inauditi, perché, e poi arriveremo alla questione finale, perché il problema di questi anni è stato che queste realtà si sono fortemente trasformate anche tra loro, e la mobilità ormai non è più un problema di rapporto tra queste zone e Milano, ma di queste zone tra loro, cioè non serve arrivare molto velocemente a Milano se impiego due ore e mezzo ad andare a Marcallo; questo è il problema: qui abbiamo chilometri di code su strade larghe sei e cinquanta, in contesti che sono a venti chilometri da Milano, quindi il problema,

questi problemi sono oramai a una doppia scala.

Quindi dal punto di vista viabilistico questo è un problema rilevante nel Legnanese, rilevante anche perché io credo che rispetto ai punti di arrivo a Milano, di questo sistema non ci sia sufficiente precisione, cioè credo che il trasporto sia autostradale, che il trasporto automobilistico del Sempione bis non riescano ad approdare a Milano in punti molto precisi, cioè non riesca ad arrivare in un nodo identificabile come quello di Bisceglie, molto libero, ma arrivi o troppo vicino al centro in alcuni casi, o non ha la possibilità di interscambiarsi con la metropolitana più a nord. C'è un problema quindi estremamente complesso che investe il ruolo anche di Milano, non perché questo approdo che dovrebbe essere quello della Fiera pesante, in ultima analisi non si è ancora costituito. Si pone in queste zone anche il problema della barriera autostradale, che forse è ancora troppo vicina a Milano e che dovrebbe comporsi intorno alla Fiera.

Dal punto di vista dei trasporti su ferro, la ferrovia, va sottolineato che questa parte di territorio è già sulla linea del passante, perché è già innestata sul passante ferroviario. Il problema è che la Ferrovia dello Stato, lungo tutta questa asta, ha un

tracciato fortemente connurbato, per cui non è più possibile pensare che la ferrovia svolga un ruolo di punto di appoggio di interscambio molto distante da Milano, perché sono talmente connurbate le ferrovie con i relativi parcheggi che tu non puoi pensare che alla stazione di Legnano tu possa portare una rilevante quantità di persone del territorio circostante, raggruppandole a Legnano e con un treno veloce, che diventi comunque metropolitana portarle in centro città. Questo possibilità ce la siamo giocati con la connurbazione di questo sistema; e quindi in questa asta le ferrovie che stanno pensando semplicemente all'aumento di un binario credo per renderla più veloce, con più frequenti passaggi per gestire il problema delle merci (tutta un'altra questione poi di cui discuteremo), non riesce più ad avere questo ruolo. Si spera ovviamente, che in prospettiva proprio la ferrovia, in questo contesto diventi una metropolitana, anche se non potrà interscambiare, se non con una possibilità ventilata dal P.T.C.P. ed alcuni studi di alcuni Comuni di avere in qualche modo una zona di interscambio sotto Nerviano, vicino alla realtà industriale per far diventare anche quell'asta un punto di approdo tra l'arrivo delle autovetture e la ferrovia. La frequenza dei treni e il rap-

porto coi passaggi a livello non è così drammatico come nella zona del Magentino e dell'Abbiatense, dove oramai si sta ore fermi ai passaggi a livello, perché quando arriva in prossimità di Milano il sistema ferroviario ormai diventa un sistema continuo, si sta ore in aperta campagna, nel legnaneese, questo sistema è già stato organizzato per cui tra sottopassi e sovrappassi funziona un pò meglio, certo se questo non diventa un sistema di metropolitana e non si trova un approdo preciso all'auto a Milano, non riuscirà ad essere un valido sistema di interscambio.

A fronte di questo problema, in questa grande connurbazione non c'è un sistema pubblico su gomma unitario funzionante, cioè il problema di tutti questi contesti di cui parliamo è che mentre Milano con densità ben più elevate, complessità comunque più grandi, esiste comunque un sistema pubblico di trasporto su gomma al di là di quello automobilistico funzionante, queste zone hanno dei sistemi locali che non sono ancora organizzati, non riescono in qualche modo drenare e a dare fiato al sistema della mobilità.

Se passiamo invece al Magentino e al Castanese, che in questo momento possiamo considerare come due sistemi e due elementi unitari di discus-

sione, abbiamo dal punto di vista automobilistico l'evento più significativo che è quello dell'alta capacità Torino Verona, Alta Capacità che passa in questa zona grosso modo all'altezza di Bernate, tra Bernate e Marcallo ecc. che è una infrastruttura che al momento appunto si ferma come dicevo prima nella premessa, si ferma a Novara, costituisce una infrastruttura molto complessa con autostrada, ferrovia che arriva anche questa in prossimità della Fiera e che comunque in qualche modo genera a partire dalla Fiera queste tensioni, una infrastruttura fondamentale perché taglierà in due questo territorio, storicamente si sta costituendo che si voglia o no, una linea di divisione per i prossimi cento, centocinquanta anni, implicita in questa infrastruttura, né un bene né un male, sapere che sta accadendo questo, che la rilevanza di questo fatto al di là dei problemi ambientali che la costruzione del manufatto pone, per via delle sue dimensioni, perché ha una sezione trasversale di settantacinque metri circa, (sul Naviglio Grande c'è un ponte continuo di settantacinque metri, o sono tre staccati però di vicinanza molto articolati). Quindi un grande evento che sta attraversando questa zona è assolutamente questo, è un evento che non riguarda il rap-

porto tra tutti questi Comuni e Milano, ma riguarda veramente una percorrenza a grande scala, è un evento che dividerà il territorio in due parti che vedrà il Castanese in qualche modo a una ridefinizione del suo perimetro e rivedrà il ruolo di questa parte.

Anche qui...ecco sicuramente il ruolo di questa infrastruttura sarà profondamente più incisivo, dal punto di vista degli assetti territoriali, di quello che è stato il ruolo della Milano/Torino che in qualche modo è riuscita a drenare il rapporto automobilistico tra questa parte del territorio e Milano, ma non ha inciso sulla trasformazione del territorio in maniera così pesante. Anche il sistema delle grandi fabbriche non si è istaurato, installato su questo sistema con precisione, cioè non abbiamo grandi conurbazioni di fabbriche su questa asta.

A nord di questo grande sistema, il Castanese che negli ultimi dieci anni è cambiato profondamente, perché diversamente da prima non esiste più in questa area un paese di riferimento, cioè Castano non è il capoluogo del Castanese, perché un paese con settemila abitanti non può essere capoluogo di dieci paesi con seimilacinquecento abitanti; si è trasformata completamente questa realtà negli ultimi dieci anni,

non esiste più una emergenza territoriale chiara all'interno di questo disegno di grande città che il P.T.C.P. vuole comunque fare, è prevalente il rapporto con Malpensa, esistono programmi infrastrutturali che dichiarano da una parte questa prevalenza e da una parte questa omogeneità del sistema. Gli interventi infrastrutturali in corso di risoluzione sono, il raddoppio e la modifica della 341, cioè la strada provinciale che da Galliate poi va verso Malpensa passando sotto Castano e si collega al Sempione bis, anche se con problemi complessi, con problemi complessi perché è uno dei sette o otto ponti sul Ticino e qui il ruolo del rapporto di infrastruttura e sistema ambientale è anche estremamente complesso e da indagare; c'è il problema dell'attraversamento di Turbigo, il problema dell'attraversamento del Ticino e quant'altro, questa infrastruttura va a collegarsi con l'arrivo del Sempione bis, diciamo nella parte più ad ovest del territorio e diciamo che dal punto di vista viabilistico questa è l'esperienza e l'elemento più rilevante di tutta questa parte di territorio. Nella parte a sud dell'infrastruttura, dell'alta capacità Milano Torino, esiste un problema completamente diverso che è posto in realtà dal nodo che questo sistema della viabilità dell'Alta Capacità genera nel-

l'incrociarsi con la grande arteria che da li parte e sale verso Malpensa. Il dibattito di questi anni si è incentrato essenzialmente nella zona del Magentino e dell'Abbiatense su questa questione, li sta sorgendo in realtà un nodo importantissimo perché, grosso modo all'altezza di Bernate e di Marcallo, l'incrocio tra queste infrastruttura e la infrastruttura che porta a nord a Malpensa e da Marcallo porta a sud in direzione di Robecco, sta nascendo in realtà un polo importantissimo anche per via delle iniziative dei Comuni e questa strada che oramai è definita di collegamento diciamo tra il nodo di Boffalora e Malpensa, diventa in qualche modo la circonvallazione di tutta una serie di realtà, Cuggiono, Malvaglio, Robecchetto e porta sino a Castano drenando il traffico di tutti questi paesi, ridando un pò fiato all'urbanità dei singoli comuni. I problemi di cui si è discusso questi anni sono soprattutto riguardo alla compatibilità ambientale della prosecuzione di questa struttura dal nodo di Marcallo in direzione di Robecco e poi in ultima analisi di Abbiategrasso perché in questi anni questa arteria ha avuto varie soluzioni, beh è un dibattito lunghissimo, che è cominciato vent'anni fa con la costruzione dell'est Ticino, in fondo si sta parlando sempre dell'est

Ticino, dal sessantotto mi precisano, e continuamente il dibattito è stato incentrato sulla posizione di questa arteria, il precedente P.T.C.P. dava due posizioni, le tavole di questo P.T.C.P. da una posizione unica però anche qui il problema è in realtà un altro, è che in realtà questa strada più che un collegamento infrastrutturale di grande scala, cioè più che investire rapporti tra Milano-Malpensa ecc. è una strada che serve in questo contesto che non ce la fa più col traffico. La bretella che è andata da Boffalora a Malpensa è passata,

perché è diventata la circonvallazione di una serie di paesi che non ne potevano più dell'attraversamento automobilistico, passerà questa continuazione a sud in qualche modo.

Devo chiudere? Allora finisco perché sono a metà del mio intervento. Arrivo alle conclusioni, dico ancora semplicemente alcune questioni generali.

Prima questione, tutto questo ragionamento sulle infrastrutture che diamo per fatto anche se non è fatto, e comunque io credo che sia importante conoscere perché a sproposito se ne



è parlato anche in questi anni, pone due questioni, prima questione, che il problema delle infrastrutture di questo territorio non è più solo un problema di infrastrutturazione di questa zona rispetto a Milano, ma un problema di buon funzionamento di questa zona qui, cioè se non cominciamo a dirci che il problema di viabilità non è soltanto un problema di come raggiungere velocemente Milano, ma di come costruire questo comparto, come un comparto anche di zone che si interscambiano tra loro, andremo velocemente a Milano ma non ci muoveremo più di qui.

Secondo problema, smettiamola di discutere di infrastrutture come un problema autonomo, perché non possiamo continuare a parlare di alcune strade, senza parlare dei sistemi connessi a queste realtà, ci sono scene comiche di alcuni comuni che si battono contro l'ampliamento di alcune strade e poi costruiscono al loro fianco metri quadrati di S.L.P.; prendiamo, per esempio, Cassinetta di Lugagnano che è contro le strade ed è cresciuta in modo abnorme, ma chi gliela detto se il dibattito dell'infrastrutture non è connesso a un dibattito più ampio sulla forma urbana è inutile. Questo dibattito sulla forma urbana non può essere più lasciato ai Comuni e io

credo che bene, anche se coraggiosamente, il piano territoriale abbia posto alla pianificazione dei Comuni un limite anche se non si può dire.....non si dovrebbe dire, ma bene è, perché se non si arriva a queste decisioni di grande scala, parlare di infrastruttura come fatto astratto è inutile.

Ultima questione, sia l'infrastrutture, sia la crescita urbana devono avere sotto alcune idee generali, che ruolo deve avere questo territorio nella più grande città metropolitana?

Se queste idee generali non ci sono, non si va da nessuna parte. Grazie.

Marco Di Tolle

Assessore al Territorio Provincia di Milano

Si ti ringrazio. Se vogliamo vivere l'intervento come un po' la prosecuzione di quello che ci siamo detti l'anno scorso, brevemente ti dico cosa è accaduto in questa annata.

Il lavoro è andato avanti, il lavoro del piano territoriale di coordinamento, è andato avanti molto, si è arrivati in un anno a produrre due versioni, la prima di ottobre scorso, che è stata distribuita per una prima valutazione e una seconda invece che l'undici febbraio abbiamo consegnato all'assemblea dei Sindaci, che ha rappresentato una proposta di piano formalmente mandata ai Sindaci per la formulazione del parere che prelude al passaggio Provinciale.

Quindi un anno è servito a passare dalle linee guida al documento vero e proprio, è servito

anche a fare emergere molto più chiaramente in maniera meno ambigua per così dire, un pò di quello che l'architetto Ranzani diceva, Ranzani ha toccato alcuni punti che sono punti reali, nodali di questa vicenda, la difficoltà per esempio direi numero uno, a costruire un sistema di rapporto tra i Sindaci, Comuni più che Sindaci, perché io uso la parola Sindaci perché incontro sempre i Sindaci, ma in realtà incontro le Amministrazioni Comunali, i Sindaci vanno e vengono ma l'Amministrazione rimane quella, la difficoltà a fare entrare nella logica delle Amministrazioni Comunali, la pianificazione che prenda come riferimento un livello superiore, un livello che non è il confine amministrativo del singolo comune, è uno dei proble-

mi più grossi che ci siamo trovati davanti, qui c'è una vicenda che è fatta di varie sfaccettature, ci sono Amministrazioni che essendo state stimolate già dalla realtà, dai loro problemi, dalle loro.....hanno avuto più facilmente la capacità di affrontare il problema degli effetti intercomunali, degli effetti sovracomunali di quello che si fa, ce ne sono altri che magari hanno avuto minore stimolo ad andar su questa strada, il capitolo delle infrastrutture in sé per sé considerate, quindi del sistema viabilistico, del sistema dei trasporti, del sistema della mobilità in generale, visto dal livello del piano, quindi visto da un livello di pianificazione territoriale non di progetto di realizzazione magari anche di grande scala, è quello che ha avuto più difficoltà ad essere rimesso a regime, proprio per questa preesistente questione che vi dicevo, cioè la necessità che quel sistema dei Comuni acquisti coscienza di se stesso e capisca che è opportuno per i prossimi anni che si cominci a lavorare e a pianificare a questi livelli, cioè oltre il confine comunale.

La premessa era per dirvi che in realtà il lavoro del piano secondo me, al di là della bontà delle tavole, dei disegni, della normativa che io ritengo assolutamente i migliori del mondo, poi

c'è invece qualcuno che ritiene che siano completamente da buttare via, ha avuto un suo....e ha un suo valore positivo, costruire il piano territoriale di coordinamento che comincia quest'anno entrare nella dirittura di arrivo, andare verso adozione ed approvazione ha significato un grande passo avanti verso un sistema completo di attenzione degli amministratori sulle grandi tematiche che interessano tutta la Provincia e costruire, questo credo che anche nella peggiore delle valutazioni verso il lavoro che ha fatto l'Amministrazione Provinciale, nessuno potrà dire che non è vero, è costruire una sede, costruire una sede di dibattito e di decisione sulla programmazione urbanistica futura della Provincia di Milano. Uno dei passaggi più importanti che c'è stato tra l'anno scorso e quest'anno ed è emerso proprio nelle normative e nella relazione di piano, è stata la decisione forte di mantenere come elementi portanti del funzionamento del meccanismo del piano territoriale, l'assemblea dei Sindaci e i tavoli interistituzionali.

La legge li diceva...la normativa della legge 1/2000 che l'assemblea dei Sindaci è un organismo che dà il parere sul programma di piano, sul progetto di piano, ma al quale le Province possono

decidere di dare insieme con i Comuni, decidendolo assieme, una funzione all'interno del piano e anche stabilire quale funzione dare.

È venuta fuori una decisione amministrativa all'interno della normativa che secondo me è molto significativa, quella di mantenere il lavoro dei tavoli interistituzionali, e quindi dei dodici tavoli, e il lavoro di assemblea per le cose di più grande rilievo, con una funzione di parere anche in seguito all'approvazione, cioè man mano che il piano verrà attuato. Io trovo che questo primo passaggio sia abbastanza importante se noi muoviamo da quello che ha detto l'architetto Ranzani, cioè, pensiamo che ci sia un deficit nella capacità di programmare il proprio territorio in maniera coordinata dall'insieme di una serie di componenti come quella dei Comuni della Provincia di Milano, deficit che è dovuto non a incapacità, ma ai problemi che i Comuni hanno affrontato fino ad oggi e che li hanno portati a funzionare in certo modo, offrire a loro questa prima possibilità come luogo di confronto e di luogo anche di parere di decisione è un passaggio forte.

Io credo che questi due siano i due aspetti che a me stanno più a cuore, come cosa da comuni-

care, cosa da dire, c'è nel piano qualche cosa di veramente nuovo, lo abbiamo riscontrato.....tant'è che come quando si spinge la macchina che è ferma no.....che ha una inerzia da vincere.....il primo anno è stato veramente difficoltoso, ma io devo constatare che man mano che andiamo avanti, sia pure nell'ambito dei giudizi critici che la Provincia accetta volentieri e prende in considerazione, quindi sia pure nell'ambito di valutazioni critiche anche di scelte del piano, beh sta montando, sta salendo la coscienza della funzione che il piano territoriale può svolgere proprio come progetto e programma, come strumento dinamico e modo di organizzarsi per governare il proprio territorio.

Qui non lo dico per piangeria e non lo dico neanche per l'amicizia che anni....non ricordo più quanti, mi lega all'Assessore Verga, è stato però fondamentale la posizione assunta dal Comune di Milano.

Il Comune di Milano è l'altro interlocutore della vicenda del territorio della Provincia di Milano, c'è questo rapporto inevitabile, il Comune di Milano è come la moglie, uno ne deve sempre tenere conto, si può fare tutto ma della moglie bisogna tenere conto,.....e no perché non è ammesso il divor-

zio capisci, quindi.....il divorzio è impossibile....., la collaborazione che il Comune ha tenuto tra l'altro con rapporto tecnico importantissimo, noi abbiamo avuto una serie di indicazioni e note tecniche da parte del Comune....è stata la chiave di volta per riuscire a rimettere a regime il sistema dei rapporti tra il sistema della Provincia e il capoluogo, io cito con piacere, c'è anche qui l'amico Vermi che era presente a una riunione di qualche giorno fa in Assessorato dall'amico Verga, dove noi ci siamo occupati tutti tre assieme, insieme all'Assessore Goggi che oggi non è presente, quindi tutti gli interessati del problema della indicazione di progetto della

linea metropolitana all'interno del mio piano, a me sembra che sia avvenuto in una gradita sede Milanese, l'ufficio dell'Assessore Verga, con la presenza di tutti coloro che bene o male avevano qualche problema sul punto, cioè avevano bisogno di parlarsi, sia forse il primo segno del fatto che le cose stanno cominciando a funzionare, addirittura forse quei piccoli sogni, quei pensieri che noi avevamo sul piano, comincino a funzionare prima che sia andato in Consiglio Provinciale.

C'è poi un merito del progetto del piano territoriale, che è difficile descrivere, secondo me dando un'unica linea, perché la vicenda P.T.C.P. per quanto riguarda le componenti di



merito, cioè i singoli problemi, è caratterizzata da.....beh a parte dalla vicenda che abbiamo già descritto, da diverse questioni a seconda di dove vai ad appoggiare l'occhio sul territorio della Provincia.

Non so, è chiaro che quando parliamo della zona est, io e l'amico Vermì sogniamo tutte le notti una vicenda che riguarda la Bre-Be-Mi, sogniamo intendendo come incubo, perché sono sogni faticosi, è una vicenda che riguarda la tangenziale esterna, il Castanese è caratterizzato da quello che già diceva Ranzani, il Castanese è un'area per sempio che rispetto al nostro piano, agli studi che abbiamo fatto sembra esprimere, sembra avere una potenzialità di espressione molto grande che fatica a rendere reale, a fare emergere, ha delle grandi capacità che sembrano non si sa...non sembrano venir fuori fino in fondo.

