

Como

REDCRONACA@LAPROVINCIA.IT
Tel. 031 582311 Fax 031 582421

Mario Cavallanti m.cavallanti@laprovincia.it, Stefano Ferrari s.ferrari@laprovincia.it, Paolo Moretti p.moretti@laprovincia.it, Gisella Roncoroni g.roncoroni@laprovincia.it, Michele Sada m.sada@laprovincia.it, Franco Tonghini f.tonghini@laprovincia.it

Poche assistenti e 453 minori soli «Servizio a rischio»

Il caso. Lettera del personale a sindaco e assessori «Così non ce la facciamo, casi in giacenza al protocollo» I sindacati: «Situazione di emergenza, si intervenga»

GISELLA RONCORONI

Le sei assistenti sociali che seguono la tutela minori in Comune hanno lanciato un grido d'allarme indirizzando una lettera al sindaco **Mario Landriscina**, all'assessore ai Servizi Sociali **Alessandra Locatelli** e alla collega che si occupa delle Risorse umane **Elena Negretti** e anche alla rappresentanza sindacale di Palazzo Cernezzini.

Nella lettera parlano della scadenza degli incarichi alle psicologhe e paventano lo «smantellamento del servizio tutela minori, da sempre privo di altre essenziali figure professionali (consulente legale, supervisione tecnica e professionale, mediatore culturale)». E denunciano che «per quanto riguarda i casi in carico, (435 attivi al 18 dicembre scorso, ndr) rimarranno privi dell'apporto della figura dello psicologo sinora, seppur parzialmente, garantito».

Stop ai nuovi casi

Un servizio, quello della tutela minori, suo malgrado diventato protagonista della strage di via Per San Fermo quando, nell'ottobre scorso, un papà si era ucciso facendo altrettanto con i suoi quattro figli, dando fuoco all'appartamento nel quale vivevano.

Nel documento le assistenti

sociali denunciano che «in merito ai nuovi casi in arrivo, rimarranno in giacenza all'ufficio protocollo e saranno garantite esclusivamente le prestazioni di natura sociale differibili» e che «ci sono alcune richieste di indagine psico-sociale che rimarranno incomplete per la parte di approfondimento psicologico in quanto avviate ma non concluse e si ricorda che le richieste da parte dell'autorità giudiziaria prevedono delle scadenze con tempi a volte molto limitati».

Dura la reazione del sindacato sull'allarme che arriva da uno dei settori più delicati del Comune. «Come sindacato -

Il servizio di tutela minori si era occupato dei bimbi uccisi in via Per San Fermo

chiarisce **Matteo Mandressi**, referente di Palazzo Cernezzini per conto della Cgil - siamo stati interessati dalla situazione dei Servizi sociali da tempo e in più occasioni abbiamo segnalato i problemi della collocazione strutturale in spazi non confacenti. Adesso, però si aggiunge altro di più allarmante».

«Personale, problemi enormi»

«La nota delle assistenti sociali - precisa - è stata inviata anche alle rappresentanze sindacali e nel piano occupazionale era prevista già da tempo l'assunzione di psicologhe, cosa che non è stato fatto. Ne è rimasta una che scadrà alla fine di marzo e la sua assenza comporterà di fatto la sostanziale paralisi del servizio. Le assistenti sociali, soprattutto per quanto riguarda la tutela minori, hanno obblighi di carattere legale che devono essere effettuati». La richiesta all'amministrazione (qui a lato il vicesindaco Locatelli spiega le misure che si stanno mettendo in atto, ndr) è chiara: «Si deve intervenire subito ripristinando il piano occupazionale rimasto bloccato a lungo per risolvere nell'immediato almeno l'emergenza delle psicologhe. Ci auguriamo che ci convochino per discutere il piano occupazionale dell'ente».



