

INTERVENTO

«Parcheggi, un errore lasciare soli i Comuni»

www.studiolegalechierichetti.eu

IL'indagine giudiziaria denominata *Krimisa*, condotta dalla Direzione distrettuale antimafia e dai Carabinieri del comando provinciale di Milano, sta evidenziando proprio in questi giorni come la criminalità organizzata, infiltratasi in alcune amministrazioni comunali circostanti l'aeroporto di Malpensa, puntasse anche ad investire i proventi delle cosche nell'acquisto di terreni per la costruzione di parcheggi proprio nei Comuni intorno allo scalo aeroportuale. Del resto nessuna operazione immobiliare potrebbe essere condotta senza la presupposta attività amministrativa, da quella più ordinaria di variante alla pianificazione urbanistica a quella straordinaria come il rilascio di permessi in deroga. Eppure l'indicazione della localizzazione degli autoparcheggi all'esterno del sedime di un aeroporto internazionale, stante la rilevanza e la complessità del territorio interessato, dovrebbe sempre essere il risultato di una pianificazione strategica di carattere sovracomunale e non invece il risultato di opzioni di livello esclusivamente comunale.

Di fronte alla ormai acclarata capacità pervasiva della malavita organizzata di entrare, in vario modo, persino in amministrazioni comunali del varesotto e di puntare direttamente alla appetibile gestione degli autoparcheggi circostanti un aeroporto in espansione come Malpensa, è lecito domandarsi se i Comuni possano essere lasciati a fronteggiare da soli, sul piano amministrativo, questa grave condizione in cui versa il territorio in questione. Tanto più grave e difficile quanto più emerge che una cosca, una volta assunto un certo controllo del territorio, viene non di rado percepita dai cittadini come un organismo territoriale in grado di offrire protezione, indirizzare il voto elettorale, condizionare l'amministrazione e persino di risolvere controversie.

L'anno scorso il Cuv, ovvero il Consorzio Urbanistico Volontario dei nove comuni circostanti Malpensa, ha chiesto a Regione Lombardia di avviare il procedimento di formazione del nuovo Piano Territoriale d'Area Malpensa. Il vecchio PTR A Malpensa del 1999, che non riguardava direttamente l'aeroporto ma la vasta area intercomunale ad esso circostante ed aveva durata decennale, dopo essere decaduto non è più stato rinnovato. Mentre nel 2011 la Regione ha approvato il PTR A dell'aeroporto bresciano di Montichiari quello di Malpensa non è più stato adottato. Nemmeno la meritoria iniziativa del Cuv di sei mesi fa ha sortito nessun effetto. Eppure sarebbe quanto mai opportuno che fosse proprio la Regione, insieme a tutti i Comuni coinvolti e la Provincia, mediante appunto un nuovo PTR A, a indicare le infrastrutture necessarie intorno a Malpensa, compresa l'indicazione delle aree da destinare agli autoparcheggi. Non si tratta soltanto di addivenire a una pianificazione razionale e necessaria per un ordinato sviluppo infrastrutturale del vasto territorio circostante Malpensa – infatti la legge regionale già attribuisce ai Piani d'Area, come quello che appunto servirebbe intorno a Malpensa, un'efficacia diretta e prevalente nei confronti dei Pgt dei Comuni interessati – ma di affidare le scelte urbanistiche strategiche a un livello amministrativo sovracomunale, più condiviso e, come tale, più difficilmente aggredibile dalle pressioni della malavita presente sul territorio, meno contrastabili se esercitate a livello comunale.



Antonio Chierichetti
(foto Blitz)

«Bisogna affidare le scelte strategiche a un livello amministrativo sovracomunale, più condiviso»

Antonio Chierichetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA