

Libertà di pensiero

lettere@liberta.it

IL REPORTAGE-I MOTOCICLISTI DEL RAID FOR AID TEAM IN VIAGGIO PER IL BENE

La foratura può essere un dramma, ma non per i nostri meccanici

Claudio Resta
Raid for Aid Team

Merc. 28, Giovedì 29, ven. 30 novembre

Mattina presto nell'hotel ACA (Automobili club Argentino) di Chilecito, sulla Ruta 40. Le ri riparazione d'emergenza sulla gomma forata di Maurizio. Ora men-

tre scrivo i miei amici stanno mettendo a punto le moto prima di partire per Belen. Le nostre moto come belle donne un po' avanti negli anni, hanno bisogno di cure e attenzioni quotidiane.

Ma facciamo un passo indietro a mercoledì... lasciata la scuola con un po' di magone in gola una calvacata di 400 chilometri praticamente tutti d'un fiato, ci portano a Malargue.

L'ambiente che ci circonda è piatto e sconfinato ma d'un tratto si colora di rosa e compaiono i cactus a punteggiate le montagne brulle. Un'immagine molto "mes-sicana" per usare un luogo comune...

Alla fine della giornata, dopo forse troppi chilometri consecutivi, arriva l'imprevisto: la foratura della gomma anteriore della moto di Maurizio!

Su una strada deserta, con il buio immi-

nente potrebbe essere un dramma! Ma non per i meccanici riuniti di Raid for Aid: in meno di venti minuti la moto è pronta a ripartire, quasi come alla mitica "Dakar", i motociclisti comprenderanno.

Cena in un simpatico ristorante a Chilicito, niente di avventuroso, si intende, ma la giornata è stata pesante.

Venerdì 30 Novembre partiamo per Belen una località sulla Ruta 40.

Vediamo il cartello che indica "Ruta 40 km.4040" lì abbiamo fatti tutti! e ancora ne restano fino ad arrivare agli oltre 5000 del percorso totale.

È una strada che dà ragione al mito che si è creata: quando è sterrata e ventosa, quando è dritta e deserta a perdita d'occhio, quando entra nei boschi e sale a passi vertiginosi, sempre da il senso dell'avventura estrema.

Sul finire della giornata a Belen, visitiamo un laboratorio artigianale di filatura e produzione di lana e tessuti.

Vigogna, lama, alpaca, animali esotici per noi e vedere la lavorazione artigianale è davvero interessante.

La titolare ci racconta che ha prodotto un mantello di vigogna per Papa Francesco donato al Papa dal presidente argentino Macri.

Domani ci aspetta una escursione a 4000 metri per visitare El Penon ed il deserto di pietra pomiche.

Capiremo se siamo in forma come le nostre moto...

LOGISTICA A PIACENZA

Ma di quale lavoro si parla?

Giovanni Toscani

Leggio oggi 2 Dicembre quanto affermato dal Sig. Negri (Presidente provinciale Confcooperative) a proposito della potenziale espansione della logistica a Piacenza da lui giudicata positivamente in quanto, sempre a suo dire, portatrice di nuove opportunità di lavoro per i piacentini e il nostro territorio. Tralasciando qualunque considerazione circa gli enormi danni ambientali che l'ulteriore indiscriminata espansione dell'attuale polo logistico porterebbe con se e già ben indicati dalle tante manifestazioni di contrarietà pervenute da normali cittadini e associazioni ambientaliste al suo giornale, vorrei con questa mia lettera soffermarmi esclusivamente sulla questione lavoro sollevata dal Sig. Negri.

A parte il dato assoluto dichiarato di 8500 unità in provincia occupate nel comparto logistico (non solo di Le Mose), sarebbe da chiedersi di quale lavoro si stia parlando! Lavoro a tempo indeterminato o invece lavoro precario? Ovviamente la risposta è che la stragrande maggioranza dei lavoratori occupati è a tempo determinato (circa il 75%) e altrettanto evidente è che tale tipologia di lavoro negli anni si è sempre più indirizzata verso lavori di basso profilo professionale in questo contraddicendo, forse, l'idea di modello di sviluppo della logistica originario della metà / fine anni novanta laddove si immaginava uno sviluppo ad alta componente tecnologica combinato e integrato con un settore manifatturiero altrettanto tecnologicamente avanzato (es. comparto meccatronico su tutti).