I casi che riguardano i minori sono seguiti dal Comune e dall'autorità giudiziaria

L'assessore: «Assunzioni ferme Ma ora c'è l'ok per tre psicologi»

Il vicesindaco e assessore ai Servizi Sociali **Alessandra Locatelli** ammette che ci sono stati problemi di organico «legati al blocco delle assunzioni scattato per il consolidamento del bilancio di Ca' d'Industria, ma adesso la situazione si è risolta ed è già pronto un bando per l'assunzione di tre psicologhe a tempo indeterminato».

Locatelli assicura che «l'attività sta proseguendo e in questo periodo transitorio, la dirigente ha garantito

la possibilità di avvalerci di quattro psicologhe, una interna e tre esterne». Il bando non è ancora stato pubblicato e, una volta affisso sull'albo pretorio on line del Comune di Como, partirà l'iter che porterà all'assunzione a tempo indeterminato di tre figure. Impossibile al momento fare previsione sui tempi, che scatteranno dal momento della pubblicazione. Ipotizzabile, comunque, che non ci vorrà meno di un paio di mesi per avere in servizio le tre nuove figure professionali.

Il vicesindaco parla di «tante limitazioni a causa del blocco delle assunzioni», ma dice anche che «non si poteva fare altrimenti» e garantisce che «per il bando gli uffici hanno già predisposto tutto e quindi la pubblicazione avverrà a brevissimo». Il Comune, per evitare i continui spostamenti di personale anche attraverso il meccanismo della mobilità ha introdotto, su proposta dell'assessore al Personale **Elena Negretti**, lo stop per tutto l'anno.

G. Ron.

Poste, l'ennesimo ritardo Solo ora le lettere di ottobre

Il disagio. Leasing inviato a ottobre e recapitato 40 giorni dopo la scadenza Monteduro (Uil): «Il modello organizzativo è sbagliato e va rivisto»

FRANCO TONGHINI

Un po' arriva e un po' no, e non c'è modo di sapere da quanto tempo questo disservizio va avanti, perché in alcuni giorni il recapito sembra regolare. Ma poi passano le settimane e succede invece di ricevere una lettera, una raccomandata o peggio una bolletta in scadenza, che era stata inviata tre mesi prima.

Un servizio che funziona a intermittenza, insomma: proprio ciò che sta accadendo in questi giorni, quando alcuni comaschi si sono visti recapitare corrispondenza che risale allo scorso mese di ottobre.

Auto restituita

Fabio Saladino, avvocato con studio in viale Varese, è uno di loro: «Attendevo da tempo una comunicazione da parte della finanziaria con la quale avevo stipulato il leasing per la mia macchina, il cui contratto era in scadenza il 15 dicembre. Non ho potuto rinnovarlo, né decidere di recedere, ma ho solo potuto riportare l'auto in concessionaria e da metà dicembre sono costretto a muovermi con quella di mia moglie. Pensavo fosse colpa della finanziaria, fino a quando venerdì mi è stata recapitata la lettera che attendevo. Era del 3 ottobre. Dieci giorni fa invece mi sono arrivati alcuni bigliettini di auguri che mi erano stati inviati prima di natale». Disagi che ha do-



Il pacco della corrispondenza arretrata recapitata a Salvatore Monteduro

vuto sopportare anche un sindacato come la Uil, costretta a pagare in un'unica soluzione una bolletta telefonica di 1.100 euro perché tre bollette e relativi solleciti non erano mai stati recapitati nella sede di via Torriani. «Proprio così - racconta il segretario provinciale **Salvatore Monteduro** - abbiamo dovuto saldare in fretta il pregresso con Telecom, altrimenti rischiavamo di vederci tagliare la linea». Sulla propria pagina Facebook Monteduro sabato ha postato commenti ironici: «Azienda Poste Italiane grazie di aiutare il com-

mercio: giornale pubblicitario per le compere di Natale 2017 arrivato oggi 3 febbraio 2018. Lo sfoglio comunque ci può essere qualcosa di interessante per natale 2018».