Quindi io non so, su questo io farei torto a qualche settore della Provincia, qui c'è l'amico Gatti, anche lui altra zona....se vi dicessi affrontiamo uno per uno i singoli passaggi, quello che mi preme dire è che il metodo, il meccanismo, cioè....la macchina per intenderci, che riguarda il piano territoriale di coordinamento, non voglio essere.....anzi, non sono trionfalista perché porta sfortuna

nella vita delle volte a dire che bello, va tutto bene, pero mi sembra stia cominciando a funzionare proprio in quella logica che l'Amministrazione Provinciale aveva in qualche misura voluto dall'inizio, sta cominciando a essere un oggetto che permette di risolvere i problemi, permette magari non di risolverli subito, ma sicuramente permette poi di trovare il metodo per risolvere i problemi, e questo io lo ribadisco adesso in chiusura perché è una cosa che dicevo all'inizio del nostro mandato amministrativo e mi sembrava che pochi lo credessero, è in realtà la vera risposta che noi dovevamo dare, la vera risposta iniziale che occorreva dare alla Provincia, al territorio della Provincia, era la costruzione di uno strumento dotato di caratteristiche tali da poter funzionare come oggetto di ricostruzione delle scelte, di trattazione, di concertazione in senso buono, la parola concertazione oggi va usata sempre tra virgolette, pero in senso positivo delle scelte, anche di lite, punto di lite sui problemi, paradossalmente che l'area della Martesana, l'area dell'est sia un punto dove ci sono dei rapporti non voglio dire conflittuali perché siamo in politica, quindi non si tratta di conflitti ma si tratta di contrapposizioni di

idee e di decisioni, pero pesanti da questo punto di vista, è un fatto anch'esso positivo perché vuol dire che da li potrà emergere qual è la soluzione da portare sulle cose, e quello puo succedere proprio perché il piano ha veramente costituito un sistema di rapporto, di come devono intervenire i rapporti tra i vari attori in giro.

Questa comunicazione è una comunicazione quindi nel passaggio generale di cauta soddisfazione, ma anche di apertura attenzione come è stata anche negli anni passati ai segnali di pericolo o alle lamentele o alle questioni che ci vengono sottoposte, quando noi abbiamo mandato in circolazione la prima versione del P.T.C.P. nell'ottobre scorso, ci sono state.....noi ne abbiamo raccolte circa ottantasei-novanta osservazioni formali quindi inviate dalle Amministrazioni come fatto formale, come singoli punti determinanti, pero in realtà devo dire che abbiamo in quell'occasione percepito anche una serie di criticità politiche e amministrative e non abbiamo avuto nessuna difficoltà, cioè l'atteggiamento era di attenzione e quindi a riprendere in mano il lavoro fatto, io pregherei qualcuno che ha li tutte e due le versioni di mettere a confronto il lavoro dell'ottobre con il lavoro di febbraio,

scoprirà che moltissime cose sono state affrontate e cambiate, quindi nella soddisfazione, nell'ottimismo un pò di questo intervento c'è pero anche la dichiarazione che io vi faccio, che è la posizione della Provincia è sempre quella di essere attenta a capire con libertà intellettuale e con anche molta attenzione alla serietà dell'interlocutore che tu hai di fronte, quali sono i momenti in cui è bene anche rispetto al proprio lavoro non conservare troppo affetto ma essere capaci anche di dare qualche sterzata, qualche cambiamento.

La speranza ovviamente per tutti noi è di arrivare qui in un prossimo convegno, l'Ambrogio ne organizza circa uno ogni quattro o cinque giorni....quindi non abbiamo nessun problema a essere presenti e arrivare qui e portandovi per la prima volta il piano territoriale Provinciale debitamente approvato. Grazie

Giuseppe Gatti

Sindaco di Gaggiano

Grazie, buongiorno, cercheremo di contenerci nei dieci minuti in assoluto visto i numerosi interventi.

L'architetto Ranzani ha dato una indicazione della caratteristica dell'Abbiatense, il mio intervento e quello degli architetti Terzi e Sala del laboratorio di Rosate, cercheremo di illustrare brevemente quali sono le problematiche di questa area.

Dal punto di vista urbano, Ranzani l'aveva già sottolineato, l'Abbiatense dal punto di vista ambientale agricolo, è sicuramente di tutta l'area del sud ovest milanese quella più compatta e anche dell'est ovviamente, non parliamo poi del nord milanese perchè di compatto c'è solo l'urbanizzazione.

Anche il piano territoriale pro-

vinciale, fa una previsione che mira a difendere questa caratteristica della zona.

Riteniamo questa scelta positiva e condivisa dalle Amministrazioni comunali e speriamo che al di là delle dichiarazioni formali esista poi realmente la volontà di voler preservare questa caratteristica dell'Abbiatense.

Troppo spesso in questi anni abbiamo visto decisioni contraddittorie in campo urbanistico. Un fenomeno che si sta verificando adesso, lungo la Provinciale 114 e lungo anche la Statale la 494, è l'insediamento delle attività di logistica. Fenomeno che si ripete anche in tutto il nord ovest a seguito dell'apertura di Malpensa. Questo fenomeno porta con sé problemi non indifferenti di traffico pesante con saturazione delle attuali



arterie. Questo comporta con se la necessità di avere degli assi viari idonei, e pertanto investimenti in nuove strade o in ampliamenti, e risulta abbastanza non giustificabile la posizione de quelle Amministrazioni che successivamente si oppongono a tali interventi viabilistici.

Rilevo che gli interventi infrastrutturali principali sono due: una è il collegamento viabilistico Magenta - Abbiategrasso - Vigevano e tangenziale ovest che presenta alcuni problemi; l'altro è il raddoppio ferroviario Milano - Mortara.

In questi giorni con una dichiarazione del Ministro Lunardi abbiamo appreso che

in un futuro non immediato dopo la realizzazione del collegamento Brescia - Milano con attestazione a Melzo, e del collegamento poi con la nuova tangenziale est da Melzo a Melegnano, l'area milanese dovrà completare questo nuovo raccordo anulare collegando Melegnano con Binasco e poi con l'ovest, forse Abbiategrasso.

Questo è un problema sicuramente che non trattiamo oggi perché l'abbiamo solo conosciuto in linea generale, ma che tocca fundamentalmente per il futuro di questa area.

Finisco il mio intervento, chiedendo ai tecnici di illustrare brevemente la situazione infrastrutturale della zona. Grazie.

Simona Sala

Laboratorio di Rosate

Buongiorno, sono l'architetto Sala del laboratorio di Rosate, allora brevemente faccio riferimento a una serie di piani, di proposte che sono stati presentati negli ultimi anni da diverse istituzioni pubbliche e private; quindi la Regione Lombardia, Provincia di Milano, l'ANAS, la SEA S.p.A., le Ferrovie dello Stato, l'ITALFER, che hanno approvato, adottato, previsto, programmato una serie di piani e di interventi per la risoluzione delle problematiche relative alla mobilità. Viabilità e trasporti che coinvolgono anche il settore sud ovest Milanese e quindi l'Abbiatense e il Binaschino, coinvolto per l'esigenza di individuare un collegamento alternativo Malpensa – Milano e per gli interventi necessari per il raddoppio della ferrovia Milano – Mortasa. Questo dibattito ha originato

negli Amministratori la necessità di proporre, di individuare delle alternative di tracciato, di localizzazione nel rispetto di quelli che sono i caratteri tipici di questo comparto, come diceva l'architetto Ranzani, un comparto con il 45 per cento della superficie agricola della Provincia di Milano, localizzata in questo ambito, e rinomato per le preesistenze di interessi architettonici, storici, le ville, i castelli, per un sistema irriguo interpodereale storico, quindi con le cascate, la produttività agricola; con la necessità quindi cercare e di trovare un compromesso tra queste esigenze di tutela e di valorizzazione e le necessità attuali di garantire un collegamento Malpensa – Milano, e nel contempo anche una riqualificazione di tutto quello che è il sistema della mobilità. A seguito di questo obiettivo è nato il tavolo istituzionale per

la mobilità del sud ovest Milanese, che ha presentato nell'ottobre 2000, la proposta dell'assetto viabilistico comparto sud ovest per la riqualificazione del sistema della mobilità, proposta che prevede la realizzazione di un sistema viabilistico gerarchico a rete fissato su collegamenti primari e secondari.

Tra i collegamenti primari l'esigenza di trovare un collegamento alternativo Malpensa – Milano, d'individuare quindi questo comparto in proseguimento dell'arteria proveniente

da Boffalora, collegandola al circuito stradale, quindi alla tangenziale ovest.

Collegamento previsto è Magenta, statale 11, Milano – tangenziale ovest, nuovo tracciato alternativo alla strada statale 526 con passaggio o ad est o ad ovest del Naviglio Grande e immissione sulla strada Provinciale 114, la strada che collega Abbiategrasso – Albairate – Cisliano e Baggio, e da qui la tangenziale ovest.

Secondo collegamento primario individuato in questa proposta è il collegamento



Abbiategrosso – Vigevano, con collegamento con il sud, quindi il Pavese.

Abbiategrosso – Vigevano si prevede la riqualificazione della statale 494 attraverso la realizzazione di un by-pass fino alla circonvallazione a sud –est di Abbiategrosso

Terzo collegamento primario su cui si articola tutta questa rete di percorsi è l'Arluno – Cisliano – Gaggiano – Rosate – Noviglio – Binasco, attraverso la riqualificazione delle provinciali esistenti e la realizzazione di alcuni by-pass, quindi circonvallazioni ad ovest degli abitati di Gaggiano e di S. Corina di Noviglio.

I collegamenti primari individuati dalla proposta avevano una tipologia quarta C.N.R., quindi una corsia per senso di marcia con intersezioni a raso, una sezione media della pavimentazione quindi stradale di dieci metri e cinquanta, i collegamenti secondari individuati dalla rete hanno invece la tipologia quinta C.N.R, quindi una corsia per senso di marcia, con intersezioni a raso e una sezione stradale media tra gli otto metri e cinquanta e dieci metri e cinquanta.

I collegamenti secondari sono, l'Abbiatense-Motta Visconti, si prevede la riqualificazione

della strada statale 526 attraverso la realizzazione di alcuni by-pass ai centri di Fallavecchia, di Besate e di Motta Visconti, localizzati ad est dell'edificato.

Ozzero-Gudo Visconti, riqualificazione della provinciale 183, Vermezzo-Rosate la riqualificazione della provinciale 30, la proposta prevedeva anche lo spostamento del casello di Binasco per la riqualificazione del S.P.30 e della S.P.40.

Il tavolo in questa occasione sottolineava la necessità di una pianificazione coordinata tra viabilità e trasporti, chiedendo la riqualificazione e raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara e l'individuazione di alcune tratte a carattere metropolitano, la riqualificazione della stazione di Gaggiano e la realizzazione di una nuova stazione denominata Vermezzo-Albairate.

Questo era il quadro sottoscritto e firmato nell'ottobre del 2000 dagli Amministratori del tavolo sottoposto agli enti competenti, attualmente gli Amministratori stanno individuando soluzioni alternative, comunque scelte tipologiche alternative per la risoluzione di una serie di problematiche che riguardano principalmente la necessità di una viabilità con



carattere un po' più forte del semplice collegamento di interesse sovracomunale, la necessità di rivedere alcune tipologie tecnico- funzionali indicate precedentemente per alcuni tracciati sono ancora aperte le alternative di tracciato presentate nell'ottobre e nel novembre 2000.

Relativamente a questo tavolo, a livello Regionale, gli amministratori locali verranno chiamati ad una conferenza di servizi.

Per quanto riguarda invece il discorso sul potenziamento

della Milano-Mortara, gli Amministratori hanno concordato la realizzazione, con gli enti preposti, della stazione di Vermezzo-Albairate, che servirà anche Abbiategrasso, perché viene localizzata in località cascina La Bruciata che è alle porte di Abbiategrasso.

E' stato poi definito il nodo di interscambio di Gaggiano e la trasformazione del tratto Vermezzo-Albairate-Milano a carattere metropolitano.

Gianni Verga

Assessore Urbanistica Comune di Milano

Massimo Gargiulo, nelle conclusioni di un articolo che trovate sull'ultimo numero dei Quaderni del Ticino, relativo al dibattito che finalmente si è riaperto sui temi della città e della provincia e del dibattito Albertini-Colli sull'ipotesi di eliminazione della Provincia, scrive: non si tratta secondo me di propendere per una scelta o per l'altra, ma di dare vita anche nei comportamenti, a forme di governo e di partecipazione che prescindano dai confini comunali, che superino la frammentazione delle competenze istituzionali. Gargiulo ha ragione, o si fa così o non se ne esce. E' vero che se fossimo grandi come il Comune di Roma, Magenta sarebbe uno dei borghi di questo grande Comune come lo sarebbe Affori, dove abito io ed è vero, come dice Ranzani che

la statale 11, per fare un esempio, è ormai una strada urbana e non ha più la funzione prioritaria di collegare Milano con Magenta e viceversa, essendo ormai diventata uno degli assi di questa grande città.

Per questo motivo dobbiamo ringraziare Di Tolle e la Provincia che finalmente sta mettendo a punto un piano territoriale, che non è né il piano paesistico, né il piano di settore delle infrastrutture, né il piano dei parchi, né il piano dello smaltimento dei rifiuti, ed altro ancora, ma la sintesi delle questioni e la compatibilità tra di esse. Perché affrontare le questioni in modo settoriale non ci aiuta a risolvere i problemi.

Certamente oggi per Comune di Milano, Provincia e Regione è più facile ricercare un'intesa, così come propone Gargiulo.

Marco Di Tolle, l'Assessore della Regione Alessandro Moneta che non è presente per motivi istituzionali oggi, ed io abbiamo una coincidenza fortunata, speriamo produttiva e positiva: che siamo amici da tantissimi anni e che abbiamo condiviso una lunga e comune militanza politica. Pertanto



non facciamo fatica a incontrarci e a dire che vogliamo insieme risolvere questi problemi, sembra una banalità ma non lo è.

Questa circostanza positiva ci permette di incontrarci ogni volta che riteniamo che una strada, una ferrovia, un aeroporto, una ristrutturazione urbana richiedono un confronto tra gli enti che rappresentiamo, o addirittura di semplifica-

re le cose con una telefonata. Certo abbiamo una circostanza in più, quella di una omogeneità politico tra i tre livelli, Comune, Provincia, Regione che quantomeno, lo dico tra virgolette ma in senso virtuoso, ci costringe a non fare cose troppo diverse. Non ne avremmo bisogno, però è uno stimolo in più a non fare fughe strane, a non volere fare degli acuti solitari, ma a ricercare l'armonia di un ragionamento.

Però mi permetto di dire una cosa in più perché il convegno di stamattina non è un convegno organizzato dalla Provincia per discutere il Piano territoriale. E' un convegno organizzato da un Centro Culturale e politico, d'accordo con la Provincia e con noi, per riflettere politicamente per comprendere se si possono portare a sintesi unitaria, delle strategie, che è il compito della politica, cioè di quella cosa che oggi sentiamo particolarmente debole.

Allora a me sembra di poter dire, e lo spero davvero, che si possa aprire autenticamente la stagione per la comprensione di quali siano gli sviluppi veri e sostenibili per l'area metropolitana Milanese, perché se Milano città, è costretta a pensare di chiudere gli accessi alla città o a mettere il ticket d'ingresso per le auto, al di là del giudizio che si può dare di tali

proposte, è chiaro che tutto ciò evidenzia una questione che tra dieci anni si potrebbe riproporre a questa dimensione di area.

Se Milano oggi riesce finalmente a ripartire in un trend di sviluppo che è stato fermo per vent'anni, lo riesce a fare perché ha capito che certi tipi di conflittualità ideologica, che sono stati del ventennio che va dal settantacinque al novantacinque, tra pubblico e privato, vanno ricomposti ad unità, perché oggi a Milano, se vogliamo realizzare qualche infrastruttura importante, dobbiamo fare sicuramente leva sulle risorse e sulle capacità imprenditoriali dei privati. Bello o brutto che sia, l'auditorio degli Arcimboldi è stato realizzato con le risorse dei privati, bello o brutto che sia il nuovo Centro congressi verrà realizzato con le risorse dei privati, lo stesso dicasi per il Museo del presente alla Bovisa e la nuova grande biblioteca. Questo vale anche per il sistema dei servizi capillari nella città, che viene anch'esso in gran parte realizzato con le risorse dei privati, ma soprattutto, cosa che mi interessa sottolineare, verrà gestito con i privati, perché non possiamo dimenticare che la finanza locale, con la legge finanziaria di quest'anno, impone notevoli difficoltà a tutti i Comuni per fare i loro

bilanci, specialmente sulla spesa corrente e non è pensabile che nei prossimi anni venga invertita la linea di tendenza. Pertanto le risorse per la gestione delle infrastrutture e dei servizi sono importanti tanto quanto per la realizzazione di queste opere.

Ho detto queste cose perché non voglio dilungarmi sulle questioni che qui sono già state riprese sia per quanto riguarda l'assetto territoriale che le infrastrutture. Condivido, ci lavoro molto da vicino, quanto ha detto Marco Di Tolle, speriamo di lavorarci ancora di più in seguito.

A me interessa sottolineare due questioni che sono legate sostanzialmente proprio al tema delle risorse. Dobbiamo incominciare a considerare queste infrastrutture come urbanizzazione. Tranne che per gli interventi che possiamo definire di livello nazionale, se attengono a sistemi di maglia nazionale o sopranazionale addirittura, dobbiamo considerare tutto il resto del sistema considerarlo come una grande urbanizzazione. Un grande sistema di urbanizzazione da realizzare con le risorse che attengano e facciano riferimento ad un sistema fiscale di redistribuzione delle risorse che ricada sul territorio in modo appropriato. L'altra questione è la seguente. Tutto il sistema del catasto del nostro



Paese è in fase di trasferimento alle Amministrazioni Comunali, allora proviamo a pensare questo sistema, proprio per i ragionamenti che stiamo facendo oggi, non legato ad ogni singolo Comune, ma proviamo a pensarlo complessivamente ai centottantasette Comuni della Provincia di Milano, e siccome il catasto venne inventato per introdurre degli elementi di equità nel prelievo fiscale, perché non rifletterci sopra un attimo e non pensare come possa essere lo strumento per equamente recuperare le risorse che servono per fare le opere che riteniamo necessarie.

Il messaggio che io voglio sollecitare a voi, che metto lì come inizio di un dibattito, e ringrazio il Centro Kennedy per l'oc-

casione offertami con il convegno odierno, è proprio questo. Dobbiamo batterci per realizzare davvero una grande area urbana governata, non soffermiamoci oggi a dire da chi e come, ma preoccupiamoci che sia in grado di perseguire degli obiettivi di sviluppo sostenibile complessivo senza farsi prendere dalle settorialità o dagli autonomismi esasperati e che sappia recuperare, in un sistema fiscale rinnovato, le risorse per realizzare gli interventi. Se questa operazione non la faremo noi a Milano e in Lombardia, non la si potrà fare in nessuna altra parte del nostro Paese, ma questo è proprio del fare politica e questa stamattina lo stiamo cominciando a fare.

Marco Cesca

*Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità
Regione Lombardia*

Buongiorno a tutti, qualcuno di voi mi conosce, alcuni Amministratori mi vedono frequentemente, il mio compito in Regione è spiccatamente orientato alle problematiche viabilistiche, quindi ogni giorno, tutte le settimane mi capitano tavoli come quello che noi chiamiamo del sud ovest, quello dell'area del Magentino-Abbiatense e in termini di definizioni progettuali, di progettazioni di itinerari alternativi, ma così come mi trovo con loro, mi trovo con tutta la Regione Lombardia con altre aree con altre delicatezze, e di volta in volta mi rendo conto che quando i problemi non vengono affrontati nel vero profondo significato, nelle vere e profonde difficoltà e criticità, prima o poi se si sorvola su queste problematiche,

prima o poi ci si ferma e si ricomincia da capo.

Uno di questi esempi è stato il sud ovest all'epoca, ma lo è in questi giorni il Sempione bis, la 341, sapete tutti che erano già in conferenza di servizi e che in conferenza di servizi è emerso il disagio, la difficoltà nel dare poi una approvazione definitiva a un progetto che poi così male non era perché poi negli incontri successivi un po' alla volta si capì che si potevano trovare delle soluzioni.