Modello clamorosamente FALLITO a decenni di distanza a causa di congiunture macro-economiche negative, decisioni politiche discutibili e tendenze di mercato subite.

Oggi ci ritroviamo quindi con un comparto composto per lo più da lavoro dequalificato che, a differenza di quanto sostenuto, non ha prodotto lavoro per i piacentini e il nostro territorio, o almeno non nelle dimensioni che si vuol far intendere, ma ha invece creato un'importazione di mano d'opera poco qualificata da fuori il territorio provinciale e in particolare dall'estero - solo a Le Mose ad oggi circa 1/3 di lavoratori sono stranieri.

Modello dicevo FALLITO se alla questione qualità del lavoro aggiungiamo gli evidenti effetti devastanti dal punto di vista sociale sui lavoratori così come le cronache quotidiane, che ci riporta puntualmente anche Libertà, ci consegnano.

Il Protocollo di Legalità di cui anche il

Sig. Negri parla è qualcosa nato ricordiamo durante la manifestazione sindacale in piazza Cavalli all'indomani della tragica morte di Abd El Salam, lavoratore sposato e padre di due figli, proprio al Polo Logistico di Le Mose durante una protesta. A circa due anni da tale annunciazione non mi pare, potrei sbagliarmi, di avvertire un grosso cambiamento in atto viste le evidenti criticità il comparto attuale ancora attraversa. Per ultimo altre due annotazioni circa il contrasto tra il modello di logistica forse vagheggiato decenni orsono e la realtà attuale.

Il modello prevedeva anche il cosiddetto polo del ferro, ossia il collegamento diretto alla mobilità su rotaia a discapito di quella su gomma, chimera rimasta tale e quale a distanza ormai di vent'anni e sul quale sviluppo oggi ci sarebbe da farsi domande circa la reale sostenibilità ambientale considerando che non si ha certezza che tale scalo porterebbe ad una diminuzione drastica dei transiti su gomma stante lo sviluppo della rete multimodale italiana. Per non parlare delle compensazioni ambientali previste e come sempre dimenticate.

Inoltre volendo guardare al di là del proprio naso, evitando l'errore di miopia e previsione del passato, e immaginandosi la logistica del futuro di cui alcuni aspetti già si possono intuire è del tutto evidente che tra pochi anni, forse molti meno di quanto immaginiamo, la gestione dei magazzini si robotizzerà definitivamente inducendo una diminuzione drastica di occupazione diretta (non quella indiretta dei camion e quindi del loro associato inquinamento) che porterà la città e il territorio a fare i conti con una potenziale "bomba" sociale (dismissione di tanti lavoratori) di cui nostro malgrado sarebbe opportuno incominciare ora a pianificare la gestione.

Per tutti questi motivi e tanti altri ancora la leva "occupazione" non può e non deve diventare ne "l'avvelenata carota" nell'usuale "ricatto" per dare risposte disastrose per il nostro territorio. A questo ovviamente si aggiunge l'aspetto ambientale altrettanto drammatico che ho preferito solo accennare per necessità di brevità.

PIAZZA CITTADELLA

Spazio monumentale non parcheggio

Comitato piazze Cittadella e Casali

Piazza Cittadella è una delle 4 grandi piazze storiche di Piacenza. È pertinenza del palazzo Farnese, il più imponente monumento della città, col quale for-

ma un bene culturale unico e uno dei luoghi identitari della città. Come tale è soggetta sia a tutela diretta del Codice dei Beni Culturali sia a un vincolo di tutela indiretta. Tutela diretta significa che, per legge, l'intera piazza, sopra e sotto il suolo, in quanto storica, può essere sottoposta esclusivamente a interventi di conservazione, cioè di restauro o di ripristino filologico, ed essere adibita solo ad usi compatibili con il suo valore storico artistico; una direttiva del Ministero dei Beni Culturali precisa che non sono compatibili installazioni temporanee quali i gazebo, né il posteggio delle auto. La tutela indiretta è stata apposta dalla Soprintendenza e riguarda in particolare gli edifici che la contornano, i relativi volumi, altezze, materiali, le visuali prospettiche, ogni loro modificazione deve essere in armonia con il valore monumentale del complesso Farnesiano/Visconteo. Tutti questi aspetti sono di rilevante interesse pubblico.