Un team per recuperare gli arretrati

Epoi: «Poste italiane, oggi, mi ha consegnato la posta di 3 mesi di arretrati (novembre, dicembre e gennaio). Molto puntuale per un servizio pubblico. Il nuovo modello organizzativo dei giorni alterni per la consegna è una grande innovazione 4.0». «Purtroppo c'è poco da fare gli ironici - dice il sindaco cali-

sta - la situazione è proprio questa. Poste Italiane ha costituito un team per recuperare la corrispondenza non recapitata, convocando in questi giorni a Como portalettere da tutte le province della Lombardia, che non conoscono la città. Per questo ora arrivano lettere di ottobre. È evidente che il recapito a giorni alterni, avviato a maggio 2016 con il solo scopo di ridurre ulteriormente il personale, non funziona. Spero che, alla luce di questi disagi, l'azienda avvii una riflessione seria e riveda il proprio modello organizzativo».

Infrastrutture

L'aeroporto ritrovato



Gli ultimi dati
*Sui voli internazionali
il 65% dei passeggeri*

La fetta maggiore di passeggeri trasportati in Italia nel 2017 ha viaggiato su voli internazionali, circa il 65 per cento del totale. In linea con il dato nazionale anche Malpensa, che ha registrato oltre 18,5 milioni di persone che hanno viaggiato su voli da e

per Paesi stranieri, e Bergamo con 9 milioni di passeggeri su un totale di 12,3 milioni. Milano Linate è, invece, in controtendenza con un incremento, seppur lieve, dei passeggeri nazionali (+0,6%) e un calo dei viaggiatori su voli interna-

zionali (-3,4%) e con una sostanziale parità tra i viaggiatori dei voli domestici e quelli internazionali. Malpensa è il primo aeroporto d'Italia per il trasporto di merci con 589.719 tonnellate e un incremento del 7,5 per cento rispetto al 2016.

Como sale in aereo Più competitivi se cresce Malpensa

Il rilancio. De-hubbing finito: più voli e passeggeri
«Dalla logistica al turismo, catalizza le opportunità»

COMO

MARILENA LUALDI

La riscossa di Malpensa farebbe bene anche al sistema economico comasco. Che guarda con molta attenzione agli sviluppi nei prossimi anni, come alla delicatezza del rapporto con Linate.

Il Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori della Liuc Business School sta terminando un aggiornamento dello studio già affrontato per la Sea negli anni scorsi. La situazione sta evolvendo rapidamente. E se Linate resta il riferimento per le rotte interne - purtroppo, sospira il mondo dell'impresa lariana - Malpensa serve sempre più Paesi che sono o possono essere mercati strategici per Como.

Gli scali milanesi

In quell'analisi, emerge come gli aeroporti di Milano si posizionino tra i principali sistemi aeroportuali europei. L'aeroporto di Malpensa - i dati sono di Assaeroporti - si posiziona al secondo posto in Italia con 22.169.167 passeggeri trasportati e un incremento del 14,2 per cento rispetto al 2016. In valori assoluti Malpensa registra, da gennaio a dicembre, 2.748.477 passeggeri in più, con un aumento medio di quasi 230mila passeggeri al mese rispetto all'anno precedente. Al primo posto c'è Roma Fiumicino, che raggiunge quasi 41 mi-

lioni di passeggeri, mentre al terzo posto c'è Bergamo Orio al Serio con 12,3 milioni di passeggeri e un incremento del 10,5 per cento rispetto al 2016. A Linate e Brescia si registra, invece, un calo dei passeggeri. Lo scalo milanese chiude il 2017 con 9,5 milioni di passeggeri (-1,4%), mentre quello di Montichiari con 13.821 (-28%),

Volano per la crescita

Lo sviluppo di Malpensa va «a beneficio dell'intero territorio lombardo - si osserva - il ruolo di attrattore di capitali, di generatore di opportunità lavorative, di attivatore o catalizzatore di iniziative di investimento. È inoltre evidente il suo ruolo di volano straordinario nei confronti di alcuni settori economici specifici, come quelli legati al turismo, alla logistica, ai trasporti e al commercio».