Io ringrazio di essere stato invitato a dire in mezzo a grandi personaggi, Verga in particolare è stato mio Assessore negli anni passati, quindi ne ho sempre un buon ricordo, devo dire che mi è dispiaciuto che l'intervento dell'architetto Ranzani sia stato un pò interrotto, un pò accorciato, dovremmo farglielo progettare

la prossima volta in tempi più adeguati perché era di estremo interesse, cioè il problema che frequentemente mi capita in questi tavoli, che interessandomi della viabilità e non del territorio in senso lato, io mi trovo a dover affrontare, non sempre ho le conoscenze o le competenze per poter affrontare in maniera adeguata le problematiche di inserimento di una infrastruttura viaria che è sempre un dolore, non è mai una cosa piacevole, e comunque può sempre essere una opportunità dall'altra parte, anzi deve essere la massima opportunità possibile.

Risolviamo questo problema invitando a questi tavoli anche le competenze e i colleghi delle valutazioni di impatto, i colleghi del territorio, i colleghi delle Province si accompagnano anche per gli aspetti territoriali, quindi non è che sia proprio una questione così semplificata dicendo parliamo di un progetto tecnico, quanto è larga una strada, quanto deve andare dritta, quali sono i regimi di curvatura, il rapporto col territorio c'è, ci rendiamo conto anche che il rapporto di territorio c'è anche in senso inverso nel momento in cui vediamo alcune strade che hanno perso il loro significato, non parlo della statale 11 dove

c'è la storia, ma parliamo della tangenziale est, il casello di Carugate che cosa è diventato per una scelta di posizionamento, di insediamento di centri commerciali, è in perenne congestionamento, ma tutto il giorno, non nell'ora di punta, tutto il giorno.

Situazione analoga la vediamo e la stiamo confrontando perché in altri tavoli molto parcellizzati ci chiedono un parere dal punto di vista della mobilità e della viabilità per insediamenti di nuovi centri commerciali, dove vediamo il quadratino di cinque chilometri per cinque chilometri quando va bene, di solito ci limitiamo ai cinquecento metri per cinquecento nei termini di mobilità, ovviamente con progetti che sono accompagnati anche da analisi della mobilità che però sommati uno all'altro, incastornati in questo puzzle dell'area Milanese, della grande Milano, diventano poi gli elementi che possono mettere in crisi l'intero sistema.

Entrando un po' nel merito della questione di oggi, dell'area su cui ci stiamo interessando, io devo dire che sembra che abbia vinto una lotteria da una parte, cioè ci sono miliardi a non finire legati a Malpensa, legati all'alta capacità, legati all'insediamento del nuovo

polo fieristico Rho-Monza, dall'altra ha avuto la sfortuna di estrarre il biglietto giusto, nel senso che tutto questo potrebbe essere l'assoluta rovina, sui tavoli ci stiamo muovendo con molta attenzione, con molta prudenza, tenendo conto di questi aspetti che Ranzani e tutti quanti oggi hanno espresso e dall'altra parte tenendo conto anche della nostra competenza, cioè nel momento in cui dobbiamo muovere un certo numero di veicoli e questo numero di veicoli per andare da Milano a Malpensa ci preoccupiamo del numero di veicoli che deve andare da Milano a Malpensa, che non sia ombra di nessuno che quell'intervento non serva per portare le persone da Milano a Malpensa, che sono molto di meno, ma serve per muovere della gente che non riesce a muoversi oggi sul territorio, chi deve andare a Milano molte volte che si trova sulla statale 11 o che evitano di andare in autostrada sulla A-4 non credo tanto perché pagano il pedaggio, ma quanto perché poi si trovano in uno dei nodi peggiori di Milano, che è il nodo di Fiorenza, se non nel nord Milanese che è ancora peggio. In questa area alla fin fine ci troviamo con un elenco di opere, le stavo elencando

prima, Boffalora-Malpensa, Boffalora-Abbiategrasso-Tangenziale ovest, il nuovo ponte sul Ticino, la riqualificazione da Abbiategrasso-Vigevano, il polo fieristico, tutto quello che è legato al polo fieristico che vuol dire comunque il completamento del collegamento della statale 11 con la 33 con la 233 fino alla S.P. 46 Rho-Monza, che viene ad assumere sempre di più il ruolo di tangenziale nord di asse di distribuzione a nord di Milano, la rete minore che viene coinvolta e nello stesso polo fieristico, il completamento e la nuova 33 anche nella penetrazione su Milano, quindi anche su un ruolo nuovo rispetto alla distribuzione dell'area Milanese. Sulla questione di trovare un altro punto di approdo a Milano, il progetto che era prevede il prolungamento della metropolitana fino alla Fiera, quindi ci sarà una nuova fermata di Pero, una nuova fermata di Fiera e a Fiera ci sarà il grande interscambio tra l'altro tra le relazioni dell'alta capacità dove è prevista una stazione e metropolitana e l'arrivo di tutto il sistema viabilistico, quindi questo molto complesso. Sui tavoli: volevo entrare un attimo nel merito dell'ultimo

intervento del Sindaco Gatti; noi stiamo portando avanti una soluzione che da una parte sia attenta al territorio, ci siamo reso conto della necessità di distribuzione dell'area, dall'altra sia attenta al territorio in termini ambientali, ci rendiamo conto benissimo di quale delicatezza ha un'area di questo genere.

Terzo elemento, dobbiamo stare attenti a realizzare un'opera che non sia vecchia prima di essere conclusa, quindi sia potenziabile, sia adeguabile, sia già potenziata dove serve, nei limiti in cui serve.

La proposta che è nata a quel tavolo sull'asta Magenta-Abbiategrasso-Cislano-Cusago-Milano, è stata quella di trovare un itinerario che è stato individuato, adesso ci sono ancora delle alternative in gioco, dove realizzare un'arteria a semplice carreggiata la dove oggi i livelli di traffico non sono tali da far presupporre il sopravvento critico, ma di chiedere già da adesso da Cislano fino alla tangenziale ovest, la realizzazione di una doppia carreggiata che li i carichi di traffico sono già tali.

Il requisito essenziale è che tutto il resto del sedime sia un sedime che possa adattarsi al momento, siccome siamo proprio al limite della criticità di



traffico, della soglia di traffico rispetto alla capacità della strada, è di trovare un sedime dove domani se serve si possa potenziare questa arteria.

Se questo viene assunto seriamente da tutti i soggetti al tavolo, non è un problema poi realizzare le opere per fasi e di verifica, cioè non solo di utilizzo migliore delle risorse perché non sempre sono sufficienti per fare tutto, ma anche un utilizzo intelligente per non fare delle cose inutili.

Dario Vermi

Assessore ai Trasporti e Viabilità Provincia di Milano

Buona giornata a tutti, questo è un convegno per me molto importante perché si svolge in una realtà a me molto cara, perché io ho cominciato qui i primi passi non di politico ma di Amministratore, cosa che si sposa, o almeno dovrebbe sposare molto bene, con il far politica così come tutti abbiamo auspicato.

Sarà un caso ma in questa settimana, io ho cominciato lunedì alle Stelline di Milano, parlando in un convegno di altra area politica, ma comunque area sempre di governo, e finisco la settimana qui a Magenta, sentendo riproporre, devo dire con soddisfazione, come un'esigenza non più rimandabile la presenza della politica nell'Amministrazione.

Si è molto parlato sul fatto che la politica la devono fare i com-

petenti, ricordando come basterebbe un buon ragioniere o un buon architetto per governare il territorio; in realtà l'esperienza ci insegna che così non è, quindi ben venga questa riflessione proposta dagli amici del Centro Kennedy.

Altri, che mi hanno preceduto, hanno già tracciato un quadro generale delle infrastrutture delle quali questo territorio ha bisogno, un territorio estremamente importante, l'unica vera grande area verde ancora davvero disponibile per la grande Milano.

Credo che ormai tra tutti gli enti interessati vi sia una sensibilità, atteggiamento culturale, diverso soltanto da quello di sei-sette anni fa, rispetto ai problemi della mobilità e dell'approccio che dobbiamo avere con le quattro ruote, con la nostra per-

sonale automobile, pertanto è ora di affrontare quello che viene definito il federalismo fiscale. Certamente è tempo che i territori, gli enti che li governano, dispongano delle risorse economiche finanziarie necessarie per far fronte ai compiti che sono loro affidati.

La Provincia di Milano, per quanto concerne quello che si chiamava una volta Assessorato, adesso si chiamano Direzioni Centrali, di mia competenza, dispone di poco più di cento miliardi di lire all'anno quando va male, centoquindici quando va bene, il che è assolutamente risibile come risorsa, perché noi disponiamo di una rete stradale Provinciale di livello e di importanza nazionale, qualche volta addirittura sopranazionale: Ebbene in più ci sono state poste in carico circa centottanta chilometri di strade ex ANAS tenute in condizioni pessime. Ricordo come esempio che ANAS ha passato alla Provincia una strada: la Milano-Meda, cioè uno degli assi pulsanti della mobilità Milanese, che non rispetta i canoni della sicurezza, che è stata costruita contra-leggem, in cui abbiamo dovuto porre limiti di velocità di settanta chilometri all'ora, che sembrano una follia, perché questa strada non rispetta né in larghezza, né in altezze, né in

banchine, i termini elementari della sicurezza.

Per mettere a cantiere le strade di cui questa nostra Provincia o la grande Milano, come sempre preferisco chiamarla io, necessita occorrerebbero qualche cosa come seimilaottocento miliardi di lire.

Ma veniamo alle questioni qui poste. Noi siamo impegnati su una serie di fronti che vi riassumo velocemente.

Sulla provinciale 38 la Gaggiano-Binasco, dalla provinciale 203 alla statale 494 cioè la Vigevanese, siamo già in corso di progettazione esecutiva e penso che i lavori potranno essere appaltati addirittura nel 2003, per un importo circa di sei miliardi e ottocento milioni: Abbiamo effettuato la progettazione per il collegamento per Trezzano-Cusago, stiamo lavorando sulla variante di Busto Garolfo, sulla provinciale 109 Busto-Lainate. Per la provinciale 12 Inveruno Legnano, l'inizio dei lavori è previsto entro l'estate di quest'anno per un costo totale dell'opera per circa sei miliardi. Sono previsti interventi per migliorare la sicurezza lungo la provinciale 12 in tutto il tronco che riguarda il tratto tra Legnano e Inveruno, il primo lotto Legnano-Busto Garolfo è già finanziato per un costo di circa due miliardi, l'appalto dei lavori è previsto entro

la fino di questo stesso anno, il secondo lotto tra Busto e Inveruno che è finanziato nell'anno 2002, ha un costo di due miliardi, attualmente è in corso la progettazione definitiva.

Infine abbiamo redatto uno studio di fattibilità tecnico economica e urbanistica ambientale sulla variante della 11 nel tratto Sedriano-Settimo Milanese. Della Boffalora-Malpensa vi ha già parlato l'architetto Cesca.

Sulla variante 33 del Sempione la conferenza dei servizi è stata sospesa e sono stati aperti dei tavoli tecnici per arrivare ad alcune risoluzioni che potranno consentirci di partire con i lavori e di terminarli in un giro di circa cinque anni.

Terminata questa carrellata che riguarda questa parte del territorio esprimo alcune considerazioni di carattere un più generale.

Comincio con alcune problematiche che riguardano il ferro, che sta ai vertici della nostra attenzione. Sulla linea di alta capacità Torino-Milano abbiamo portato a casa anche un bel po' di risorse da distribuire sulle stazioni tra Magenta e Milano. Questo consentirà di rendere i collegamenti diciamo tra Milano e Novara, ma soprattutto fino a Magenta a livello di linea metropolitana.

Stiamo inoltre ragionando per introdurre un sistema di trasporto rapido di massa sulla

direttrice della ex statale 33 del Sempione approfittando dei lavori che sono concepiti su questo tratto, perché li vorremmo sperimentare, riteniamo con possibilità di successo, sistemi innovativi che possono andare dalla metro-tramvia a quei sistemi di autobus puliti, cioè quelli che vanno col sistema elettrico quando sono nella conurbazione urbana e invece vanno con il metano, con il gas pulito nei tratti extra cittadini.

C'è poi il potenziamento infrastrutturale trasportistico della linea ferroviaria Milano-Mortara, e questa sarà veramente una delle leve che potranno cambiare e di molto il sistema della mobilità dell'Est Ticino.

Questo non vuole essere naturalmente un quadro esaustivo delle complessità e delle possibilità che il vostro territorio offre, ci saranno anche altre occasioni, altri momenti di intervento per chiarire meglio tutte queste tematiche per le quali io vi dico che sono pronto a discutere su tutti i tavoli della Provincia. Nell'ottobre scorso abbiamo licenziato il Piano provinciale di bacino della mobilità dei trasporti e entro quest'anno licenzieremo il documento strategico di indirizzo.

Abbiamo fatto, ritengo, un ottimo lavoro, così come credo di poter dire, per il piano triennale

dei servizi, cioè il trasporto pubblico locale che partirà l'anno prossimo venturo a gennaio. A questo proposito abbiamo diviso il territorio della Provincia in sei comparti, uno è più o meno quello che vi riguarda più direttamente, mettendo a profitto una serie di lavori che nel tempo, negli anni la Provincia di Milano aveva accumulato. Avremo davvero un servizio pubblico che potrà cominciare ad essere competitivo con l'auto privata.

Alcune considerazioni se mi consentite in chiusura, facendo di nuovo appello a quel senso della necessità di una politica, una politica il più possibile condivisa di cui parlavamo all'inizio di questo mio intervento.

Ranzani diceva che non possiamo più lasciare fare ai Sindaci che si mangiano praticamente tutto il territorio, mettendoci poi in condizioni difficilissime quando dobbiamo ipotizzare, tracciare, realizzare un'opera pubblica e una infrastruttura viaria.

E' proprio vero. Io ho sessantaquattro anni e mi ricordo che quando ero giovane la Brianza si vedeva ancora intatta, così come era, si vedeva disegnata, le colline, i corsi d'acqua, i declivi, il sorgere del sole, il tramonto, il corso dei fiumi, come se fosse una stampa antica. Ora sfido chiunque di voi ad andare per la Brianza e a capire dove si

trovi, perché se lo mettono per traverso o se lo bendano per un attimo, non capisce più se è a sud, a nord, a est o a ovest, perché è diventato un conglomerato totale e sovente brutto, diciamo molto brutto, mentre era uno dei territori più belli del mondo, se è vero che Sthendal se ne è innamorato e parla di Milano e della Brianza come dei luoghi di sogno della sua vita intera, e non è retorica scusatemi, è proprio quello penso.

Sempre su questo versante, noi abbiamo perso una grande occasione allorché negli anni '95-'99 abbiamo detto di no all'interporto di Lacchiarella. Lotte all'ultimo coltello, divisioni all'interno della Giunta di Centro Sinistra che governava allora la Provincia, scompensi fortissimi. Sapete cosa è successo? E' successo che le necessità



di mobilità di quell'area hanno fatto sì che a Lacchiarella si stanno facendo comunque tutti i centri di distribuzione merci che erano stati ipotizzati senza che sia stata messa lì una infrastruttura viaria o ferroviaria. Abbiamo avuto il danno e la beffa, perché il mondo non si ferma, allora o lo governiamo noi, uomini della politica e uomini di buona volontà, o altrimenti il mondo va avanti lo stesso, certamente con più difficoltà e disordine.

E chiudo con un'altra annotazione amara caro Senatore Colombo, che voglio ringraziare per avermi invitato qui.

Vedete, tanti anni fa Colombo ed io siamo stati l'uno opposto all'altro sulle barricate di una politica vissuta credo con grande intensità, ma anche con molta schiettezza, sono contento del ritrovarlo qui oggi, non so se amico, ma certamente uomo con il quale colloquio e con il quale stiamo costruendo.

Vi dicevo che volevo chiudere con un'altra nota amara. Ebbene non ritengo possibile che qualcuno che amministra o crede di amministrare la mobilità del Comune di Milano possa pensare che Milano finisca a qualche cerchia, la cerchia dei Navigli, ai bastioni, a quella delle filovie e a quella dove vuole lui. La Milano che conta e quella che ha il cuore e il cervel-

lo in piazza del Duomo o nei dintorni, ma che ha i polmoni e le gambe, e queste stanno qui in provincia, a venticinque a trenta a quaranta chilometri dal centro di Milano. Ebbene il sistema della mobilità è un fluido e come un fluido va governato. Non è pensabile di chiudere il rubinetto alla cerchia dei bastioni o qualche altra cerchia, o questi rubinetti li governiamo tutti assieme o qualcuno si arrabbierà molto, ma soprattutto la questione non verrà risolta. E' tempo che qualcuno si metta a ragionare di queste cose assieme a noi.

Fatto questo appello, chiudo con un'altra questione che riguarda invece la gestione del territorio in senso lato di cui parlava l'architetto Ranzani. La questione dei Centri commerciali, dei nuovi enormi centri commerciali che sono generatori e attrattori di traffico per quanto riguarda il territorio della Provincia di Milano. La Regione Lombardia rilascia le autorizzazioni, le rilascia evidentemente d'accordo con i Comuni, ma sia l'una che gli altri fanno un guasto al territorio, ma poi i Comuni chiedono alla Provincia di costruire nuove strade, di allargare quelle esistenti, di duplicarle, alla faccia del Laboratorio di Rosate.

E' tempo che qualcuno si faccia l'esame di coscienza.

Francesco Prina

Sindaco di Corbetta

Se mi permettete prima di entrare nel merito dell'analisi sulle infrastrutture della mobilità del Magentino vorrei fare una battuta eminentemente politica, riprendendo l'intervento degli Assessori Verga e Di Tolle. Concludevo il mio intervento al convegno dell'anno scorso, affermando e chiedendo tra le mie tre tesi conclusive, che "abbiamo **urgentemente** bisogno di un piano territoriale di coordinamento Provinciale come primo strumento di programmazione e coordinamento urbanistico sovracomunale nell'area metropolitana".

In questi ultimi due anni abbiamo avuto degli ulteriori approfondimenti ma siamo nel passaggio delicato, conclusivo di questo processo speriamo si possa portare a compimento. Appunto la mia battuta politica è questa. Io sono ancora uno di quelli che pensa il piano territoriale di coordinamento del Parco Sud e del Parco del Ticino

come due atti di grande civiltà, ma sono altrettanto convinto che nel 2002 nel territorio industriale, meglio post-industriale più importante d'Europa, uno dei più importanti insomma, non avere ancora il piano territoriale di coordinamento Provinciale di questa area metropolitana sia un atto di grande inciviltà affermo ciò, non perché sia acritico rispetto a quanto sta avvenendo sui tavoli dell'Assessorato alla pianificazione territoriale della Provincia, ma perché sono convinto che l'area metropolitana milanese ha bisogno di un piano territoriale di coordinamento come lo dissi anche quattro anni fa, col (P.T.C.P. - "TARGETTI") lo ridico e lo riaffermo adesso.

Nella presidenza della conferenza dei Sindaci della Provincia di Milano cui faccio parte, stiamo preparando un documento articolato, certamente non acritico rispetto ai

contenuti del piano territoriale che sta procedendo, certamente un documento che entrerà nei metodi e nei meriti, che dirà cosa va bene e cosa non va bene.

Sarà la sede del Consiglio Provinciale poi, che avrà la responsabilità politica del proseguo dei lavori e della sua approvazione.

Noi Sindaci (penso di non dire niente di strano) dobbiamo fare in modo che un piano di coordinamento territoriale sia il più condiviso possibile, infatti il P.T.C.P. deve essere uno dei primi obiettivi di pianificazione territoriale di questa grande area metropolitana.

Questa era la nota di tipo politico, adesso entro nel merito del Territorio del Magentino.

Non mi dilungo più di tanto perché evidentemente abbiamo già avuto una relazione ottima del nostro architetto Ranzani, mi permetto soltanto di fare qualche accenno molto sintetico. Vado per brevi tratti.

13 comuni, 118.000 abitanti tra gli assi viari di comunicazione ferro gomma (SS. 11 e FS. MITO) però su questi assi abbiamo un territorio particolare, che già nella sua definizione, trova la sua "ambiguità peculiare": Est Ticino, o ovest Milano?

Il titolo del convegno, richiamando l'Est Ticino, secondo me vuole confermare la peculiarità di questo territorio ancora non

distrutto dall'anonima conurbazione già avvenuta in altri luoghi del territorio provinciale. Un territorio dove l'ottanta per cento è ancora libero e abbiamo urbanizzato solo il venti per cento. Di questo ottanta per cento quanto è da tutelare? Quanto è da valorizzare? E quanto è da occupare? Questa è la grande sfida, la grande scommessa che ci vede in prima persona noi Sindaci (e qui ne vedo qualcuno), dove ci misureremo in questi decenni perché qui sta la grande sfida di questo territorio.

Malpensa e Rho-Però avanzano e per primo, avanzano le infrastrutture.

Ha ragione il Sindaco Gatti, noi Sindaci in questi ultimi tempi siamo tempestati da telefonate di società che cercano spazi industriali per collocare la logistica (trasportistica).

Infatti, sappiamo tutti che dal punto di vista del trasporto su gomma, tranne qualche circosollazione degli anni settanta ottanta, è da cinquant'anni che questo territorio non sviluppa una strategia, non sviluppa una strada, una nuova via. Solo quando saliamo in macchina, ci accorgiamo, che molte volte sul nostro territorio si formano lunghe file, e ovviamente se non come Milano anche sul nostro territorio troviamo delle situazioni caotiche. Ci siamo preservati all'ottanta per cento, ma



evidentemente quando abbiamo che fare con una misura di tipo trasportistico molto moderna, ci si trova in crisi e in difficoltà.

La grande sfida è sotto i nostri occhi, tocca a noi disegnare questo territorio, tocca a noi tutelarlo, tocca a noi evidentemente prevederne le infrastrutture in uno sviluppo sostenibile. Diceva giustamente Ranzani: "della ex statale 11, (ormai non più di competenza dell'ANAS ma della Provincia), bisogna anche tratteggiare una alternativa. Noi Sindaci nel piano territoriale di coordinamento abbiamo chiesto espressamente di togliere i caselli dell'A1, portando le barriere della Ghisolfia, Rho-Cornaredo-Arluno e Boffalora, portandole prima del Ticino; cioè conglobare la nostra area all'interno di una logica metropolitana che vede per il trasporto su gomma velo-

ce l'attuale autostrada in alternativa alla statale 11: lo richiediamo ancora con forza e nel P.T.C.P. con soddisfazione leggiamo che questa esigenza è stata recepita.

D'altro conto dal punto di vista del trasporto su gomma e del trasporto su ferro è strategica la linea ferroviaria storica e ovviamente i parcheggi, i posteggi o comunque l'interscambio ferro gomma delle attuali stazioni.

La linea ferroviaria storica diventerà LA FUTURA METROPOLITANA PER QUESTO TERRITORIO.

Ecco io mi fermo qui perché non vorrei adesso ripetere tutto quello che diceva Ranzani, io mi trovo abbastanza d'accordo sui contenuti della sua relazione, anche se su temi puntuali, mi riferisco alla discesa dell'asse infrastrutturale che porta a Malpensa coinvolgendo Milano-Pavia, aprirei un discorso di relazione sia con i Comuni, sia con i Parchi esistenti, per vedere dove questo tracciato sia in modo ottimale da realizzare.

Ma non è su questo che voglio soffermarmi.

Come conclusione del mio brevissimo intervento desidero rimarcare l'importanza del **"laboratorio sperimentale di ricerca studio e progettazione del territorio, Magentino"**. Abbiamo tra noi il professore Giancarlo Consonni del Politecnico di Milano che sarà il

referente scientifico di questo laboratorio. Perché mi sono fatto promotore all'interno del Magentino di questa esperienza? Perché credo sarà una esperienza molto importante per i destini del Magentino.

Con la Presidente della conferenza dei Sindaci del piano territoriale di coordinamento, abbiamo insistito e ottenuto che una volta approvato il piano territoriale di coordinamento si facciano vivere i tavoli interistituzionali.

Il nostro, quello del Magentino vivrà anche dopo l'approvazione del P.T.C.P, studierà e approverà i nostri temi sovracomunali. Questi infatti non saranno più affrontati dalla Provincia o dalla Regione e dal singolo Comune, ma saranno affrontati, a secondo delle proprie competenze, con il tavolo interistituzionale, (nella logica di trattativa e di approfondimento dei soli temi sovracomunali di questo territorio omogeneo).

Questa è una garanzia evidentemente non solo di programmazione più corretta, ma una garanzia da condividere in un modo strategico più complessivo per le scelte sovracomunali da realizzare all'interno dell'area omogenea. Questo laboratorio governato dall'assemblea dei 13 Sindaci del Magentino, con il supporto scientifico del Politecnico di Milano, sarà

determinante per il futuro di questo territorio.

Mi premeva anche se molto in sintesi comunicare l'importanza di questo laboratorio, perché non solo io personalmente ci tengo parecchio, ma perché sarà uno strumento importante culturale e scientifico per la nostra pianificazione.

Suo compito sarà l'approfondimento tecnico urbanistico che correlato con le scelte politiche dei Sindaci, cercherà di affrontare i problemi sovracomunali in un modo diverso di come si è fatto fino ad ora.

Un tema territoriale covracomunale di Corbetta, di Arluno, di Bareggio, di Boffalora, di Casorezzo, di Magenta, di Marcallo con Casone, di Mesero, di Ossona, di Robecco s/Naviglio, di Santo Stefano Ticino, di Sedriano e di Vittuone rispetto alla Provincia, saranno dei temi che il laboratorio (coincidente col tavolo istituzionale governato dai Sindaci) affronterà complessivamente.

Questo mi sembra un metodo corretto per ritornare alla prima domanda che mi ponevo un anno fa, abbiamo urgentemente bisogno di un piano territoriale di coordinamento Provinciale condiviso che affronti in un modo complessivo o sostenibile i problemi dell'area metropolitana Milanese. Grazie.

Mario Tassone

Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti

Permettetemi di ringraziare il Senatore Colombo e tutti per questo invito.

Farò qualche riflessione senza la pretesa di entrare nella specificità dei problemi, sarebbe ovviamente dopo quello che ho sentito fuori luogo da parte mia. Mi limiterò a sottolineare quale è il significato dell'impegno da parte del governo in questo particolare momento, che ritengo trovi anche una corrispondenza molto significativa con i temi qui dibattuti.

Quando parliamo di infrastrutture di trasporto, oggi ci rifacciamo ad una visione culturale diversa rispetto a quella che ha segnato il nostro passato.

Oggi, infatti, ci rifacciamo ad una più rigorosa politica del territorio per alla quale sia gli enti locali, che ne hanno la titolarità, sia il governo centrale intendono attenersi.

La strada per farlo è quello di rendere costante e produttivo il dialogo tra i diversi enti preposti alla loro progettazione e realizzazione, superando incompre-

sioni oppure vere e proprie mancanze di dialogo, quali abbiamo registrato nel passato.

Ma si tratta anche di promuovere una politica del territorio complessiva, non suddivisa in compartimenti a sé stanti per i quali sviluppo urbano, infrastrutture, attività produttive e ambiente venivano trattati come elementi separati.

Oggi l'approccio culturale che poniamo su questi temi è quello di ricercare e favorire l'integrazione tra i diversi sistemi. Per esempio, facendo assumere maggiore rilievo ad un tema in passato trascurato, quale è quello della logistica. Tanto è vero che il piano generale dei trasporti approvato nell'aprile del 2000 si chiama appunto Piano generale dei trasporti e della logistica. E questo tema rientra senza dubbio nell'obiettivo di gestire il territorio avendo a cuore la salvaguardia dell'ambiente, pur in un'ottica di sviluppo.

Pertanto, sotto questo profilo, non si sono differenze nell'ap-

proccio ai temi della politica di sviluppo e dell'ambiente tra Nord e Sud, fatte salve, ovviamente le differenze che intercorrono tra queste due realtà.

Certo e che i temi che voi avete affrontato di politica ambientale, di politica del territorio complessiva, di mobilità si collocano in questa area in una prospettiva Europea molto più avvertita che il altre zone del Paese.

Infetti, o le infrastrutture servono ad intercettare sviluppo e a costruire momenti di integrazione, oppure risultano fini a se stesse: Non dimentichiamo a questo proposito che c'è stato anche un periodo che si realizzavano infrastrutture alcune utili, alcune meno utili, più per arricchire il medagliere che per reale necessità. Si procedeva, insomma, senza organicità e senza razionalità.

Il problema che voi avete affrontato è un problema estremamente serio, perché vi sono delle opere in corso, sia per quanto riguarda la viabilità che le ferrovie che sono destinate ad incidere profondamente nei collegamenti internazionali del nostro Paese e a migliorare la mobilità interna ed esterna della sua area più industrializzata.

Si tratta del collegamento che va dalla penisola Iberica ai Balcani ed oltre, attraverso una intermodalità dei trasporti, che combina strada ferrata e strada su

gomma, ferrovia e autostrada.

Tutto questo deve avere ovviamente un quadro di riferimento politico più ampio. Non si tratta soltanto di una politica delle infrastrutture da risolversi in ambito regionale o interregionale, ma deve avere un respiro a livello nazionale ed internazionale con politiche infrastrutturali appropriate.

Se questo è il dato, comprendiamo meglio che cosa significano i "corridoi" internazionali e le stesse autostrade del mare per tutto il nostro Paese e per il suo avvenire, destinati come siamo a diventare sempre più elemento di cerniera tra l'Europa e i Paesi del mediterraneo.

In questa prospettiva c'è l'esigenza di adeguare le infrastrutture sia per il trasporto delle persone che per le merci. In questa prospettiva deve indirizzarsi il potenziamento delle ferrovie e del sistema delle autostrade, offrendo sempre alternative sempre più efficaci al trasporto su gomma, soprattutto per le grandi distanze.

Ma soprattutto va garantito nel nostro Paese il rispetto dei tempi per quanto riguarda l'approvazione dei progetti e l'esecuzione delle opere, attraverso la garanzia degli iter autorizzativi e la certezza dei finanziamenti.

Se i tempi si dilatano, infatti, viene meno ovviamente la connessione tra infrastrutture e sviluppo economico. Un'opera che dovrebbe creare le condizioni



per lo sviluppo, se viene realizzata oltre i tempi normali, non risulta più remunerativa sia per l'opera in sé che per gli effetti indotti che essa dovrebbe determinare.

Per questi motivi il governo intende procedere ad una parziale riforma della legge sulle opere pubbliche, la legge Merloni, condizionata al suo nascere dalle vicende giudiziarie dell'epoca.

Venendo alla questione dell'adeguamento delle grandi autostrade, tra le quali si inserisce la variante della famosa Milano-Bergamo-Brescia, ritengo che tali iniziative debbano inquadrarsi in una più generale politica di recupero del territorio attraverso trasporti alternativi, favoriti dalla realizzazione di centri di interscambio intermodali con il sistema delle ferrovie, e quindi dei porti e degli aeroporti, ponendo particolare

attenzione agli sviluppi della logistica.

Questo approccio ha ancora più valore in un ambito, come è quello del Parco del Ticino, meritevole di essere tutelato nell'interesse non soltanto dei residenti, ma anche delle popolazioni che usufruiscono dei suoi benefici anche soltanto di carattere ambientale.

Da qui la già ricordata esigenza di procedere con una visione organica di programmazione del territorio. Da qui la disponibilità del ministero che rappresento al dialogo con tutti gli attori della programmazione territoriale ed infrastrutturale per favorire la ricerca di soluzioni idonee per le diverse esigenze. Un percorso di collaborazione che trova qui oggi una testimonianza diretta da parte di tutti i soggetti istituzionali intervenuti.

Grazie.

MUTTI & C. S.R.L.

**20013 MAGENTA (MI)
Strada Robecco 16
Tel. Fax 02/97290668**

Installazione impianti elettrici

Civili ed industriali

Cabine media tensione

Automazione cancelli basculanti

Sistema di sicurezza - Antifurto

Pronto assistenza



Pianificazione territoriale

Per la formazione di una moderna cultura nella pianificazione del territorio

La funzione del Piano Regolatore Comunale.

I tempi in cui la Regione Lombardia mandava un messaggio alto e nobile alla cultura italiana in tema di programmazione economica e pianificazione dell'uso del suolo, rendendo obbligatoria la redazione di un Piano Regolatore Generale per tutti i comuni, a prescindere dalla consistenza della popolazione residente e dal loro ruolo nel più vasto contesto territoriale, sono definitivamente tramontati.

Oggi il PRG comunale è uno strumento sempre più privo di inci-

sività, al punto di essere quasi esclusivamente considerato come la sede della formalizzazione burocratica di decisioni che vengono prese altrove e con altre procedure, di cui si tende sempre più ad esaltare le funzioni, come gli accordi di programma, i piani di settore, gli interventi straordinari, le deleghe speciali gli organi esecutivi eccetera.

A mandare in crisi l'unica vera esperienza di pianificazione dell'uso del suolo che ha caratterizzato, per alcuni decenni, la nostra storia sono stati diversi fattori:

✓ l'utilizzo ciecamente burocratico di una normativa, spesso

contorta ed incomprensibile, da parte di una categoria di legulei dell'urbanistica, più portati ad esaltare la forma che la sostanza di un progetto urbanistico generale;

✓ alcune sentenze dei massimi organi giudicanti dello Stato: in alcuni casi sorprendenti nel merito, quasi sempre disarmanti nei tempi di risposta a ricorsi o quesiti;

✓ una generale tendenza politica alla liberalizzazione più completa di ogni forma di intervento privato, anche quando esso sconfinava nell'arbitrio fatto ai danni dell'interesse comune;

✓ ultimo, ma di grande importanza, la formazione di una coscienza comune secondo cui l'exasperato dinamismo delle attività umane e le problematiche in termini ambientali che esso comporta, non possono essere efficacemente governate da uno strumento che ha la limitata funzione di indicare, spesso con ritardi politici decennali, dove si possono costruire gli edifici residenziali, dove gli insediamenti industriali e dove le strutture di servizio, all'interno di un territorio di competenza di pochi chilometri quadrati, come è nella caratteristica degli oltre 1500 comuni della Regione Lombardia.

E' soprattutto questo ultimo argomento che voglio qui approfondire.

Era prevedibile, infatti, che la situazione descritta, col passare

del tempo, avrebbe finito col mostrare la propria inadeguatezza di fronte alla complessità e all'interdipendenza dei fenomeni sociali e naturali dell'epoca attuale, soprattutto se si tiene conto del fatto che, nonostante la legge urbanistica regionale del 1975 dicesse che il PRG avrebbe dovuto riguardare tutto il territorio comunale, gli interessi degli amministratori e degli operatori si sono di fatto concentrati, anche nell'area protetta del Ticino, su circa un quinto delle superfici comunali disponibili (quelle edificabili), lasciando tutto il resto a livello di vuoto da riempire o di limbo in attesa di una destinazione più redditizia, una volta vinta la battaglia contro gli "insostenibili vincoli imposti al Parco".

Se si pensa che (sempre per quanto riguarda la Valle del Ticino) in questo limbo è concentrata la totalità delle risorse naturali dell'area e che nel corso dei decenni in contributo finanziario regionale, finalizzato al mantenimento in efficienza di questo patrimonio, è andato via via scemando, non si ha difficoltà a dedurre che, o il rapporto tra uomo e suolo ineditato cambia nell'immediato futuro (e i vincoli diventano elementari norme comportamentali), o il modello di sviluppo che va consolidandosi finirà con l'arrecare pesanti danni alla nostra esistenza ed arriverà ed arriverà a compro-

mettere quelle delle generazioni future.

Il Piano del futuro e ruolo dei Parchi Naturali.

Lo "sviluppo sostenibile", dichiarato solennemente come obiettivo irrinunciabile per il futuro dell'umanità, si basa sul mantenimento dell'equilibrio tra le attività umane nel campo dello sviluppo economico e quelle, molto meno redditizie ma di grande interesse comune, finalizzate a mantenere elevate le funzioni degli elementi naturali presenti in un'area. Il protocollo di Kyoto del 1977 sancisce addirittura che si dovranno prevedere risarcimenti economici per quegli stati che attraverso il mantenimento delle foreste fungono da polmone vitale a quelli che producono gas inquinanti attraverso gli impianti industriali.

C'è da ipotizzare che, quando questo equilibrio si spezzerà, per un certo periodo e per una stretta categoria di persone, ci potrà anche essere una fase di favorevole congiuntura economica, ma, nel medio-lungo periodo, lo scadimento della qualità della vita finirà col coinvolgere tutti in modo indiscriminato.

Nelle aree protette nazionali e regionali si è cercato di mantenere in bilico la bilancia dei consumi e della conservazione delle risorse, con molta fatica e con politiche fatte più di "divieti" che di proposte alternative. Questo

non per cattiva volontà o per spirito punitivo di un ristretto numero di foindamentalisti dell'ambiente (come molti disinformati sostengono), ma perché alle istituzioni delle aree protette non è seguita una reale attribuzione di poteri e di funzioni, tali da poter tentare con successo l'avvio di un modello alternativo di vita rispetto a quelli ormai dilagante, basato esclusivamente sullo spreco.

Privati delle facoltà e dei mezzi per indicare in positivo politiche di sviluppo complessivo, costretti a fare da guardiani disarmati di valori naturali in via di estinzione contro l'avanzata dei mezzi corazzati dello strapotere economico, i Parchi (con speciale riferimento a quelli lombardi) sono oggi ridotti a delle finzioni istituzionali ed a svolgere *in vitro* la parodia dello sviluppo sostenibile.

Per cercare di rompere l'assedio che sta subendo e per evidenziare, ancora una volta se fosse necessario, la propria vitalità intellettuale e le proprie potenzialità operative, il Parco del Ticino, che ha caratteristiche peculiari particolarmente adatte alla funzione sopra indicata (se gliene venisse data l'occasione), ha voluto recentemente indicare una strada alternativa a quella della norma burocratica di tutela degli elementi naturali, che offre ormai fianchi vulnerabilissimi ai detrattori ed è addirittura in pro-



cinto di essere definitivamente travolta in alcuni contesti provinciali attorno a Malpensa.

Attraverso un meticoloso lavoro di rilievo e di restituzione cartografica del “mosaico dell’uso del suolo e delle unità ambientali” esistenti su una vasta superficie di circa 17000 ha (ma che verrà entro breve raddoppiata), il Parco ha evidenziato la collocazione geografica, l’andamento fisico, la consistenza ed il livello di criticità biologica di ciascun ecosistema naturale presente nel proprio territorio.

Questo lavoro, che non si contrappone ma integra in modo essenziale la funzione del vecchio modulo del Piano gestito per “zone omogenee”, consente

di progettare, integrare o realizzare *ex novo* un sistema di rete ecologica, dalla cui efficienza dipende la concreta speranza di contrastare quell’esasperato processo di cementificazione del suolo e di inquinamento degli elementi naturali che è in corso da tempo nella nostra regione.

Una rete ecologica è un insieme di corridoi ecologici; un corridoio ecologico è un insieme di elementi naturali o paranaturali tali da consentire lo spostamento della fauna tipica di un’area geografica e, quindi, si configura come un mezzo eccellente per il mantenimento della biodiversità presente.