Piazza Cittadella, con Piazza Casali e gli edifici pubblici storici e moderni che le attorniano o le occupano sono beni di proprietà e d'uso pubblico e sono tutelati dal Codice dei Beni Culturali. Tutti insieme, formano un comparto urbano d'importanza e bellezza uniche a Piacenza, per i loro valori intrinseci e per la vicinanza del fiume Po, delle grandi vie di comunicazione come l'autostrada e la strada statale Milano-Bologna, l'autostrada Torino-Brescia, le linee ferroviarie da e per Milano, Bologna e Torino.

Inoltre il sottosuolo è caratterizzato dalla presenza diffusa di resti d'interesse archeologico di epoca rinascimentale, medioevale e romana fino alla profondità di circa 5 metri, ma sono molto probabili ritrovamenti anche a profondità maggiori, per la comprovata esistenza in questa zona di insediamenti di epoca neolitica. Non è neppure da escludere, data la vicinanza del Po, l'intercettazione di falde che potrebbero allargare lo scavo o, a lavori ultimati, provocare spinte idrostatiche sulla struttura di cemento armato del parcheggio.

Pertanto è di preminente interesse pubblico e d'importanza strategica per il futuro della città, tanto la salvaguardia, sopra e sotto il suolo, quanto l'uso che si fa di questi beni, la cui vocazione è indubbiamente quella dello sviluppo del polo museale di Piacenza, oltre ad altre attività di carattere culturale, artistico, scolastico e di informazione e promozione turistica di tutto il territorio piacentino, delle sue bellezze e dei suoi prodotti. Il problema dei parcheggi nella zona nord della città va risolto a scala urbana, come suggerisce lo stesso masterplan dell'Assessorato ai Lavori Pubblici e alla Mobilità, e non è necessario realizzare, proprio in Piazza Cittadella, 255 posti auto sotterranei di cui 50 da vendere e il resto a rotazione.

Altro fatto d'interesse pubblico, confermato dai dati del Comune e dell'ARPA, sono i problemi della congestione delle strade e dell'inquinamento atmosferico, determinati dal sempre crescente traffico automobilistico. Il fenomeno è particolarmente grave nel centro storico e dintorni, e quindi anche in Piazza Cittadella. Pertanto, come ormai sta avvenendo nelle più evolute città europee, occorrono provvedimenti che anziché incrementare il traffico automobilistico e l'inquinamento, lo facciano diminuire. Tanto più nel centro storico di Piacenza, dove la persistente assenza di venti impedisce la dispersione degli inquinanti e la rete stradale e la conformazione degli isolati hanno tuttora le dimensioni originali di epoca romana e medioevale e quindi le stesse capacità di contenimento di mezzi di trasporto. Per tutti questi motivi la realizzazione del parcheggio sotterraneo in Piazza Cittadella, oltre che non necessaria, è anche inopportuna perché richiama traffico e produce inquinamento.

Non corrisponde all'interesse pubblico, invece, considerarla come una qualunque area libera, da trasformare, a prescindere dalle sue qualità urbanistiche e storico-culturali e dai problemi ambientali e idrogeologici, in un autosilo sotterraneo dai tempi e costi di esecuzione incerti. Tanto più se lo stesso numero di parcheggi può essere reperito a costi enormemente inferiori e in tempi più rapidi e certi nel vicino ex Laboratorio del Genio Pontieri, recentemente ceduto al Comune.

Per tutti questi motivi proponiamo quanto segue.

1. NON REALIZZARE IL PARCHEGGIO SOTTERRANEO. Ogni intervento e ogni uso di Piazza Cittadella sopra e sotto il suolo deve avere come scopo la sua valorizzazione in quanto bene d'interesse storico-culturale e paesaggistico.