Di qui l'esigenza di mettere a fuoco una dettagliata mappa di dati. Spiega il professor Massimiliano Serati, direttore del Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori della Liuc Business School: «È attualmente in corso l'aggiornamento della valutazione di impatto economico degli aeroporti milanesi sul territorio Lombardo sulla scorta dei nuovi dati di consuntivo disponibili al 2017. Il nuovo studio amplia rispetto all'attuale le tipologie di impatto economico prese in conside-

razione, con una particolare attenzione per l'impatto catalitico».

Ecco così - prosegue il professore - che «si arricchisce il quadro complessivo con informazioni sulla capacità degli aeroporti di attrarre imprese sul territorio, di favorire il commercio internazionale delle merci, di innescare dinamiche di attrattività demografica virtuose e infine di supportare la propensione all'innovazione del territorio».

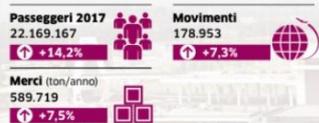
In attesa della pubblicazione dei dati, c'è una percezione che si fa strada: «A titolo di anticipazione, possiamo già dire che i risultati provvisori non solo confermano la straordinaria capacità degli aeroporti milanesi di fungere da volano e da strumento di supporto indispensabile alla crescita economica dei territori più direttamente coinvolti, ma, sotto quest'aspetto, evidenziano una progressione significativa dello scalo di Malpensa».

Aria nuova

Per quest'ultimo, in effetti, si respira un'aria nuova, dopo anni tutt'altro che facile: «Numerosi indicatori - assicura Massimiliano Serati - sembrano indicare che lo scalo varesino, a dispetto delle complesse vicende a tutti note e pur con una prospettiva diversa da quella di allora è sostanzialmente tornato ad avere sul territorio il

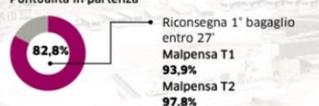
I numeri di Malpensa

Lo scalo si colloca tra i principali sistemi aeroportuali europei, con oltre 22 milioni di passeggeri trasportati nel 2017. Al primo posto in Europa per quanto riguarda le merci



STANDARD OPERATIVI

Puntualità in partenza



CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI

Superficie	1.220 ha
N. piste	2
N. piazzole di sosta aeromobili	203
N. banchi check in	
Malpensa T1	286
Malpensa T2	57
N. parcheggi	
Malpensa T1	10
Malpensa T2	5

FONTE: ASSAEROPTI



«L'aeroporto è tornato a pesare quanto prima della crisi»

peso, l'impatto e il ruolo che aveva prima del processo di de-hubbing».

Già i segnali si avvertivano nel 2016, quando l'impianto produttivo di Malpensa ha generato ricadute sul territorio lombardo quantificate in 16,6

miliardi di euro, con la capacità di attivare circa 124mila posizioni lavorative. Dall'analisi della distribuzione sul territorio delle ricadute occupazionali dirette generate dall'aeroporto di Malpensa, effettuata attraverso la riclassificazione dei badge rilasciati agli addetti in base al comune di residenza nel triennio 2014-2016, emerge come più del 70% degli occupati risieda in Lombardia, più del 6% nella provincia di Novara e il 20% circa sia invece residente fuori regione. In provincia di Varese, dove ha sede l'aeroporto di Malpensa, risulta occupata quasi la metà degli addetti.

Verso il 2030

Già allora, poi, si guardava al 2030. «Abbiamo deciso di riformulare le previsioni di crescita dei volumi di traffico, in ragione di un diverso mix che caratterizzerà l'aeroporto (quota breve-medio raggio o lungo raggio, quota in capo a compagnie major o low cost, quote di collegamenti per le diverse aree geografiche, quote di traffico merci cargo e via dicendo) rispetto a quello che ragionevolmente avrebbe caratterizzato Malpensa con prevalente funzione hub» precisava lo studio. Dunque, tra dodici anni si vedeva Malpensa con 245mila movimenti secondo lo

Leader in Europa nel cargo 589mila tonnellate di merce

Import-export

Lo scalo consolida il primato e punta a crescere ancora
Capacità di stoccaggio sino a 750mila tonnellate

Il ruolo cruciale di Malpensa per le nostre imprese passa dai cargo. Si tratta del primo aeroporto d'Italia per il trasporto di merci con 589.719 tonnellate e un incremento del 7,5 per cento rispetto al

2016. Lo scalo di Varese - prosegue la nota - registra anche 178.953 movimenti con un aumento del 7,3 per cento in un anno.

Al secondo posto si posiziona lo scalo di Roma Fiumicino con 185.899 tonnellate (+15,53%), seguito da Bergamo Orio al Serio con 125.948 (+6,95%). In forte crescita anche lo scalo di Brescia Montichiari, con 34.781 tonnellate di merci e un incremento del

42,45 per cento, che guadagna il sesto posto in Italia. Registra, invece, un calo del 10 per cento Milano Linate, che ha trasportato 13.815 tonnellate di merci.

Oggi Malpensa Cargo può contare su magazzini per una superficie di 50mila metri quadrati e ha una capacità compressa tra le 700mila e le 750mila tonnellate di merce annua. Tra i vettori «all'cargo» (quindi completamente dedi-

cati alle merci, esclusa insomma la parte che viene trasportata insieme ai passeggeri) sempre alla fine del 2016 si contavano 17 compagnie aeree. In particolare, il 68% del totale merci trasportato risultava soprattutto diffuso su tredici compagnie. A guidare nettamente la classifica Cargolux, ma l'incremento più significativo (il 31,3% rispetto al 2015) spettava ad Air Bridge Cargo Airlines. Da notare inoltre il consolidamento della presenza di Malpensa da parte di DHL, con una crescita del 21% rispetto al 2015. I flussi di traffico sono stati caratterizzati da una costante - e maggiore - crescita dell'export (+8,7%) e da una ripresa del-

l'import (+5,4%).

La crescita di investimenti e accordi continua comunque nello scalo e anche per l'anno che si apre. Due intese bilaterali nel corso del 2016 sono state sottoscritte con la Corea del Sud e il Qatar. Tra gli accordi rivisti, quello con Hong Kong, che contempla una liberalizzazione della tabella delle rotte e la stabilizzazione dei diritti di quinta libertà concessi alla parte estera per voli all'cargo sulla rotta Hong Kong-India-Malpensa. In ogni caso, il traffico all'cargo ha riportato un aumento dell'8,9% raggiungendo oltre 387mila tonnellate di merce trasportata. I vettori all'cargo che hanno contribuito in par-

ticolare allo sviluppo nell'anno sono: Cargolux (+18,4%), AirBridgeCargo (+31,3%) e Etihad Airways (+26,2%). Insomma, la scommessa prosegue e lo scorso novembre al terminal 1 di Malpensa il ministro Graziano Delrio con Adr Aeroporto Roma e Sea ha presentato il position paper per il rilancio del cargo aereo.

Tredici compagnie Costante e maggiore crescita dell'export

22 milioni



Aumento del 14%
 Nel 2017 Malpensa si è posizionata al secondo posto in Italia con 22.169.167 passeggeri trasportati e un incremento del 14,2%. In valori assoluti, da gennaio a dicembre, 2.748.477 passeggeri in più, con un aumento medio di quasi 230mila passeggeri al mese



Più vicini con Pedemontana Resta il problema di Linate

I collegamenti. Tiberio Tettamanti, vicepresidente di Unindustria Como «Oggi accessibilità ottimale, quanti disagi per i collegamenti con Roma»

COMO Per fortuna c'è la Pedemontana e Malpensa è finalmente vicina per gli imprenditori comaschi. Ma troppi viaggi sono ancora vincolati a Linate e all'incubo di una distanza accentuata dal traffico. Tiberio Tettamanti, vicepresidente di Unindustria Como e impegnato sulle infrastrutture (a partire dalla vicenda della Varese-Como-Lecco) applaude all'idea di uno sviluppo ulteriore di quello che era stato lanciato come il grande hub mentre ha poi vissuto anni di ridimensionamento. A cominciare dalle linee interne, le prime da potenziare per i viaggi di lavoro che la categoria deve affrontare.

La mappa delle chance
 «Quando non c'è un volo a Malpensa per le nostre esigenze - confessa l'imprenditore - mi viene da piangere. Lì ormai si arriva in mezz'ora, è comodissima. Per Linate invece il tempo di percorrenza può raggiungere anche il triplo. In certe ore poi...»

Il problema è proprio che per molte rotte, a partire da Milano-Roma, non c'è tuttora molta scelta: bisogna puntare sull'aeroporto più scomodo, con tutte le conseguenze del caso. Un disagio che si sconta in prima persona, come per quanto riguarda visitatori e clienti da andare a prelevare. Ovvero più costi e non un grande biglietto da visita.

Un dato positivo è il recupero di traffico dall'estero di Malpensa, questo sì. Inoltre è uno scalo dove ci si può muovere con maggiore agio: «Ancora quando ero in Api, quindi diversi anni fa, si arriva, si parcheggia facilmente, non c'è rezza. C'erano un volo la mattina, uno la sera, ci si organizzava e si partiva». Inoltre, lo sviluppo dei

cargo: con gli spazi a disposizione, dice ancora l'imprenditore, c'è più possibilità di crescere.

La mappa delle opportunità lombarde offre anche Bergamo. «Per alcune rotte - continua ad analizzare Tettamanti - tuttavia è sempre meno comodo per chi lavora a Como e comunque si impiega un'ora abbondante». Guardando oltre confine, c'è la possibilità di Lugano: sempre con l'incognita della dogana, però, ricorda il vicepresidente di Unindustria, per cui bisogna sempre prevedere anche l'eventuale tempo di un controllo.

Altri problemi
 Niente da fare, Malpensa resta la più accessibile per le infrastrutture e uno suo sviluppo sarebbe prezioso, proprio per tagliare perdite di tempo (e quindi economiche) su Linate: «Almeno sul fronte infrastrutture - rimarca proprio Tettamanti - qualcosa si è mosso, ma siamo sempre in ritardo. Le esigenze sono diverse e crescono, non si riesce a colmare il gap. Purtroppo, inoltre sono cominciati anche fatti che pensavamo fossero spariti. Vedi la sicurezza dei viadotti e dei treni con i recenti crolli e incidenti».

Insomma, Malpensa è la soluzione ideale e bisogna crederci per gli industriali di Como. Se non altro per un collegamento infrastrutturale che ha richiesto investimenti e quindi merita di essere utilizzato sempre di più.

Alla base, un'ulteriore sottolineatura, che è poi il fulcro di questi tempi: «Adesso se effettivamente si sta verificando la ripresa - conclude Tettamanti - non possiamo più permetterci le code per raggiungere una destinazione, compreso un aeroporto». **M. Lusa.**



Sui passeggeri Malpensa è il secondo scalo italiano dopo Fiumicino

Nuove strade

L'autostrada Varese-Lecco Un'occasione perduta

Si paga l'arretratezza sugli aeroporti non sfruttandoli sempre a dovere, più ancora sulle infrastrutture. Se Linate è destinazione piuttosto infernale in auto (una disperazione, la definisce Tiberio Tettamanti), non è che Bergamo vada molto meglio. «E se ci sono i semafori ci metti un'ora - sospira l'imprenditore - Arrivano le rotonde e non si capisce perché, il tempo diventa un'ora e dieci minuti. Per questo motivo dico, sì, ci sono migliora-

menti in corso, ma non bastano, non siamo mai alla pari». Unindustria Como si è sempre impegnata concretamente sul fronte delle infrastrutture. Ottenuta una Pedemontana che faceva sfrecciare meno problematicamente verso Malpensa, si è poi concentrata sulla Varese-Como-Lecco, per cui aveva trovato pure investitori cinesi. Che poi avevano detto addio di fronte alla prospettiva dei tempi burocratici italiani.