Individuando “le zone nobili” della rete naturalistica esistente

nel Parco, il suo andamento geografica, i suoi punti invalicabili di compromissione artificiale e dando le indicazioni necessarie per una sua progressiva ricomposizione, il Parco ha voluto presentare un programma teorico, ma dai contorni scientificamente provati, entro cui operare nel futuro con interventi mirati, programmati o, in mancanza d'altro, anche sporadici. I vantaggi e le opportunità che questo lavoro offre sono infiniti e per comprenderli basta indicare alcuni tra i più importanti:

- ✓ l'affermazione definitiva di un cambiamento culturale nel campo della tutela naturalistica che passa da un concetto di difesa passiva del territorio protetto, impostato sulla "vincolistica", a quello dell'intervento mirato e migliorativo;

- ✓ la possibilità di mettere a disposizione di tutti conoscenze essenziali del territorio, per agevolare la realizzazione di opere pubbliche compatibili con l'ambiente coinvolto (soprattutto per quanto riguarda la nuova viabilità), con l'indicazione di contesti naturali da salvaguardare in assoluto se, in base ai dati rilevati nel lavoro, si trovano oltre il limite di criticità (calcolato con metodologia scientifica per ogni ecosistema) e con l'individuazione di luoghi su cui intervenire con opere di compensazione e mitigazione miranti a ricomporsi

re i corridoi ecologici interrotti;

- ✓ la possibilità di mantenere elevate le funzioni naturali di ecosistemi essenziali per la qualità della vita nell'area del Ticino con interventi tutto sommato limitati;

- ✓ la possibilità di una riqualificazione del paesaggio agrario ed urbano con la rimessa in funzione di elementi paranaturali (canali, filari, siepi, parchi urbani) che, oltre a svolgere la funzione di ponti biologici preziosi, contribuirebbero a far riscoprire contesti paesaggistici che la insipienza dell'uomo ha spesso totalmente cancellato.

In questo periodo di cieca follia distruttiva, contrabbandata sotto il termine di "sviluppo liberalistico", c'è poco da sperare per il futuro della Valle del Ticino, nonostante essa sia formalmente tutelata da 25 anni.

Ciononostante, essendo lo strumento predisposto dal Parco di eccellente qualità tecnica e di fondamentale importanza politica per il mantenimento di quell'equilibrio nello sviluppo che indicavo all'inizio, voglio sperare che il Parco stesso voglia e sappia farne ampio uso e che le altre istituzioni dimostrino qualche sensibilità verso il problema.

Luciano Saino

La centrale di Turbigo è passata alla Edison da Enel a Edipower

La potenza installata nella centrale termoelettrica di Turbigo, da 30 a 1730 Megawatt, è andata di pari passo con lo sviluppo industriale italiano e, in particolare, del milanese. La produzione di energia elettrica italiana annuale si aggira intorno ai 200 miliardi di KWh, pari al 2 per cento della produzione mondiale. La centrale termoelettrica di Turbigo ha prodotto nella sua storia secolare circa 150 miliardi di Kwh utilizzando prima carbone, poi olio combustibile denso e attualmente metano.

In questa centrale - dal 1928 al 2002 - si sono succeduti tutti gli stadi tecnologici in cui si è sviluppata la produzione di energia termoelettrica in Italia ed, inoltre, è un nodo fondamentale per

quanto riguarda la distribuzione dell'energia: in particolare, la linea elettrica che porta il "nucleare" in Italia transita proprio per Turbigo.

Brevemente quindi, dai 30 megawatt a carbone del 1928, attraverso una serie di ampliamenti e revamping, la centrale ha oggi una potenza installata di 1730 MW. Ma si tratta di "megawatt" arricchiti da apparati di protezione ambientale che sono stati installati negli anni Novanta con una spesa vicina ai mille miliardi di vecchie lire, poco meno di quanto ha speso l'Edison per acquistare oggi l'intero complesso. La centrale termoelettrica di Turbigo era, quindi, il "bocconcino" più prelibato dell'Eurogen, la seconda genco che l'Enel ha dovuto mettere in



vendita - nel marzo scorso - per rispettare il Decreto Bersani sulla liberalizzazione dell'energia elettrica.

Dal 21 maggio 2002 il grande impianto termoelettrico che fu della Vizzola (1927-1962), poi dell'Enel (1963-2002) passerà a Italennergia che fa capo a Edipower (Consorzio guidato da Nuova Edison che diventa così il secondo produttore nazionale, dopo l'Enel), la cordata promossa da Fiat con Electricité de France (Edf) per partecipare alla gara di acquisto di Eurogen, di cui fa parte anche la centrale ter-

moelettrica di Turbigo.

Dell'Italennergia fanno parte, oltre alla Edison (40%) con quote minoritarie, le aziende elettriche di Milano (13,4%), di Torino (13,3%), la svizzera Atel (13,4%) e alcune finanziarie. E tutto questo avviene in un momento in cui Tatò che aveva guidato l'Enel alla quotazione in borsa, alla diversificazione nel gas e nelle tlc, lascia il suo posto di Amministratore Delegato a Paolo Scaroni.

Giuseppe Leoni



Lavoro e mobilità

La crisi di grandi imprese in aree sistema o in distretti industriali: il ruolo della rete di sistema per interventi programmati

Negli anni '80, all'epicentro delle grandi crisi occupazionali di aree sistema o di distretti industriali si collocava il drastico ridimensionamento o la scomparsa di strutture produttive di rilevanti dimensioni, coincidenti in gran parte con il settore tessile, o chimico, o siderurgico (in ogni caso industrie di base) che risultavano incapaci di affrontare la concorrenza delle analoghe attività produttive sorte in

paesi in via di sviluppo, in grado di "copiare" una tecnica produttiva priva ormai di rilevanti capacità implementative di sviluppo e suscettibili di valorizzare i bassi livelli retributivi praticabili negli stessi paesi.

Il "male oscuro" che investe adesso il nostro sistema produttivo e il quadro degli insediamenti industriali appare più complesso. Il problema della scelta della localizzazione

migliore e più economica investe non soltanto il costo lavoro, ma tutti gli elementi del "sistema paese"; inoltre, non si tratta solo di un decentramento di reparti produttivi relativamente a prodotti standardizzati sul piano della tecnica di produzione e della qualità del prodotto, ma un decentramento che può investire sia i reparti produttivi ad attività più complesse e tecnicamente più difficili, sia anche il settore della commercializzazione, della logistica, ed al limite della ricerca.

L'impresa, soprattutto quella che opera a livello internazionale, ha come potenziale campo di localizzazione non un territorio, non un paese, ma al limite il mondo. Ed è su una scacchiera mondiale di potenziali localizzazioni che essa si muove: per il decentramento di produzioni, per la individuazione dei sistemi più efficienti, più economici. Per queste potenziali localizzazioni, alle tradizionali aree dell'est asiatici, si sono aggiunte, da alcuni anni, quelle corrispondenti ai paesi ex socialisti: aree quest'ultime particolarmente concorrenziali per la qualità della mano d'opera, per la sua "coerenza" ad un sistema produttivo quale quello dei paesi occidentali, per il suo basso costo.

In queste condizioni, un'area di dimensioni ristrette, come può essere un'area sistema o un distretto industriale, non appare in grado di fronteggiare le conseguenze di una scelta che, sul piano locale, possono essere drammatiche in termini di tenuta dei livelli occupazionali. In altre parole, è difficile immaginare la possibilità di adottare strumenti in grado di contrastare una decisione, che quasi sempre è maturata in zone, ambienti, livelli del tutto estranei agli interessi prevalenti delle stesse aree.

Che cosa fare allora? Anzitutto, a nostro parere, è del tutto inutile richiamare precedenti accordi ed impegni, che chiaramente riflettono condizioni e possibilità ormai passate e non più significative, in rapporto alla situazione attuale; si tratta invece di adottare una strategia mobile e complessa, che deve avere come referente ed ente attuatore un organismo valido e rappresentativo delle istituzioni dell'area, ed in grado di dialogare efficacemente con le forze economiche dell'area stessa.

Nelle condizioni preliminari che la Regione Lombardia ha recentemente posto, in ottemperanza alla normativa nazionale, affinché un ente possa



accreditarsi per la formazione professionale o per l'orientamento al lavoro in vista di partecipare ai bandi della stessa Regione anche su finanziamento dello Stato o della Unione Europea, si rileva l'importanza attribuita alla "rete": e cioè al complesso dei rapporti che l'ente è in grado di realizzare con il sistema istituzionale, economico, formativo, scolastico dell'area. È chiaro che quanto più forte, efficace ed estesa è questa rete, tanto più tali interventi sono destinati a realizzarsi con efficacia e validità.

Ma lo stesso concetto di rete può essere applicato su una scala molto più vasta, come nel

caso delle crisi occupazionali sopra rilevate. Si tratta, in altre parole, non certo di far blocco contro una decisione che al massimo può essere ritardata, ma per contrastare la quale in via definitiva l'area non possiede né le risorse finanziarie né gli strumenti; si tratta invece di impostare una strategia elastica, complessa, articolata, in grado di mobilitare tutti i protagonisti per far sì che da una situazione di crisi rilevante si possa uscire non solo senza significativi danni, ma, possibilmente, attraverso uno spostamento dell'intera economia e sistema sociale dell'area su basi più elevate, più qualificate.

Occorre cioè trasformare un momento di difficoltà in un fattore di progresso.

In qual modo e con quali strumenti? Si accenna qui una gamma di possibili interventi cui ricorrendo contemporaneamente o tra i quali individuare quelli applicabili. Si tratta, in primo luogo, di concordare con l'azienda che abbandona l'area modalità per un subentro, nello stesso sito produttivo già occupato, di un'altra attività, possibilmente compatibile e coerente con la prima: e ciò attraverso forme di marketing territoriale, attraverso forme cioè di attività promozionale nei confronti di imprese che necessitano di nuova localizzazione o di ampliamento.

A questo si aggiunge un'attività per il supporto e la ricollocazione dei dipendenti dell'azienda destinata a scomparire: forme di supporto finanziario da parte dell'azienda che cessa tese ad integrare il livello retribuito nel caso di nuove assunzioni da parte di ditte locali, attività di riqualificazione e riaddestramento delle persone che occupano i posti lavoro dimessi, promozione dei profili professionali degli stessi lavoratori presso il sistema imprenditoriale dell'area.

E ancora: supporto finanziario e guida operativa, attraverso la collaborazione della Camera di

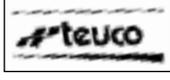
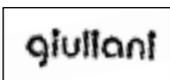
Commercio e della Regione, per la creazione di attività autonome (piccole imprese). Si tratterebbe, attraverso quest'ultima forma di intervento, di valorizzare le capacità imprenditoriali di ex dipendenti, in modo di non disperdere una risorsa che appare preziosa per lo sviluppo dei sistemi economici locali. Non è escluso inoltre che una quota, sia pur piccola, di profili professionali non più utilizzati possa trovare la sua ricollocazione nell'ambito del sistema della formazione professionale, in qualità di docenti.

Sono queste alcune delle vie da seguire per il recupero e la qualificazione delle risorse umane e territoriali in corrispondenza alla cessazione di un'impresa, ed altre si possono individuare: e -come si è detto prima- non è escluso che il nuovo assetto economico, sociale e territoriale realizzi, rispetto a quello precedente, un salto qualitativo e quantitativo positivo.

Tutto sta evidentemente alla capacità di guida, di intervento e di "immaginazione" della classe dirigente locale, nella misura in cui questa stessa classe dirigente è in grado di dimostrarsi convincente ed efficace nei confronti dei suoi interlocutori.

Ignazio Pisani

... DAL 1965



**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

Alcune mostre riaprono la diatriba

Maestri o Artigiani?

Prima Ginevra, infine il British Museum di Londra. In mostra oggetti di antiche civiltà amazzoniche o africane che hanno aperto la polemica fra il “partito dell’arte” e quello dell’etnografia.

Quei gioielli esposti (sculture eoreficeria, arnesi di lavoro quotidiano, strumenti istoriati finalmente, abiti o altro) sono opera di maestri o “semplicemente” di artigiani?

Sono capolavori d’arte o manufatti che hanno come solo pregio quello di essere unici, dunque di non avere copie? La questione è un po’ oziosa, più da specialisti abituati a spaccare un capello in quattro, che da

comuni mortali.

Certo, il gusto della gente cambia, ma una cosa bella è bella per sempre. E una cosa bella non può che essere un’opera “artigiana”, cioè fatta ad arte. Ecco perchè non sta in piedi la distinzione fra maestri ed artigiani.

Gli artigiani sono -a ben guardare- tutti maestri.

Lo sono stati nei tempi remotissimi, durante la civiltà greca e romana, lo sono stati nel Rinascimento, specie italiano.

Le botteghe d’arte erano botteghe artigiane e i giganti della pittura e della scultura si definivano, con umiltà ma anche



consapevolezza, artigiani.
Nell'artigiano è innato il senso estetico.
Nel suo lavoro è la perfezione il punto di arrivo. Non c'è la fretta di concludere. Il tempo è quello dell'ispirazione, non quello dell'utile economico.
Non si produce per documentare una fase del proprio lavoro ma per inseguire un'idea.
Questo vale sia per i maestri più nobili che per quelli apparentemente più umili e nascosti.
Ad ognuno il suo. Ad ognuno le

proprie competenze, il proprio genio.

E quello artigiano ha delle impronte digitali definite e chiare.

Sono quelle di maestri che hanno fatto cultura, ovvero sono riusciti a "coltivare l'uomo", a rendere il mondo più bello e migliore.

Gabriele Lanfredini
Segretario Generale
Unione Artigiani
della Provincia di Milano

Ben vengano i “Tirocinanti”

Il piano di occupazione del 2002, presentato alle parti sociali, punta sulla lotta per la sopravvivenza e lo sviluppo della piccola impresa. Il Governo pare stia studiando una nuova disciplina dei tirocini che includa la possibilità per il tirocinante di rilevare l'impresa quando il lavoratore autonomo va in pensione. In tale settore, infatti, molte imprese sono costrette a chiudere a causa del mancato passaggio generazionale, cioè dell'assenza di successori.

Il piano prevede forme di partecipazione dei lavoratori alla piccola impresa e incentivi alla continuità del lavoro autonomo.

L'obiettivo è quello di potenziare il tirocinio per aprire la strada alla successione del tirocinante nei casi, sempre più frequenti, di chi non è disposto a proseguire l'attività. E' una buona idea e un progetto che val la pena di appoggiare, così come avviene negli studi professionali (pensiamo ai notai, agli avvocati, ecc.).

L'Unione Artigiani della Provincia di Milano sostiene da tempo la tesi che la bottega artigiana deve essere autorizzata ad ospitare “tirocinanti”. Più che ai corsi professionali o ai contratti di formazione-lavoro parliamo delle botteghe-scuola. Un insegnante che è l'artigiano, un allievo che è il tirocinante. Un ambiente che è un vero e proprio “campo scuola” dove si apprendono conoscenze e segreti, si impara insomma, a diventare artigiani.

Una manualità che non è fine a se stessa, perchè è trasmissione di una esperienza professionale, è un luogo di incontro di culture, è una scuola di vita.

Se all'artigiano ricco di esperienza, fosse riconosciuta una funzione docente ed educativa si aprirebbero grandi opportunità per decine di migliaia di giovani a cui si spalancherebbero le porte di un lavoro avvincente e gratificante.

G. L.

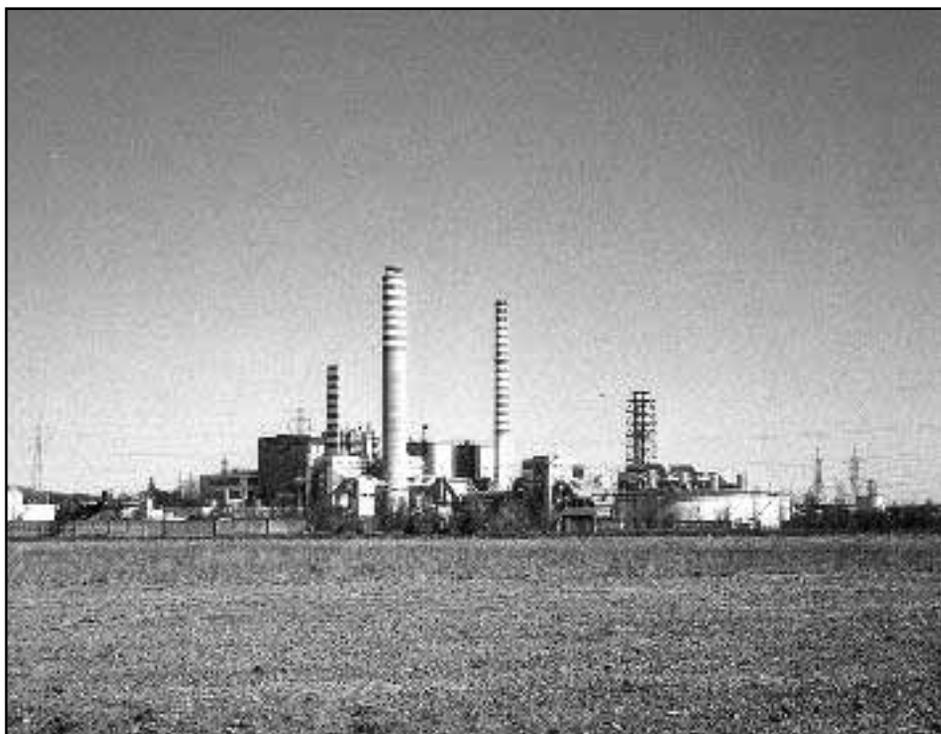
Incontro promosso da Api Milano

Energia: a breve un mercato non più per pochi intimi

Incontro sulle prospettive e gli sviluppi del mercato dell'elettricità e del gas.

Un mercato che si apre sempre più ai privati, all'insegna della libera concorrenza e dell'iniziativa privata. Un tema affascinante, e di sicuro interesse per i soci d'Api Milano, costantemente alle prese con i problemi legati all'utilizzo dell'energia elettrica e del gas. Due risorse, particolarmente indispensabili, per chi ha scelto come professione la strada dell'imprenditoria. Gradito ospite della Delegazione Sud Ovest d'Api,

nella tradizionale cornice dello Sporting Club Peralza, è stato l'ing. Renato Ornaghi della società Energy Saving. Ornaghi, ha ripercorso le principali tappe che hanno portato alla progressiva apertura di questi due settori. "Fino al 1992- ha detto- era un'utopia solo pensare alla liberalizzazione dell'energia elettrica. Poi, finalmente, grazie alle normative imposte a livello europeo, si è innescato questo cambiamento". Un processo, che però, per forza di cose, "non ha voluto danneggiare troppo" il vecchio mono-



polista Enel. La prima fase, è stata inaugurata con il decreto Bersani del 1999.

“Un provvedimento- ha commentato Ornaghi- che, di fatto, andava incontro solo alle grosse imprese”. Era rivolto unicamente ai grossi consumatori d’elettricità –il testo di legge del resto, parlava di più di 30 milioni di KW/h all’anno.

Successivamente, grazie all’abbattimento dei valori sotto la soglia del milione di KW/h, anche le piccole e medie impre-

se, hanno potuto giovare dei vantaggi offerti dal nuovo mercato. “Con un risparmio che si aggira intorno al 10-12%- ha spiegato il relatore della serata- le ingiustificate paure per quest’operazione sono state messe nel cassetto, mentre sono rimasti solo i benefici”. “La vera svolta- ha annunciato Ornaghi- si avrà a breve, quando l’Enel concluderà la cessione ai privati anche del terzo lotto. Allora, la cifra richiesta per l’ingresso scenderà sotto i 100.000 Kw/h

e in sostanza, il 95% dei soci Api potranno acquistare energia elettrica da chi vorranno". Leggermente diverso il discorso per quanto riguarda il gas. "Benché l'attenzione intorno a questa preziosa risorsa- ha evidenziato il consulente dell'Energy Saving- sia sempre maggiore, visto il continuo aumento dei prezzi, qui ci troviamo un po' più indietro". Anche qui, si è scelta la strada delle modifiche gradualmente. Inizialmente porte aperte, solo per chi aveva un consumo annuo superiore ai 200.000 metri cubi di gas all'anno, dal 2003, invece, tutti liberi di scegliere.

"Il vero problema comunque ha spiegato Ornaghi- è dato dalla difficoltà di creare, almeno nel breve periodo, una concorrenza accettabile al gruppo Snam-Eni. Esiste un monopolio di fatto, difficile da scardinare". Tra le soluzioni prospettate, quella di andare a comperare gas all'estero, magari battendo la via delle navi metaniere. Una possibilità che però, nel caso dell'Edison, ha già suscitato parecchie polemiche. Da ultimo, tra gli scenari per il prossimo futuro, anche quello "di una

borsa dell'energia elettrica". L'appuntamento è fissato per l'inizio del 2003.