Devono essere effettuate ulteriori e più approfondite indagini sulla presenza nel sottosuolo di resti d'interesse archeologico. Gli alberi esistenti nella piazza non devono essere abbattuti o, qualora ciò si rendesse necessario a causa d'importanti ritrovamenti archeologici, si deve provvedere alla piantumazione di nuovi alberi, compatibilmente con l'assetto delle strutture venute alla luce.

2. DEFINIRE LA SISTEMAZIONE URBANISTICA DI PIAZZA CITTADELLA MEDIANTE UN PROGETTO UNITARIO COMUNALE COMPREDENTE PIAZZA CASALI. Il progetto deve stabilire anche le possibili destinazioni d'uso, pubblico e d'interesse pubblico, delle caserme del Genio Pontieri dismesse e da dismettere, dell'ex chiesa del Carmine e degli altri edifici pubblici di Piazza Casali. Il progetto deve essere partecipato, cioè i cittadini devono essere messi in condizione di conoscere anticipatamente i problemi, le

idee e le intenzioni dell'Amministrazione comunale, di discuterle e di collaborare con proposte alle decisioni comunali.

3. DECIDERE SE DEMOLIRE O RECUPERARE LA STAZIONE DELLE CORRIERE E IL MERCATO COMUNALE COPERTO SULLA BASE DI APPROFONDIMENTI STORICO-URBANISTICI, ARCHEOLOGICI, ARCHITETTONICI E DEI POSSIBILI USI, NELL'AMBITO DEL PROGETTO UNITARIO DI SISTEMAZIONE DELLE DUE PIAZZE.

4. REPERIRE I PARCHEGGI NECESSARI PER INTEGRARE LA DOTAZIONE DELLA ZONA NORD DELLA CITTÀ IN PRIMO LUOGO IN SUPERFICIE: nell'ex Laboratorio Pontieri; in altre aree in fregio alla viabilità principale, quali ex sfascia carrozze, scalo merci ferroviario della stazione di prossima dismissione; in edifici dismessi non d'interesse storico-culturale o, eventualmente, nel sottosuolo, in spazi ove sia esclusa la presenza di reperti d'interesse archeologico, o problematiche idrogeologiche.

5. NON DEMANDARE IL GOVERNO DELLA CITTÀ A PROGETTI ESTEMPORANEI E FRAMMENTARI, MA AD ATTI DI PIANIFICAZIONE. Gli interventi definiti di trasformazione, o riqualificazione o rigenerazione urbana che abbiamo sperimentato a Piacenza progettano singoli frammenti di città, assumendo come spunto problemi e carenze reali, ma con lo scopo effettivo di assicurare i massimi profitti e rendite agli operatori privati, ignorando qualsiasi visione complessiva e minimizzando gli obiettivi d'interesse generale e di medio-lungo periodo. I casi di Borgofacal e, più recentemente, dell'ex palazzo ENEL di Viale Risorgimento sono emblematici. Per governare questi tipi di problematiche occorre invece una visione urbanistica a monte, cioè un piano, che consideri tutti gli aspetti, che elabori previsioni di lunga durata e che anteponga gli interessi generali a quelli particolari.

Nel caso del centro storico sono necessari: un piano e norme urbanistiche per la sua rivitalizzazione e valorizzazione permanente, attraverso l'incentivazione del recupero edilizio diffuso, il ripopolamento delle abitazioni vuote e il ritorno delle attività commerciali e artigianali a conduzione familiare; un nuovo piano della mobilità in tutte le sue modalità, che disincentivi l'afflusso di auto in centro, favorisca lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile e pedonale e in prospettiva proibisca l'uso di mezzi inquinanti.

6. ASSUMERE QUESTI OBIETTIVI COME IMPEGNI PER IL MIGLIORAMENTO, NEI PROSSIMI DECENNI, DELLA QUALITÀ DELLA VITA E DELL'ATTIVITÀ DI PIACENZA NELL'INTERESSE E CON LA COLLABORAZIONE ATTIVA DEI CITTADINI.