scenario base, 279mila nello scenario più favorevole. I passeggeri annui tra 28 e 32,5 milioni, le merci sembrano destinate a superare il milione di tonnellate. Tornando al fronte passeggeri, al 31 dicembre 2016, erano presenti 110 compagnie aeree (l'8% in meno rispetto al 2015), ma è stata confermata la presenza di tutte le principali alleanze internazionali di vettori. Lo scalo risultava collegato con 187 destinazioni nazionali e internazionali, il 7% in più rispetto al 2015.

Con quali compagnie? Nella top ten, domina easyJet, che rappresenta il 35% del traffico passeggeri di Malpensa. La

compagnia inglese ha confermato il ruolo del Terminal 2 quale importante base per l'Europa continentale.

Chiaro che l'attività di Linate sia nel segno di Alitalia, che nel 2016 ha generato il 57,3% del traffico. Qui sono cresciuti del 6% i viaggi per lavoro, affari e studio, scende invece il turismo del 3%. Malpensa, rispetto al 2015, vede scendere la quota di passeggeri con un alto titolo di studio (-4%). Si alza del 5% quella di turisti, ma scende del 4% la quota business. Nel terminal 2 aumentano i passeggeri frequent flyer (+7%) e qui la parte relativa alle vacanze cresce del 10%.

Poveri, 3500 aiutati dal Comune

BUDGET SOCIALE Dieci milioni per assistere chi ha perso il lavoro, disabili e minori



VARESE - Dieci milioni di euro: a tanto ammonta il budget destinato al settore sociale dal Comune di Varese per l'anno 2018. «Una cifra che sicuramente sarà integrata con la partecipazione a bandi e concorsi regionali e statali - assicura l'assessore ai Servizi sociali Roberto Molinari - Quest' amministrazione ha messo in moto meccanismi che stanno facendo uscire la città dallo stato di bella addormentata. Da sola non si sveglia mai». Così l'assessore spiega il "dualismo manicheo" ricchezza-povertà che caratterizza la fisionomia sociale della nostra città. «Il vero dramma di Varese è questo - sostiene Molinari - la ricchezza accumulata

hanno troppo onerose esigenze di cura personale o di parenti. Affrontiamo difficoltà legate alla disabilità e sosteniamo i minori che ci vengono affidati dal tribunale». Circa 3500, quasi tutte italiane, le persone sostenute dal Comune con esigui oppure sostanziosi interventi economici. «Da evitare l'assistenzialismo - sottolinea l'assessore - Il nostro sforzo è quello non solo di integrare il reddito del soggetto in difficoltà, ma soprattutto elaborare progetti attraverso i quali la persona sia messa in grado di uscire dallo stato d'indigenza per recuperare dignità e soprattutto autonomia e indipendenza. Fondamentale è evitare gli sprechi, ogni euro deve essere

nel passato rischia di esaurirsi, se la città non si apre, se non sfrutta, a livello economico, turistico e imprenditoriale, la sua posizione di porta d'entrata in Italia verso la Svizzera». Una città che deve cercare di rafforzare la propria ricchezza, gestendo anche le frange di povertà che racchiude al proprio interno. «Come tutte le città d'Italia - tiene a precisare l'assessore - Per quanto riguarda i "poveri" a Varese, bisogna subito distinguere due situazioni. Quelli che vediamo e quelli che non vediamo. Tra i primi ci sono i questuanti e coloro che trovano ricovero nelle stazioni. I 300 che vanno alla mensa di via Bernardino Luini e i cento che si rivolgono a quella della Brunella. Questi sono gli ultimi tra gli ultimi e rappresentano il corpo visibile della povertà». Tra l'altro Varese, essendo capoluogo e punto di riferimento per i servizi, accoglie anche coloro che vengono dall'intera provincia. «Il grosso degli interventi del Comune, però, è verso i poveri che non vediamo - prosegue Molinari - Si rivolgono ai Servizi sociali perché hanno lo sfratto, o non ce la fanno ad arrivare a fine mese, oppure