Un'opportunità, che se inizialmente non potrà riguardare le singole imprese, potrà, invece, sicuramente interessare il Consorzio Energia d'Api Milano. Questo "vero e proprio centro servizi", attualmente presieduto da Teresa Lucini della società Eurocromo di Bernate Ticino, raggruppa oggi più di trenta imprese della zona. Si tratta di una realtà ormai consolidata sul territorio, che si propone come autentico punto di riferimento per gli operatori italiani, permettendo una notevole riduzione dei costi per l'approvvigionamento delle risorse energetiche. I dati della prima parte del 2002, infatti, confermano il trend precedente. Le aziende consorziate continuano a godere di un risparmio medio reale pari a circa il 12% (oltre un miliardo e mezzo di vecchie lire).

Fabrizio Valenti

Scuola e Territorio

L'offerta formativa: protagonisti di un progetto

Il Parlamento nazionale sta tentando di ristrutturare il sistema dell'istruzione e della formazione.

Ormai da diversi anni, norme e provvedimenti si rincorrono e si sovrappongono mentre la Scuola faticosamente, procede nel proprio servizio istituzionale.

La novità -certamente tale- è l'autonomia delle istituzioni scolastiche.

L'articolo 21 della legge 59/97 - legge Bassanini- si è concretizzata mediante un atto di decretazione secondaria, il DPR 275/99, nel quale si sviluppa l'intera articolazione delle autonomie previste, da quella organizzativa a quella didattica, da quella gestionale a quella finanziaria.

Si sono create le premesse per



una nuova presenza delle istituzioni scolastiche all'interno del Paese, disegnandone una potenzialità d'intervento che probabilmente neppure il legislatore aveva considerato.

Ancor più evidente alla luce della modifica intervenuta sul titolo V della Costituzione, dalla quale deriva, nel riassetto della Repubblica e quindi nella ridefinizione dei livelli di competenza e responsabilità, addirittura una tutela di rango

Costituzionale: Stato, Regioni ed Enti Locali intervengono in materia di istruzione e formazione “salvo quanto previsto dal DPR 275/99” sopra richiamato.

La scuola materna, non obbligatoria, è il primo momento scolastico che istituzionalmente il bambino all'età di tre anni incontra. E' un segmento di scuola altamente frequentato soprattutto nell'ultimo anno, che si articola sull'intero territorio nazionale con molteplici sfaccettature, con una coesistenza di offerta, statale e non statale, che rendono questo momento educativo, capillarmente diffuso in ogni paese, ma con risvolti organizzativi e strumentali notevolmente differenziati.

La scuola elementare, riformata nel 1990 dalla legge 148 cosiddetta dei “moduli”, sviluppa il proprio percorso -in cinque anni, divisi in due cicli, prima e seconda, terza, quarta e quinta- che la legge 30 del 2001 Berlinguer-De Mauro ha modificato, ma che al tempo stesso ha subito uno stop all'inizio dell'attuale legislatura quando su iniziativa dell'attuale ministro Moratti, se ne sono sospesi gli effetti in attesa di una ulteriore proposta di modifica che, come sopra richiamato, il Parlamento sta esaminando nel testo di legge delega presentato



nel febbraio scorso.

Tale legge delega affronta la tematica scolastico formativa con uno sguardo complessivo al sistema, individuandone i contorni organizzativi senza entrare nel merito dei contenuti, proponendo percorsi differenziati tra sistema dei licei (umanistico, scientifico, tecnologico, artistico, ecc.) e sistema della istruzione e formazione professionale.

La cassazione dell'obbligo scolastico con la nuova edizione dell'obbligo formativo è l'altra novità fondante il sistema che non manca di suscitare interrogativi e perplessità sia in termini organizzativi sia d'impostazione contenutistica.

Ma al di là del confronto solo

politico sul tema, c'è un aspetto di natura essenziale che andrebbe affrontato per trovare la chiave di lettura e di legittimazione per la presenza stessa di una istituzione scolastica e solo le risposte ad alcune domande fondanti possono indicare il percorso concreto e condiviso da seguire. Qual è il ruolo della scuola? Qual è il progetto di società a cui ci si riferisce? Chi è l'uomo e la donna che si accoglie, educa ed istruisce nell'ambito scolastico? Chi sono i soggetti chiamati a concorrere per la realizzazione di questo progetto?

Dal 1974 il tentativo di coinvolgere "l'ambiente esterno" alla scuola ha trovato nei Decreti Delegati, il consiglio di circolo o d'istituto, il distretto scolastico, il consiglio scolastico provinciale e così via. Esperienze vissute, troppo spesso svuotate di significato, rischio di autoreferenzialità della scuola a cui si contrappone oggi il tentativo dirigistico del sistema. Esperienze dunque superate in termini organizzativi, ma le nuove responsabilità assunte a vario livello dal sistema amministrativo non possono rendere estranei soggetti come la famiglia, i docenti ed il mondo sociale nel cui territorio esiste l'istituzione scolastica: un'autonomia ghezzata sarebbe la peggiore

delle situazioni in cui una scuola potrebbe trovarsi, condannata all'asfissia.

In tal senso è doveroso conoscere ciò che l'impianto delle riforme ci presenta, quali relazioni si intrecciano nel rispetto dei ruoli propri di ciascuno, quanto può essere frutto della collettività la presenza della scuola.

L'identità di un territorio è frutto della convivenza vissuta ed arricchita dalla presenza di ciascuno: una osmosi continua tra i soggetti istituzionali a cui è delegato il "governo" del sistema, governo la cui forza si fonda sulla capacità di dialogo.

Ciascuno con le proprie responsabilità, con la convinzione che si tende al "bene comune".

Con questa consapevolezza riteniamo opportuno offrire un'occasione di conoscenza, di confronto, di dialogo con il Convegno del 15 giugno prossimo presso il Centro Paolo VI a Magenta sul tema della scuola, occasione rivolta a tutti i soggetti coinvolti, amministratori locali in prima persona perchè ciascuno porti il proprio mattone, ma con l'intento di definire insieme il progetto.

Marco Bianchi
Segretario CISL Scuola
Magenta-Abbiategrasso

L'indagine congiunturale di Apimilano

L'impresa torna a correre

Dopo il crollo verticale dovuto alle conseguenze dell'11 settembre, torna lentamente a riprendere fiato il sistema economico ed imprenditoriale del sud-ovest milanese. Lo attesta senza mezzi termini la consueta relazione trimestrale curata dalla delegazione di zona di Apimilano, il sodalizio che raggruppa migliaia di piccole e medie imprese.

Come accade da tempo, un corposo campione di imprenditori di Magentino ed Abbiatense e delle zone attigue è stato interpellato per valutare i risultati conseguiti nel quarto ed ultimo trimestre del 2001. Ebbene, chi si attendeva un protrarsi dell'incertezza deve ricredersi: la domanda interna, ad esempio, cresce per il 17.6% delle impre-

se, contro lo striminzito 4% di ottobre. La diminuzione di fatturato interno riguarda ancora il 47% delle imprese, ma il trend è in miglioramento.

Nel 35% dei casi l'andamento della domanda è invece stabile. Più seria la situazione nel mercato interno all'Unione Europea, dove la crisi che ha colpito la locomotiva tedesca porta ad una diminuzione della domanda per le imprese del sud-ovest pari al 69%; il sistema Italia sembra insomma reggere meglio rispetto ai principali partner europei.

Situazione analoga per quanto riguarda il mercato extra europeo, che pagherà (ed ancora per qualche tempo) lo scotto della crisi argentina; nel sud-ovest si è riscontrato un calo delle

richieste in oltre il 65% dei casi. Le positività riguardano invece l'andamento del fatturato; se fino ad ottobre il 64% degli imprenditori aveva dichiarato un calo, ora la percentuale scende sotto il 50% (esattamente a quota 47,1%).

Le aziende che hanno invece aumentato il fatturato, recuperando praticamente gli effetti del dopo New York in poche settimane, ammontano a ben il 23.5%: sei volte tanto rispetto al trimestre scorso.

Negativi invece i dati relativi all'occupazione: le imprese che hanno registrato un aumento dei propri dipendenti scendono all'11.8% del campione, quelle che denotano invece un calo

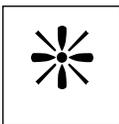
sono superiori (17.6%).

Ciò è dovuto, almeno in parte, al minore ricorso al lavoro interinale; la congiuntura negativa di settembre ha difatti indotto molte imprese a non avvalersi più dei lavoratori a tempo determinato, che nell'arco del 2001 erano aumentati esponenzialmente in tutta l'area.

Ciò che più importa, tuttavia, è che l'Ufficio Studi di Apimilano è in grado di dire che stando ai dati in suo possesso le prospettive per il 2002 sono confortanti; sembra fondata l'ipotesi di una ripresa, e lo si desume soprattutto dall'andamento degli investimenti, che stanno sempre ad indicare il grado di fiducia dell'imprenditore: un terzo esatto delle imprese interpellate ha deciso investimenti per oltre 130 mila euro (250 milioni circa), mentre una percentuale molto più alta del recente passato (pari al 16.7%) ha deciso di immettere nel circuito produttivo oltre 250mila euro. Le imprese della zona contano insomma di beneficiare di provvedimenti fiscali quali la Tremonti-bis, puntando perciò a fare del 2002 un anno di decisa crescita.



Fabrizio B. Provera



Il Cardinale Montini e la Saffa

Il 1° Maggio 1963

L'ing. Pietro Molla, che allora dirigeva lo stabilimento di Ponte Nuovo di Magenta, ricorda così quella visita del Cardinal Montini alla Saffa.

Sua Eminenza il Cardinale Montini il Primo Maggio 1963 è venuto a Ponte Nuovo di Magenta per consacrare la nuova Chiesa dedicata a San Giuseppe Lavoratore. Era stata costruita dalla Saffa per donarla poi alla parrocchia perché la chiesetta dedicata alla Madonna del Buon Consiglio, fatta costruire alla fine del 1800 da Giacomo De Medici fondatore degli stabilimenti Saffa, non era più sufficiente per accogliere i fedeli di Ponte Nuovo.

Mi è rimasto impresso nell'animo e nella memoria, il modo particolarmente solenne con cui il Cardinale Montini ha svolto il rito della consacrazione.

Dopo questo rito, ha onorato con la sua presenza la premiazione degli anziani Saffa. Di questa cerimonia conservo alcune fotografie ed osservandole ancora oggi, mi colpisce in alcune, lo sguardo penetrante, profondo, severo, quasi profetico, di Montini; in altre, la sua cordialità, affabilità e un leggero sorriso.

Ciò che conservo di più significativo, è il testo del discorso che al termine della premiazione, il Cardinale Montini ha fatto, ai dirigenti, alle maestranze e agli anziani Saffa; discorso sul tema *“Per la Pace nel lavoro”*; discorso non a braccio ma da Lui letto sul manoscritto che aveva steso la notte precedente, lavorando sino alle prime ore del mattino. Me lo ha confidato il suo segretario Don Pasquale Macchi.

Il discorso, è a mio avviso molto importante e quasi conclusivo anche perché è l'ultimo discorso che ha fatto al mondo del lavoro prima di essere eletto Papa.

In esso si rivolge direttamente agli operai, agli impiegati, ai dirigenti, alle forze sindacali e focalizzando il tema *“Per la pace nel lavoro”*, afferma: *la pace si fonda, com'è noto, su l'ordine, su l'ordine vero ed umano; anzi, per usare le parole di Papa Giovanni XXIII, nella recente sua Enciclica appunto sulla pace, essa si deve fondare sulla verità, sulla giustizia, sull'amore e sulla libertà, esigenze queste implacabilmente dinamiche”*.

Mi ha colpito in modo particolare questa affermazione, perché io penso che l'avverbio *implacabilmente*, e, l'aggettivo *dinamico*, si addicono alla personalità di Montini, meno a quella di Papa Roncalli.

Pietro Molla

Un Vescovo e una Fabbrica

Il 1° maggio 1963 il Card. Montini visitò la Saffa di Pontenuovo.

Allora la Saffa era la Saffa, un complesso industriale di tutto rispetto dove macchinari moderni e maestranze competenti producevano - come una volta - fiammiferi di tutti i tipi e, inoltre, da qualche tempo, anche mobili e carta che era l'ultima novità della Saffa: la cartiera collocata nella parte nord dello stabilimento aveva richiesto un ingente investimento, ma il capitale impiegato aveva permesso alla Società di diversificare produzione e mercato.

Ma la Saffa non era solo una fabbrica. Era anche un paese; per essere precisi un "villaggio industriale".

Come altre industrie con un management capace di pensare alla grande, la Saffa aveva

costruito per i dipendenti case e scuole. Così Pontenuovo e la Saffa avevano finito per coincidere. C'era un orgoglio Saffa che diversificava dagli altri magentini gli abitanti della frazione posta sulle rive del Naviglio.

Proprio in quegli anni il villaggio Saffa, i cui inizi risalivano ai primordi del Novecento, era stato ampliato. Nuove costruzioni erano sorte: un architetto di fama, Giovanni Muzio, aveva disegnato le linee moderne di questi edifici fra i quali spiccava per la pura bellezza della struttura una chiesa.

La Saffa aveva anche scuole interne per chimici cartai e per meccanici, dalle quali uscirà l'élite che in anni successivi impianterà una serie di piccole industrie nel magentino.

E, infine, la Saffa di Pontenuovo era diventata capofila di altri sta-

bilimenti sparsi per tutta Italia, da Napoli a Fucecchio, da Jesi a Casalpusterlengo.

In una parola, il piccolo stabilimento per fiammiferi che nel 1871 Giacomo De Medici aveva costruito sulle rive del Naviglio utilizzando il vecchio edificio dell'ex dogana austriaca aveva "rampollato" ed era ormai difficile ricordare che una volta quella era stata campagna con qualche cascina e lenti carri agricoli e gente con calzoni di fustagno.

Nel volgere di poco meno di un secolo l'intera economia della zona era stata radicalmente cambiata, un paese era nato dal nulla, un'industria si era stabilmente collocata nel magentino e in tutta Italia (ma anche all'estero) ormai fiammiferi volevano dire Saffa e Saffa voleva dire Magenta.

Ecco, quella era la Saffa (stabilimento e paese) che il Vescovo di Milano vedeva quel giorno.

Era il 1° maggio, festa del lavoro. Mentre dovunque cortei e bandiere riempivano le piazze, a Pontenuovo quel giorno fu diverso dagli altri. Un Vescovo ed una fabbrica si incontravano; la Chiesa e il lavoro si erano dati un appuntamento; un Messaggio che aveva venti secoli e l'operosità umana volevano conoscersi. Il Cardinale aveva iniziato la sua

giornata consacrando la chiesa dedicata a San Giuseppe, un uomo che si era guadagnato il pane col sudore della fronte, poi aveva visitato lo stabilimento (mostrando un interesse non di maniera) e successivamente le "opere sociali" (scuole, refettori ed altro). Infine avrebbe incontrato maestranze e popolazione nel grande salone dove ogni anno si svolgeva la cerimonia della premiazione dei lavoratori anziani.

Quell'anno (1963) eravamo nel periodo del "boom" quando l'Italia, dopo la dura fase della ricostruzione dalle rovine della guerra, aveva intrapreso uno sviluppo impetuoso che avrebbe cambiato radicalmente il volto della penisola trasformandoci definitivamente in un Paese industrializzato e facendoci entrare nel ristretto club degli Stati ricchi; la nostra moneta riceveva l'Oscar delle valute; le sacche di disoccupazione venivano prosciugate e il "made in Italy" conquistava i mercati. Giustamente allora si parlò di "miracolo italiano".

Anche a Pontenuovo quel giorno il "miracolo italiano" aveva una sua visibilità nelle vie del paese dove scooter e qualche automobile incominciavano a sostituire le biciclette, nelle case dove la TV



Consegna della medaglia commemorativa al Cardinale Montini

aveva ormai il suo spazio, negli abiti stessi della gente che ormai si livellavano verso l'alto e rendevano indistinguibile l'operaio dall'impiegato, ma soprattutto in quella strana aria di fiducia nel futuro di chi ricorda ancora le ristrettezze di un recente passato. E la gente del lavoro quel giorno, festa del lavoro, attendeva di sapere cosa avrebbe detto il Vescovo.

Sapevano cos'era una fabbrica: ci lavoravano ogni giorno. Sapevano anche cos'era la Chiesa: il Papa, i preti, la Messa, le prediche domenicali, il Natale

e la Pasqua.

Ma cosa aveva da dire la Chiesa sul lavoro ecco, quello non era molto chiaro, nè ai dipendenti (più usi ai discorsi sindacali), né ai vertici della Società (più abituati a discutere i bilanci), gli uni e gli altri poco informati sulle encicliche sociali.

Di questo il Cardinale era ben conscio. Sapeva che quella era una buona occasione per illustrare alla gente di Pontenuovo il pensiero della Chiesa sul lavoro. "Nel suo faticoso cammino incontro a Cristo" (*prefazio dell'Avvento*) la Chiesa è inserita

nel mondo e quindi "i dolori, le speranze, le attese degli uomini, sono i dolori, le speranze, le attese della Chiesa" (Concilio Vaticano II).

Per logica conseguenza le problematiche del lavoro appartengono *"ipso facto"* alla dottrina sociale della Chiesa e ne sono uno dei punti focali non - come una vulgata troppo facile quanto imprecisa pensa - dalla *Rerum Novarum* di Leone XIII (fine Ottocento), ma molto prima. Questa attenzione al lavoro la si ritrova in San Tommaso (1200), ma anche in San Benedetto (Alto Medioevo), ma anche nei Padri Apostolici (I e II secolo).

In altre parole, il tema "lavoro" è coevo alla Chiesa dalle sue stesse origini.

Nei quasi dieci anni di permanenza a Milano il Cardinale non aveva mai perso l'occasione di parlare di questo tema. Era Vescovo di una delle diocesi più industrializzate dove molti - in numero crescente - erano quelli che al mattino entravano in grandi e piccole fabbriche; dove c'erano forti associazioni di imprenditori e altrettanto vigorose centrali sindacali. Quando si recava in visita pastorale nelle parrocchie vedeva accanto al campanile i capannoni delle industrie e i parroci oramai sape-

vano della particolare sensibilità del loro Vescovo per questo tema. Ma ancora prima di arrivare a Milano, Gianbattista Montini a Roma da stretto collaboratore del Papa aveva potuto affrontare i problemi del mondo di oggi da un osservatorio privilegiato come è quello di un centro a cui fanno capo i continenti.

Insomma, "sapeva" e, tuttavia, ogni volta che parlava ai fedeli si preparava con scrupolo come se fosse stato il suo primo discorso. Anche quella volta quello che voleva dire l'aveva scritto con la sua calligrafia minuta e la luce del suo studio era rimasta accesa fino a tarda notte. Così la gente di Pontenuovo ascoltò quasi un "catechismo del lavoro" suddiviso in tre punti: il ruolo dei lavoratori, il ruolo degli imprenditori e l'analisi delle trasformazioni sociali e degli *"ordinamenti nuovi nella compagine della convivenza civile"*, che è quanto dire delle dinamiche che percorrono la società di oggi.

L'occasione della festa era la premiazione dei lavoratori anziani. *"Guardo con venerazione - disse il Vescovo - ai vostri volti solcati dalle rughe degli anni e delle fatiche (.....), l'anzianità del lavoratore (.....) ha qualche cosa di eroico e di sacro, essa testimonia una vita umana (.....) degna*



Il Cardinale Montini in cartiera

del plauso della società e del premio (.....) di Dio.....".

Poi il discorso si allarga: "..... non è con l'ira e con la collera, ma con la forza dell'unione che i giusti diritti della classe operaia devono essere fatti valere (.....) Questa è l'intelligenza di cui una classe operaia - ormai matura - deve dar prova".

