

Territorio

L'Area Vasta parte dall'industria

Un unico piano strategico di sviluppo per i comuni che vanno da Gallarate a Legnano, passando per l'Asse del Sempione. Capofila del progetto, la città di Busto Arsizio. Il sindaco Gianluigi Farioli: "È giunto il tempo di scelte condivise che partano dalla gente. Al di là dei confini amministrativi"

"Non dobbiamo ripetere gli errori del passato". Un esempio? "Quei centri commerciali sorti nei comuni intorno alla città, quando, allo stesso tempo, Busto Arsizio nel suo piano urbanistico li aveva

"Solo con il coinvolgimento dei cittadini l'Italia del Sì potrà vincere sui Comitati del No".

rifiutati". Come dire: occorrono scelte condivise. Al di là degli artificiali confini amministrativi. Perché da Legnano fino a Gallarate c'è un'unica area, l'Area Vasta. Il sindaco di Busto Arsizio, **Gigi Farioli**, ne parla con convinzione. Voce potente, passione in ogni singola parola, tono fermo. I concetti li declama. Come sempre.



Gigi Farioli

Che cos'è l'Area Vasta?

"È un nuovo concetto di progettazione dello sviluppo del territorio che comprende l'area che va da Gallarate, a Busto Arsizio, a Legnano. Tutte realtà che hanno bisogno di pensare al proprio futuro attraverso un unico piano strategico, superando la logica del ragionare ognuno per sé. Non è più il tempo di chiudersi in maniera autoreferenziale all'interno dei propri confini comunali, con il rischio di interventi duplicati o in conflitto uno con l'altro. Dobbiamo ragionare tutti insieme per un programma che guardi in maniera coerente al futuro di tutta l'area".

Qual è il ruolo di Busto Arsizio in questo progetto?

"All'amministrazione bustocca è stato dato nel



2005 l'onere e l'onore di fare da coordinatrice di quest'opera di programmazione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha individuato nel nostro comune la città leader del sistema territoriale denominato "Hub Malpensa e Corridoio V". Per questo, il nostro compito, in collaborazione con l'Università LIUC, è quello di realizzare, da una parte un piano di sviluppo generale, detto Piano Strategico, e dall'altra un Piano di Mobilità.

Con quali risultati fino ad ora?

"Negli scorsi mesi abbiamo chiuso la prima fase, quella di studio affidata ai centri di ricerca della LIUC. Un primo step che ha portato alla raccolta dei dati essenziali per passare alla fase decisionale che sarà, però, preceduta da un periodo di ascolto delle esigenze del territorio. Questa è un'altra importante novità: la partecipazione dei cittadini, delle associazioni e degli attori sociali in maniera attiva. Il nostro primo vero obiettivo, infatti, è quello di arrivare ad un progetto strategico realmente condiviso, che parta dal basso. Solo così possiamo far affermare "l'Italia del sì", contro i "Comitati del No". Vogliamo far sentire partecipe dello sviluppo del territorio la più ampia parte della nostra società. Questo attraverso un piano di comunicazione e di ascolto che stiamo portando avanti in questi mesi tra la cittadinanza, le associazioni di categoria e con i sondaggi affidati all'Istituto Piepoli, solo per fare qualche esempio. Per arrivare non ad un elenco di esigenze singole, ma ad una condivisione delle priorità".

"Oltre ad opere come Pedemontana e Brebemi abbiamo bisogno di strutture viarie a sostegno della mobilità interna all'Area".

Proprio nell'ultima indagine demoscopica che avete effettuato a giugno è emerso che l'industria è vista dalla gente come uno dei fattori più importanti per il futuro sviluppo dell'Area Vasta.

"Non poteva essere

altrimenti. Per quanto il settore terziario, soprattutto quello avanzato, sia importante, esso non può che essere funzionale ad un settore secondario vivo e prospero. Soprattutto in un luogo che ha fatto la storia del manifatturiero italiano. Busto Arsizio e la zona che la circonda devono all'industria la loro forza. Prendiamo come esempio il tessile, un comparto che qui, da quest'area, è capace di aprirsi a nuovi mercati aumentando, nonostante le difficoltà, il fatturato delle imprese. Nei momenti di crisi la nostra classe imprenditoriale comincia a investire, un esempio per la

classe dirigente di questa città".

Su cosa punterà, dunque, il Progetto di Area Vasta?

"Dovremo concentrarci su tre asset principali: il rilancio dell'industria attraverso un piano di reindustrializzazione, lo sviluppo sostenibile e la cultura".

Il miglioramento della dotazione infrastrutturale rimane una priorità?

"Assolutamente sì, non possiamo più permetterci di essere primi fino al cancello della fabbrica e 83° per dotazione infrastrutturale. Ma anche su questo fronte

occorre azzerare la capacità di veto dei "Comitati del No" facendo massa critica e creando una governance che condivida gli interventi prima di realizzarli, anche basandoci su ciò che è emerso dallo studio effettuato dai ricercatori della LIUC".

Dal quale è emerso che...

"Al contrario di quanto si pensi i flussi in uscita dall'Area Vasta sono minori rispetto a quelli interni. Sono più le persone che viaggiano spostandosi tra i Comuni compresi tra Gallarate e l'Alto Milanese che non quelle che si muovono verso Milano. In un'opera di vera programmazione del territorio non possiamo non tenere conto di questo dato".

"Busto Arsizio sarà lo snodo ferroviario dell'Expo".

Con quale insegnamento?

"Abbiamo bisogno sicuramente di arterie quali la Pedemontana o la Brebemi, ma non dobbiamo dimenticarci anche delle opere funzionali a questo intenso movimento interno".

Impossibile non cercare di inquadrare il Piano Strategico dell'Area Vasta all'interno della prospettiva dell'Expo.

"A patto, però, che non si veda l'Expo come una mucca da mungere, anziché come un'occasione per uscire vincenti. La realtà è che non c'è Expo senza Malpensa e non c'è Malpensa senza Busto Arsizio come nodo ferroviario per l'Expo. Proprio per questo, insieme all'assessore regionale per le Infrastrutture, Raffaele Cattaneo, è stato definito, insieme alle Ferrovie dello Stato e alle Ferrovie Nord Milano, che Malpensa sarà collegata alla Fiera di Rho-Pero attraverso Busto Arsizio".

Davide Cionfrini