L'assessore Molinari: «C'è anche la "zona grigia": persone del ceto medio che non chiedono, ma vanno soccorse»

concretamente finalizzato, e poi occorre costantemente riorientare la spesa sociale, affinché vada incontro alle reali necessità, in continua trasformazione». Ma la fascia sociale più pericolosa e quella verso la quale il Comune sta rafforzando indagini e interventi è la cosiddetta zona grigia. «La zona grigia è difficile da definire o delineare numericamente - spiega Molinari - ed è fatta da tante persone, perlopiù del ceto medio, che stanno attraversando un

cattivo momento finanziario e, per vergogna, stanno in silenzio, ma non ce la fanno a uscire da sole. Difficile spesso individuarle e ci riusciamo solo attraverso le antenne presenti sul territorio: scuola, Caritas, soggetti del terzo settore. Noi tutti potremmo entrare a far parte di questa zona grigia». Sono le persone in difficoltà, che non fanno ancora parte dei poveri, ma potrebbero diventarlo, se non individuati e aiutati con prontezza. «Anche in questo ambito, non elargizioni a pioggia - sostiene l'assessore - ma progetti di educazione nella gestione del budget familiare e riqualificazione delle professionalità».

Sabrina Narezzi

CINEMA NUOVO

"Pagine nascoste"

VARESE -(e.c.) Un viaggio alla scoperta di un padre diverso da come si credeva. E anche un viaggio nel fascismo, nel razzismo, nella memoria rimossa. Si conclude con il film documentario "Pagine Nascoste", la rassegna che Comune di Varese e Anpi sezione di Varese - Comandante Claudio Macchi in collaborazione con Filmstudio 90 e Arci hanno dedicato al Giorno della Memoria: doppia proiezione oggi, alle ore 16 e 21, al Cinema Nuovo in viale dei Mille 39. Nel film prende vita la vicenda della scrittrice contemporanea Francesca Melandri, la cui ricerca intreccia passato e presente. In cerca di risposte sul padre, convinto fascista e razzista durante il ventennio, la Melandri si avventura in altre leggende legate alla guerra d'Abissinia. Della regista Sabrina Varani la scelta di usare immagini d'archivio dell'Istituto Luce.

TERZO SETTORE ED ENTI ALLEATI

«Immigrati: la ricetta è integrarli»

VARESE -(s.n.) Un'alleanza contro la povertà. «Sussidiarietà non significa distribuire soldi a chi è accreditato - sottolinea l'assessore ai Servizi sociali Roberto Molinari - ma intende che le forze presenti nella società si organizzino, tutte insieme, per fornire servizi utili alla popolazione e garantirne la qualità». Stato, enti locali, privati sociali e terzo settore "intrecciati" sono segno di una società viva. «La nuova legge del terzo settore va proprio in questa direzione - assicura Molinari - verso la modernizzazione del sistema per affrontare le sfide del futuro». Sfide che, anche per la nostra città, sono fondamentalmente tre: anziani, disabilità e problematiche legate alla casa. «A queste s'aggiunge l'immigrazione - dice

Molinari - che non rappresenta un'emergenza, ma la normalità, visto che nel mondo ci sono 150 milioni di persone in movimento». A Varese i richiedenti asilo sono attualmente circa 270. «Numericamente non significativi, rispetto a una popolazione di ottantamila abitanti - conclude Molinari -, ma bisogna certo gestire la situazione. Ovvero assicurare un posto dignitoso, ma soprattutto attuare progetti che li mettano in grado di inserirsi al lavoro e integrarsi con la società varesina. Mai più grosse concentrazioni d'immigrati, come quella del Vela, no alle richieste di aprire capannoni industriali dove ricoverarli, ma diffusione su tutto il territorio e autentica integrazione».