E agli imprenditori il Cardinale dice: la fabbrica non è solo un luogo dove si produce merce; deve essere molto di più: accanto ad alcuni fattori del progresso umano quali *"il miglioramento tecnico, sanitario ed estetico delle strutture industriali (.....) accanto all'ordinamento organizzativo*

e amministrativo di tutto il complesso" occorre anche "un rapporto più attento verso coloro che il contratto del lavoro mette vicini accompagnato al diritto di ricevere i mezzi e i modi per vivere bene" fino ad un "complesso di provvidenze che come un giardino fiorito si sviluppano attorno ai grandi stabilimenti" cosicchè "lo stabilimento diventi un'azienda e l'azienda diventi società collaborante (.....) diventi comunità".

Poi il Cardinale affronta temi più ampi; il discorso va oltre la fabbrica e si proietta verso il mondo di oggi nella sua complessità. L'uomo che diventato Papa scriverà *"Populorum progressio"* dice

a imprenditori e lavoratori: "La natura umana è sempre (.....) protesa verso il progresso, verso il graduale sviluppo delle sue risorse (.....) e la società italiana ha, sotto questo aspetto, ancora molto da fare (.....); la stessa evoluzione che l'organizzazione industriale moderna impone e produce trasformazioni sociali (.....) fermare il rinnovamento della nostra società al punto in cui siamo, non ci sarebbe pace vera e sicurezza".

E, riflette il Vescovo *"Abbiamo tante volte (.....) da tanto tempo sentito (.....) altre espressioni*

associarsi alla parola, oggi degnamente esaltata del lavoro: la lotta, la battaglia, la vertenza, la vendetta, l'oppressione, lo sfruttamento, l'odio (.....) Se oggi, io domando, la parola "pace" diventasse sorella della parola "lavoro" non dovremmo noi forse essere felici?".

Così parlò il Vescovo di Milano alla gente di una fabbrica quel 1° maggio presentando l'idea cristiana del lavoro e, contemporaneamente indicando la via di un progresso che coniugasse intelligenza umana e Vangelo e contrapponendo ad un immobili-



Il Cardinale Montini nel reparto cerini

simo frutto di una pigrizia mentale, una capacità dinamica di guardare il futuro.

Anche altre idee, però, percorrevano il mondo; l'idea marxista della lotta di classe e della radicale opposizione tra capitale e lavoro, l'idea "liberale" mutuata da Smith (l'interesse del singolo che configge con la solidarietà), l'idea della produttività e del mercato quali esclusivi punti di riferimento, quella dell'"avere" come meta suprema. Ognuna portava con sé promesse che sono sempre fallite.

Qualche anno dopo sarebbe iniziato uno di quei confusi periodi che ogni tanto ricorrono nella storia. Cortei dagli slogan tanto più affascinanti quanto meno dotati di normale buon senso "Siate realisti, chiedete l'impossibile" avrebbero percorso le vie delle città, nuovi manifesti avrebbero tappezzato i muri e delle canzoni avrebbero parlato di un mondo nuovo "Oggi ho visto nel corteo tante facce sorridenti, le compagne quindici anni, gli operai con gli studenti". Ahimè, alla fine di quel decennio iniziato nel '68 ci saremmo ritrovati avviati "verso condizioni sudamericane magari avanzando programmi scandinavi" (Ronchey). Nel frattempo la

finanzializzazione dell'economia avrebbe trasformato le industrie dalle aziende - comunità auspicate da Montini in pacchetti azionari da vendere e da comprare, vicende alla Saffa iniziate con Schimberni e continuate coi Bonomi, col villaggio Saffa abbandonato a se stesso e con la fabbrica ridimensionata.

Molto è cambiato nei quarant'anni che ci separano da quel 1° maggio del '63.

La storia non la si fa coi se. Tuttavia è possibile chiederci oggi, a distanza di tanto tempo, a illusioni bruciate, a occasioni mancate, se non sarebbe stato meglio riflettere di più sulle parole del Vescovo *"non lotta, ma cooperazione; non egoismo ma solidarietà; non immobilismo, ma dinamica capacità di andare avanti nella giustizia"*.

Avremmo avuto forse meno slogan, certamente più progresso.

Ed è per questo che, ancora a mezzo secolo di distanza, le parole di Gianbattista Montini (Vescovo e Papa) sono tuttora di attualità.

Teresio Santagostino

Via Pretorio, 30
20013 - Magenta (MI)
Telefono/Fax 02.97295339
Telefono 02.97294243
E-mail: fgagora@tin.it



Agenzia di Pubblicità,
Servizi e Comunicazione



Pubblicità

Relazioni Pubbliche

Servizi Editoriali

Ufficio Stampa

Concessioni Pubblicitarie

La “Piazza” nei ricordi dei vecchi vigevanesi

Della “piazza” di Vigevano molti hanno scritto, interessandosi di tutti i suoi aspetti: storici, artistici, religiosi. Vorrei trascrivere alcune notizie avute da vecchi vigevanesi. Alcuni chiamano la piazza, *ducale*, altri del *Duomo*; noi invece amiamo semplicemente dirla *nostra*. La piazza fu voluta dal duca Ludovica Maria Sforza, detto il Moro, luogotenente del ducato di Milano in nome del nipote Gian Galeazzo Maria Sforza, che nominò il 3 maggio 1492 Ambrogio Curcio soprintendente di tutti i lavori. Alessandro Colombo vede nel disegno della piazza la mano del Bramante, e forse quella di Leonardo, che furono a Vigevano proprio in quegli anni. Gli espropri delle case e del terreno per avere l’area desiderata furono però pagati dalla comunità. Alcuni privati mantennero, o

ricavarono, sotto la piazza delle cantine. C’erano poi vari pozzi; anche la Sacrestia capitolare ne aveva uno, come attesta una parcella del 1607.

Gli espropri furono necessari, perchè davanti al Duomo, oltre uno spazioso sagrato, esisteva, dice il Nubilonio: “una piazza antica di lunghezza come era la nuova, e di larghezza come una buona misura di trabucco senza li portici delli quali era circondata in parte. Anzi non era piazza, ma contrada, perocchè ivi si vendeva, e mercatesca era detta piazza, e sotto essi portici erano botteghe piene di drappi di lana”. I lavori, per l’area e la parte muraria, incominciati l’anno 1492, potevano già dirsi compiuti nel 1494.

Nel cinquecento, durante la dominazione spagnola, la piazza divenne proprietà della comunità.

Tuttavia questa nel 1561, trovan-

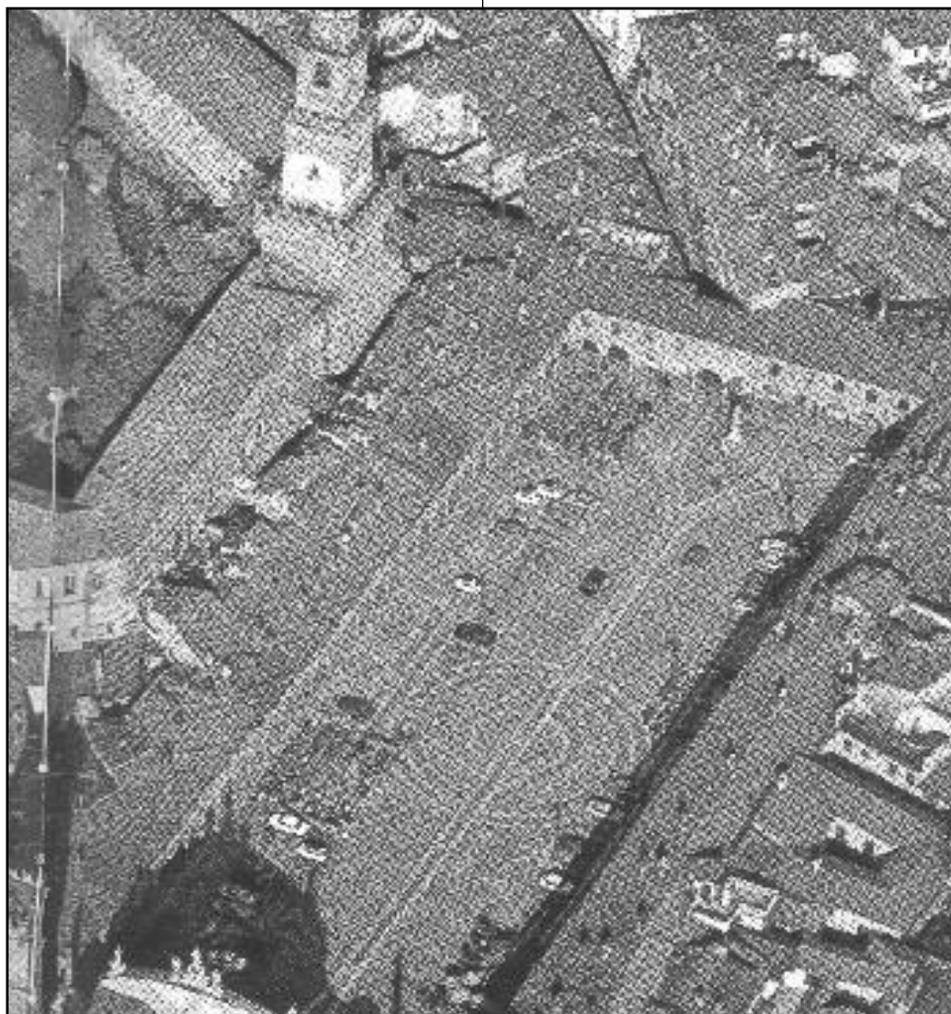
dosi ancora stremata per le angherie belliche subite da francesi e spagnoli, si vide costretta a vendere la piazza e trovò una compratrice nella Sacrestia capitolare. La piazza si chiamò allora, a tutto diritto, del Duomo.

La Sacrestia capitolare pagò alla città L. 4450.

Il primo febbraio 1765 la città

riscattò la piazza, che ritornò ad essere "nostra".

Nel periodo dal 1651 al 1765, quando la piazza era del Duomo, avvennero importanti innovazioni, dovute al Vescovo Caramuel: la facciata barocca del Duomo, la rimozione della rampa, la costruzione dello scalone, il completamento dei portici.



Nel 1680 il Caramuel compiva la nuova facciata del Duomo, da lui, architetto, disegnata ed eseguita sotto la sua direzione. Davanti alla facciata dispose anche il sagrato e lo volle in pietra, delimitato da piccole colonne di sasso.

In seguito sulla facciata del Duomo furono murati dei sedili di pietra, poi opportunamente rimossi.

L'ultima sistemazione del sagrato è del 1934. Le lastre centrali formano una croce, cara agli scongiuri degli studenti salterellini nei giorni di compiti in classe e di interrogazioni.

La nuova facciata del Caramuel copriva in gran parte quella cinquecentesca di Antonio de Lonate, ma armonizzava ingegnosamente la piazza con il Duomo e la sua torre campanaria.

Il secondo intervento del Caramuel in piazza fu la demolizione della rampa che saliva al castello. Essa era affiancata da scalinate in muratura e in granito e allungandosi sulla piazza, permetteva con il suo dolce pendio una agevole salita alle carrozze verso il castello, sotto la torre.

La rimozione della rampa rese necessaria un'altra opera che collegasse la piazza al castello. Caramuel ideò e realizzò lo scalone. Ormai la piazza aveva perso il suo diretto riferimento al castello.

L'ultimo lavoro del Caramuel sulla piazza fu il completamento della facciata della medesima e del porticato con le colonne nella parte mancante a causa della suddetta rampa ed anche perchè la piazza, dopo la rampa, si allargava fino alle mura del castello.

Ancora un'altra novità apparve in piazza durante il periodo di proprietà del Duomo: il monumento a San Giovanni Napomuceno.

I maggiori pericoli architettonici la nostra piazza li corse nel secolo scorso. Dove ora vi è la Cassa di Risparmio, aveva la sua sede il Palazzo comunale.

Venne edificato insieme con la piazza. Il capitolato d'appalto è infatti del 28 luglio 1492. Il palazzo portava lo stemma di Ludovico il Moro, dipinto dal pittore Ambrogio Bellazzi, la meridiana e si affacciava sulla piazza con un elegante balconcino secentesco balaustrato in ferro battuto, sostituito il 13 luglio 1832 con un balcone più grande ma meno bello, pagato lire 665 a Bernardo Argenti.

Il balconcino fu venduto a peso per complessive lire 78 e 40 centesimi a certo Giorgio Migliavacca. Sul vecchio balconcino era stato esposto per la prima volta il tricolore l'11 marzo 1821.

Il balcone fu tolto dopo il 13 ottobre 1912, quando gli uffici comunali furono trasferiti nei locali dell'Ospedale del SS. Sacramento

che, a sua volta, aveva trovato più ampia sede in corso Milano nel 1911.

Tolto il balcone fu restaurata anche la finestra che era stata manomessa.

Nel 1850 si progettò di sostituire tutte le colonne e persino i caratteristici capitelli con altri di carattere dorico e, come se non bastasse, di elevare con un secondo piano tutta la facciata, cambiando di forma e di misura le finestre, facendo correre su tutta la facciata una cornice dorica a mensola sporgente 45 centimetri e mascherando il tetto con una balaustra alta 1 metro e 35 centimetri. Noi ci chiediamo il perchè di tale progetto. Pare fosse solo questo: il palazzo comunale aveva bisogno di altri locali e non potendo essere sopraelevato da solo, si pensò di sopraelevare tutta la facciata. Bisognava poi aspettare un altro Caramuel, che con una terza facciata del Duomo ricomponesse l'armonia architettonica.

Senza dire che il progetto avrebbe nascosto ancora di più la torre. Un rimprovero che alcuni muovono allo stesso Caramuel.

Il "delitto artistico", come lo chiama il Colombo, non si consumò. Ma qualche anno dopo si ritornò sul progetto del cornicione, di un attico sforato (non si diceva balaustra) per mascherare le soprastrutture erette sui tetti e,

sentite questa infine, si parlò di scrostare tutto l'intonaco, rifarlo e lasciarlo al naturale.

Secondo tali progetti, la piazza avrebbe acquistato un aspetto di "leggerezza"; fortunatamente tale aspetto rimase nella testa dei progettisti.

La prima decorazione della piazza a graffiti e ad affresco avvenne subito dopo la sua costruzione; nel 1600 fu rinnovata su fondo azzurro e nel 1700 su fondo giallo.

In un documento del 1757 si parla di una generale imbiancatura della facciata della piazza e del porticato, del colore ai ferri ed altro ancora. La spesa di sole lire 297, soldi 2 e denari 8 ci fa capire che non dovette essere un gran lavoro, tanto più che durò in tutto solo circa un mese, a meno che si debba tener conto del modo e del costo del lavoro di allora.

Nel primo decennio dell'ultimo secolo, grazie al lascito Silva, lavorò al restauro della piazza con talento e passione il pittore vigevanese Casimiro Ottone, coadiuvato in parte dal pittore Luigi Bocca. La decorazione è ricca e festosa, con motivi vari di fiori, cornucopie, draghi, sirene, con eleganti figure geometriche, con le inquadrature delle finestre e gli ornamenti degli archi, con ritratti, simboli, molti stemmi e una iscrizione che ricorda la



munificenza di Giorgio Silva. I tre lati del porticato hanno 79 colonne e 78 sono gli archi che si affacciano sulla piazza. Le colonne hanno capitelli uno-diverso dall'altro, come una diversa dall'altra sono le decorazioni dei sottoarchi. Altre tre colonne interne sorgono davanti all'ingresso della Cassa di Risparmio, e altre tre dove un tempo c'era la porta detta dei Leoni, alla congiunzione delle vie denominate dei Mercanti, detta anche suolata e delle Beccherie. Forse faceva parte del portico

anche qualche altra colonna, poi murata, come appare da qualche capitello.

Altre colonne pare siano murate negli stessi edifici presso via S. Croce e nel lato dove la piazza si allargava verso il castello.

La lastricatura dei portici fu eseguita nel 1811 e risistemata cento anni dopo.

Il selciato in ciottoli del Ticino con tombinatura e rotaie di granito, su disegno dell'ing. Stefano Melchioni, venne fatto negli anni 1824 e 1825, quando furono tolti anche gli ingressi

alle vecchie cantine.

Il Nubilonio le ricorda quando scrive: “di presente (1580) si vedono sulla piazza gli fondamenti delle colonne e casamenti antichi, e sono cantine sotto terra, che si estendono sino a mezzo la piazza”.

Tra le figure del selciato attira l'attenzione la grande stella di Davide posta davanti al sagrato. La stella di Davide è a sei punte, a differenza di quella di Salomone che ne ha cinque.

La stella davanti al sagrato potrebbe essere solo un elemento decorativo o anche richiamare l'immagine della Sinagoga, figura della Chiesa.

La nostra piazza è un poco inclinata da nord a sud, verso il lato della torre, ma appena di circa 40 centimetri.

La piazza è lunga 134 metri e larga, in media, 50. Se si escludono i portici e il sagrato, la sua superficie è di mq. 5166. Poichè tale superficie corrisponde a circa sette pertiche vigevanesi (unità di misura mq. 738,887, in uso fino al 1750 circa), si può concludere che l'espressione vigevanese di essere nel “camp di set perti” per indicare un discorso inutile o una questione fastidiosa, da cui non si riesce ad uscire, potrebbe essere derivata proprio dalla nostra piazza, il campo dei passi perduti e delle discussioni perditempo dei vecchi e dei

nuovi vigevanesi.

Anche in tempi passati non mancavano le lamentele verso i pubblici amministratori. Sul finire del secolo scorso molti brontolavano perchè tra i ciottoli cresceva troppa erba, tanto da rendere la piazza simile ad un prato.

Attorno al monumento si riunivano, al mattino, i lavoratori che venivano assunti a giornata. E, come si narra nella parabola evangelica, alcuni rimanevano con i loro attrezzi, oziosi e delusi perchè nessuno li aveva assunti.

Avvenne che una mattina un gruppo di lavoratori disoccupati stava lasciando S. Giovanni Nepomuceno, quando arrivò il commendatore Giovanni Battista Negrone, conosciuto come *Scuriasin*. Vide che quei lavoratori avevano sulle spalle la falce, *al fer da pra*, e subito si accordò con loro perchè tagliassero i ciuffetti dell'erba (i zerbètt) che spuntavano dall'acciottolato della piazza. Il lavoro doveva essere fatto proprio come se fossero stati in un prato, con l'andare e venire, fermarsi di tanto in tanto ad affilare la lama e metterci anche un po' di tempo. Le risate di chi assisteva al lavoro erano un rimprovero per i pubblici amministratori, i quali per qualche giorno non si fecero vedere in piazza.

Pietro Bellazzi



Rotary di Magenta

Premiata ancora una volta la solidarietà

Al presidente dell'Avis Valerio Sartorio il "Paul Harris Fellow" 2002.

Ancora sensibilità e attenzione per chi si trova in difficoltà al centro delle iniziative della sezione magentina del Rotary Club. Nella tradizionale cornice dell'hotel Excelsior - ormai eletta a pieno titolo a casa degli amici rotariani - martedì 28 maggio è andato in scena un altro incontro all'insegna della solidarietà. Questa volta, fari puntati su una delle più importanti e gloriose realtà del nostro territorio all'interno del sempre attivo mondo dell'associazionismo. "L'Avis - ha detto il reggente del distretto

ing. Tino Viglio - con la sua insostituibile funzione, rientra di diritto nel lungo elenco dei benefattori silenziosi". "Per promuovere una migliore comprensione e relazione reciproca tra tutti i popoli della terra", è questa la motivazione principale che sta dietro all'assegnazione del prestigioso riconoscimento internazionale "Paul Harris Yellow". "E l'Avis - ha aggiunto il presidente del Rotary - con la sua missione umanitaria dà un contributo significativo, che speriamo possa diventare, se possibile, ancora maggiore". A fregiarsi del collare rotariano e del relativo distintivo, è stato Valerio



Sartorio presidente della sezione locale, in Avis dal lontano 1977. Venticinque anni spesi al servizio di una causa tanto nobile e ancora tanto da dare in futuro. Valerio Sartorio, ha saputo raccogliere una testimonianza "pesante", quella del cugino Carlo Maronati, padre fondatore dell'Avis a Magenta. Ma non solo allori e attestati di stima, sono arrivati nel corso della serata. Il Rotary Club Magenta, si è infatti impegnato nella costituzione di un comitato cittadino per la raccolta di fondi da utilizzare per il restauro della storica sede di Villa Brocca dell'Avis di Via IV Giugno. "Un atto dovuto" ha commentato Tino Viglio salutando i soci rotariani al prossi-

mo anno. "E'ancora più bello chiudere in questo modo" ha concluso. Sartorio, visibilmente emozionato, ha dichiarato: "E' la prima volta che un esterno, può fregiarsi di quest'ambito premio. E' una cosa che mi riempie d'orgoglio". Da ultimo, un appello a tutti i magentini "perché la casa delle associazioni, venga al più presto rimessa a nuovo". "Si tratta di un bene di tutta la comunità- ha aggiunto- è per questo che serve l'aiuto davvero di tutti. E' un gesto di civiltà".

Fabrizio Valenti

L'esperienza del Corotrecime Città di Abbiategrasso

All'inizio fu il canto di montagna o degli alpini: il binomio canto-rifugio o, se si vuole canto-Grande Guerra; fu il celebre coro della S.A.I. di Trento e i suoi innumerevoli seguaci e imitatori; fu, in sostanza, il canto trentino. Cori rigorosamente maschili in tenuta da montagna o da alpino.

Poi fu la scoperta di altre possibilità, di altri repertori regionali (come il Piemonte di Nigra, il Friuli di Zardini), le diversità nell'approccio al materiale popolare. L'emergere poi di musicisti, ricercatori, direttori di coro (Paolo Bon, Giorgio Vacchi, Bepi De Marzi, Luca Perreca, Gianni Malatesta ed ancora Agazzani, Marelli, Viglieremo e altri ancora), portatori ciascuno, non solo di uno stile diverso, ma anche di una particolare concezione del canto popolare e del suo rapporto con la coralità, fino a farsi,

taluni, autori essi stessi di un repertorio destinato ai cori "popolari".

Un mondo ricco, insomma, che almeno in questo, e almeno in certi anni, non è secondo alla coralità "polifonica", anzi quanto a vivacità e livello del dibattito.

Sono almeno tre i filoni che riassumono tutto ciò che avviene dopo la coralità popolare modello S.A.I.: la fedeltà al repertorio etno-musicologico che rinuncia alla mediazione musicale dell'armonizzazione e forse anche al modello stesso di coro (Viglieremo e l'esperienza del Coro Bajolese), l'autonoma composizione di canti e l'apertura a nuovi stili, nel tentativo di riproporre rinnovato il "popolare" nella civiltà metropolitana e globalizzata ed infine la libertà nel trattamento del materiale facendo dell'elaborazione un autonomo atto creativo del musicista



che diviene tale senza aggettivi, fino a superare il concetto di popolare per quello di arcaico (Pan Bon e la Nuova Coralità).

Questi concetti, che traggono spunto da un intervento di Sandro Bergamo, direttore della rivista *Choral Iter* edita dalla Feniarco (Federazione Nazionale Italiana Associazioni Regionali Corali), inquadrano l'attuale appartenenza del *Corotrecime* al movimento di Nuova Coralità che ha consentito al coro abbiatense di proporsi come uno dei complessi di maggior caratura nel mondo della coralità italiana

di ispirazione popolare.

Di seguito una scheda di presentazione del *Corotrecime*.

Una sintesi dell'esperienza di volontariato culturale di questo complesso corale, diretto dal 1985 da Luca Perreca, musicista milanese di grande cultura e di provata sensibilità artistica, che si propone da sempre di promuovere la ricerca, l'elaborazione e la riproposta in veste corale delle più significative espressioni del mondo vocale d'ogni colore, matrice e latitudine.

Luigi Colombo

COROTRECIME

Ha iniziato la sua attività nel 1954 quando alcuni appassionati di canto hanno deciso di dare veste concreta al comune amore per la musica vocale. Pur mantenendo inalterata la sua denominazione originaria, nel corso degli anni ha radicalmente modificato la sua impostazione e il suo repertorio che spazia nel vasto campo dei canti della tradizione popolare d'ogni tempo e paese.

E' un coro amatoriale maschile che canta a cappella e presenta i brani del suo repertorio, siano essi d'autore o provenienti dalla tradizione orale e scritta, nelle lingue e nei dialetti originali delle regioni e dei paesi da cui provengono. ha raccolto il frutto del suo lavoro in una serie di tre incisioni dal titolo "Echi della tradizione".

Organizza ogni anno due grosse manifestazioni:

- dal 1969 (quindi da oltre 33 anni), ad ottobre, la Rassegna Abbiatense canti Popolari che è a tutt'oggi la più antica tra le manifestazioni specifiche in essere sul territorio nazionale;
- dal 1987 la Rassegna "Cori in Abbazia" presso l'Abbazia Cistercense di Morimondo che ha dato l'avvio in questi ultimi anni ad una importante stagione concertistica vocale e strumentale.

Ha al suo attivo un grandissimo numero di concerti e rassegne (ad oggi circa 500) in Italia e all'estero, cantando in tutte le maggiori città italiane, nei grandi teatri d'opera, nelle famose sale da concerto così come nelle piccole chiese di tanti paesi e frazioni sparse nell'arco alpino e in pianura. Innumerevoli i concerti benefici per l'Unicef, la Croce Rossa Internazionale, l'AIDO, l'AVIS, l'AIROC, le Comunità di recupero, le Missioni di tanti paesi del Terzo Mondo.

Ha effettuato otto trasferte concertistiche nella vicina Confederazione Elvetica, esibendosi quattro volte a Lugano, poi a Locarno e in altri centri del canton Ticino. Nel 1991 ha ottenuto la classifica "BIEN" a Montreux nel Concorso Corale Internazionale a cura di una severa giuria di musicisti statunitensi, russi e svizzeri.

Ha ottenuto il primo premio assoluto ai concorsi corali nazionali di Ivrea e Como/Brunate nonché numerosi posti d'onore in venti altri concorsi nazionali.

Ha ricevuto il Diploma con medaglia d'oro dalla Provincia di

Milano per “la mole della sua attività culturale che ha dato lustro alla Città di Abbiategrasso e a tutta la Provincia di Milano”.

Ha ricevuto anche il diploma con medaglia d’argento dal comune di Abbiategrasso in occasione del cinquantenario di “Abbiategrasso Città” per “la significativa attività svolta nel campo culturale”.

Nel mese di maggio del 1999 la Fondazione Rotary International ha conferito al **Corotrecime** il Diploma con medaglia e distintivo “Paul Harris Fellow” con la motivazione “in riconoscimento del tangibile e significativo contributo dato alle relazioni ed alla migliore comprensione tra tutte le genti del mondo”.

Per ulteriori informazioni:

Corotrecime Città di Abbiategrasso

c/o Luigi Colombo

Via carini, 9

20081 Abbiategrasso (Mi)

Tel. 02.94965312

Fax 02.94622415

corotrecime@corotrecime.it

www.corotrecime.it



Il Rotary Club premia “l’anima buona della nostra società”

A Luigi Malini, Presidente di Admo Lombardia, il premio professionalità per l’anno 2002.

“Luigi, tu sei l’anima buona di questa nostra società, che va sempre più di corsa e che ha poco tempo a disposizione per fermarsi ad aspettare chi si trova in difficoltà. Con questo premio, vogliamo dare nuovi stimoli, a chi, come te, si dedica da anni, a chi nella vita è stato meno fortunato”. Con queste poche ma toccanti parole, Tino Viglio, Presidente del Rotary Club Magenta, ha premiato Luigi Malini, consegnandogli il “Premio Professionalità” 2002, importante riconoscimento, che la locale sezione rotariana, attribuisce ogni anno a quei cittadini che si sono particolarmente distinti nella vita sociale, imprenditoriale e professionale. Questa volta – ma del resto,

sta accadendo spesso negli ultimi tempi, ad ulteriore testimonianza della sensibilità del Rotary nei confronti di queste tematiche- si è voluto guardare al sociale, e in particolare, a chi, ha trasformato la propria vita in una lotta costante al fianco dei più deboli. E’ questo che in sostanza Luigi Malini, sta facendo da anni con perseveranza e dedizione, diventando a tutti gli effetti, una sorta “d’eroe silenzioso della nostra quotidianità”. La sua lunga militanza nel sociale, prende avvio sul finire degli anni sessanta, quando entra a far parte della sezione cittadina dell’Avis. Ma è degli anni novanta, l’impegno per gli ammalati di leucemia, con la nascita del primo gruppo di volontari. Con il passare del tempo, insieme ai riconoscimenti arrivano i primi incarichi ufficiali. E’ del ’97 la nomina a Presidente di Admo Lombardia,

mandato che gli è stato rinnovato sino al termine del triennio 2001- 2003. L'arrivo del nuovo millennio, coincide con un'opera di sensibilizzazione sempre più intensa, tanto che nel 2000, vengono organizzate, ben cinquecento conferenze in tutte le scuole lombarde "per diffondere la cultura di Admo anche tra i più giovani, perché sono loro il nostro futuro". Nel corso della serata, Tino Viglio, ha speso parole d'elogio anche a ricordo "dell'infaticabile Carlo Maronati, vero precursore del volontariato cittadino, nonché fondatore dell'Avis magentina". "Un vero maestro di vita", come lo ha definito lo stesso Malini, che ha invitato tutti i presenti a aderire a quella che lui, simbolicamente, ha definito "scuola della solidarietà". "Una laurea honoris causa in solidarietà" ha detto il reggente cittadino del circolo rotariano, ricordando l'esperienza d'Emilio Bonicelli, giornalista bolognese, "uno dei primi a vincere questa scommessa con la vita, quella più importante". "Una storia questa, all'insegna della solidarietà più genuina, dove malato e donatore, non si conoscono nemmeno" ha aggiunto lo stesso Viglio.

L'incontro però, oltre ad essere stato l'occasione giusta per rendere merito a questi "eroi silenziosi del nostro tempo", è servito anche per mettere in luce,

l'insensibilità dei nostri burocrati di Stato per troppo tempo, legati ai lacci e laccioli della mala amministrazione. "Per ben dieci anni – ha ricordato Malini – i donatori di midollo osseo, non hanno avuto un riconoscimento giuridico da parte del nostro Legislatore. Tutto è andato avanti solo grazie alla buona volontà di Admo, dell'ospedale Galiera e della Nik associazione cantanti". Una legge arrivata solo l'anno scorso, e che è stata di fondamentale importanza nel salvare la vita a Emilio Bonicelli. Quindi, un accorato appello "a un'istituzione ancora troppo sorda, ma che resta, pur sempre, l'unico vero interlocutore per la nostra azione". Tutto ciò, come ennesima riprova, che la scuola delle donazioni è un percorso lungo e difficile. Un lavoro non da poco, ma che tuttavia, stando alle cifre, sta iniziando a dare i primi i risultati, se è vero, che dal duemila in avanti, il numero di trapianti annui eseguiti nel nostro paese, ammonta a circa duecento. "Uno stimolo in più a continuare, anche se comunque –ha concluso Malini – la molla che ci deve spingere a non mollare, deve venire proprio da noi stessi, con la nostra voglia e con la convinzione, che ci deriva dall'esperienza maturata in tutto questo tempo".

F.V.

Il Ministro Scelba

Una biografia di Mario Scelba, il ministro degli Interni dei governi De Gasperi, è destinata, dopo i fatti di Genova dell'anno scorso, a suscitare raffronti, polemiche, nostalgie.

La verità è che il personaggio rimane sempre interessante e attuale. Missiroli lo invitò una sera a casa sua, in occasione del suo ottantesimo compleanno e così lo indicò agli invitati: "se siamo uomini liberi, lo dobbiamo a lui".

Scelba fu ministro quando i comunisti, protagonisti della Resistenza, erano ancora indecisi se proclamare l'insurrezione generale, forti delle armi che ancora possedevano o andare al potere attraverso una serie di disordini e agitazioni che avrebbero indebolito i governi democristiani dell'epoca. Scelba, con la sua fermezza, mandò in aria entrambi i tentativi.

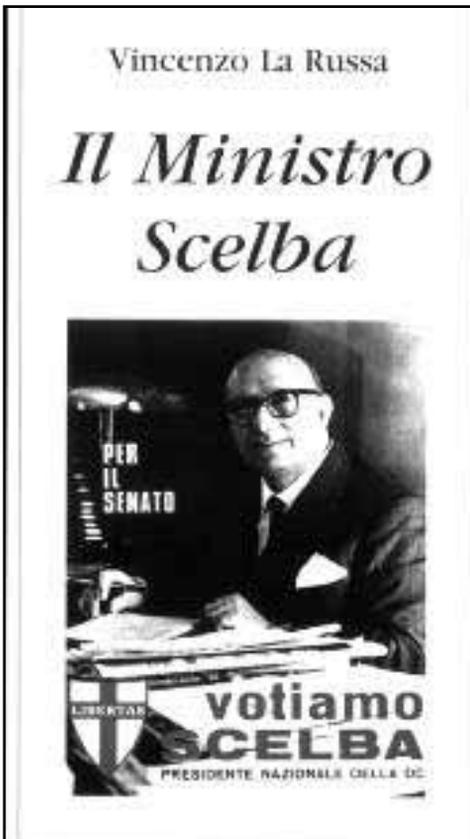
Ma la biografia si sofferma

anche – e per la prima volta – sugli anni giovanili del futuro uomo di governo (sarà anche Premier nel 1954) anche alla luce del folto carteggio Sturzo – Scelba degli anni venti e di quelli successivi: il giovane allievo di don Luigi (era stato suo figlioccio di Cresima ma anche suo segretario, tanto che la leggenda vuole che fosse addirittura suo figlio naturale) gli scriveva a Londra e negli Stati Uniti, dove il sacerdote di Caltagirone si era rifugiato.

L'autore entra anche in garbata polemica con gli storici, di formazione marxista, che si occuparono di quel periodo trascurando di citare diversi, gravi episodi di violenza cui si resero protagonisti i militanti di sinistra.

Non ne viene fuori, tuttavia, una biografia apologetica o necessariamente riabilitativa.

Scelba viene visto per quello che fu e non per come fu disegnato dalla stampa di sinistra



(e di destra): un uomo onesto, capace di rinunciare, più volte, a poltrone e dicasteri pur di salvare la sua coerenza, un antifascista amante della libertà. Non certo un intellettuale.

Una novità assoluta è poi la pubblicazione, nel libro, delle ultime disposizioni testamentarie dello statista.

Vincenzo La Russa, autore della biografia, parlamentare

di tre legislature per la DC e per il CCD, si è incontrato personalmente con alcuni testimoni ancora in vita di quel periodo, si è recato a Caltagirone, ha consultato quasi tutti gli autori che si sono occupati del protagonista del suo libro.

L'amarezza di Scelba per la sconfitta alle elezioni europee del 1979 (lo "umiliò" nella circoscrizione siciliana un suo compagno di Partito, tanto diverso da lui, Salvo Lima) viene seguita, nel libro, con attenzione.

Sorprendenti appaiono infine i giudizi, davvero positivi, espressi sul personaggio dal settimanale liberal-radical "Il Mondo" di Pannunzio, che l'autore riporta fedelmente.

Ma i suoi veri estimatori furono, nell'ordine, Luigi Sturzo, Alcide De Gasperi e Luigi Einaudi.

Quando tutti e tre morirono o scomparvero dalla scena politica, anche Scelba si avviò lentamente al tramonto.

A dieci anni dalla morte, il Comune di Caltagirone, retto da una Giunta di sinistra, gli ha dedicato solo una strada di campagna.

Alcune foto inedite completano il volume pubblicato per i tipi di Rubettino.

Tutta
la nostra energia
per darvi
tutta l'energia
di cui
avete bisogno.

GESTIONE RISORSE ENERGETICHE

- Erogazione Gas Metano
- Distribuzione Acqua
- Reperimento e sfruttamento nuove risorse idriche
- Gestione fognature
- Gestione calore
- Teleriscaldamento

SERVIZIO IGIENE AMBIENTALE

- Raccolta e smaltimento rifiuti (RSU)
- Pulizia strade e aree urbane
- Raccolta differenziata

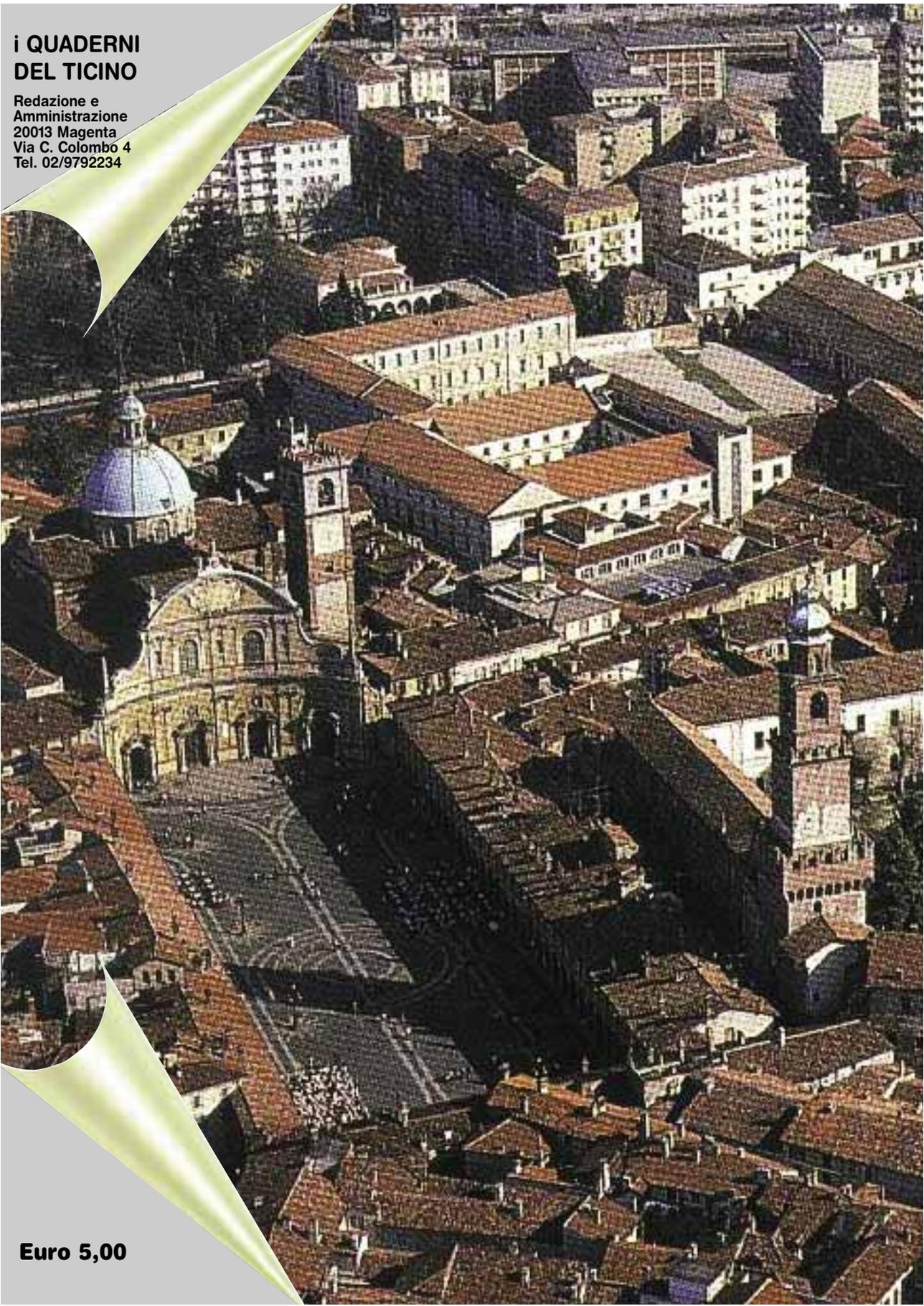
SVILUPPO NUOVE RISORSE ENERGETICHE

- Recupero energetico da biomasse



i QUADERNI DEL TICINO

Redazione e
Amministrazione
20013 Magenta
Via C. Colombo 4
Tel. 02/9792234



Euro 5,00