

Siamo stanchi degli Arlecchini

di Françoise Gehring

consigliera comunale di Insieme a Sinistra, Mendrisio

Quando si deve giustificare una posizione – soprattutto una posizione di rendita – tutto sembra lecito. C'è chi fa prova di creatività cercando di tirare in ballo la luna, chi si improvvisa ambientalista dal nulla e chi addirittura ribalta la realtà. Tanto da considerare i centri commerciali degli «inibitori di traffico» e non dei generatori di traffico. O tanto da sostenere che l'uso dell'automobile per recarsi al lavoro non è legata alla disponibilità di un posteggio aziendale, ma è dovuta a mancanza di vere alternative, poiché quelle esistenti sono disagiati. Il direttore di Migros Lorenzo Emma, dalle colonne di Azione (peraltro ottimo e apprezzato settimanale che propone contributi di notevole spessore, e di questo sono davvero grata) oltre a sottolineare questa sua visione sotto il titolo "Primo bilancio 2014 e divagazioni sul traffico", esprime anche il proprio pensiero sul concetto di responsabilità. Diverso dal mio, ma il pluralismo delle idee è il sale e il lievito della democrazia.

Sostenere tuttavia che i centri commerciali siano «inibitori di traffico» è davvero un po' grossa. La realtà è ben diversa: basta aprire gli occhi senza mettersi le fette di salame. Capisco che il direttore di un centro commerciale – e vado ben oltre la realtà e la specificità di Migros - difenda con determinazione le proprie posizioni di rendita e la propria cifra d'affari. Capisco che un direttore di un colosso commerciale si lecca i baffi nel vedere colonne di auto pazientemente in fila per raggiungere un qualsiasi tempio dello shopping. E capisco anche che non gliene può fregar di meno se negozi e piccole realtà commerciali situati nei centri dei paesi e nei nuclei, faticano a sopravvivere perché non c'è anima viva. Non è un loro problema.

Ciò che stupisce è l'improvvisa attenzione alle questioni di traffico e posteggi dopo che il ministro Claudio Zali ha deciso – con coraggio e determinazione – di mettere le mani nelle ortiche. La nascita dell'Associazione economia ed ambiente (ASSEA) è manifestamente una reazione contro l'azione di Zali. Dove erano questi personaggi prima che il Dipartimento del territorio decidesse di affrontare di petto queste questioni nevralgiche? Chi scrive – per mestiere attenta all'attualità e per passione politica attenta ai temi territoriali e ambientali - qualche capello grigio ce l'ha. Questi personaggi, che impettiti si muovono come colonnelli della grande distribuzione, prima di oggi non hanno mai manifestato la benché minima preoccupazione per traffico e ambiente, se non quella di garantire la gratuità dei posteggi. C'è sempre una prima volta, si dirà. Ma questa prima volta è sospetta assai.

Come sospetta – o perlomeno curiosa – è stata la presenza di alcuni colonnelli dell'ASSEA sulle tribune del Gran consiglio al momento della votazione sulla tassa di collegamento; il termine «soldatini» usato da Zali ha creato numerosi mal di pancia; eppure ci starebbe tutto, dal momento che tutta questa vicenda evidenzia in modo plateale il più autentico e antico lobbismo, vale a dire quell'oliato meccanismo per cui alcuni parlamentari servono le rivendicazioni di facoltosi gruppi di interesse. Se soldatini non sono, sono servitori delle lobby. Entrambi ubbidiscono a chi detiene il potere. Così è (se vi pare).

Il Mendrisiotto – e non solo questa regione – soffoca nel traffico. Tutti si stracciano le vesti e denunciano questa insopportabile realtà. Ma quando si tratta di prendere posizioni coraggiose, e forse un poco scomode, tutto si blocca. Stessa dinamica per il trasporto pubblico. Tutti lo inneggiano, tutti si schierano a favore. Ma quando si tratta di passare dalle parole ai fatti, ecco la brusca frenata. Una frenata, per quanto riguarda la tassa di collegamento, sancita anche dal Tribunale federale (che ha dato ragione al ricorso dell'ASSEA). Ma non c'è alcun motivo di brindare per essere desolatamente di nuovo ai piedi della scala.

I trasporti pubblici hanno bisogno di risorse finanziarie per garantire prestazioni, condizioni di lavoro dignitose, contratti collettivi di lavoro e impieghi di qualità. L'equazione è presto fatta: meno risorse finanziarie = meno prestazioni = tagli di posti di lavoro di qualità. Di precari ne abbiamo già abbastanza, come pure di dumping salariale. Meno risorse finanziarie non significa solo problemi per chi lavora nel settore dei trasporti pubblici, ma significa anche inficiare il servizio pubblico.

I/le rappresentanti della politica – e non gli Arlecchini servitori di due o tre padroni – dovrebbero avere a cuore il servizio pubblico, uno dei pilastri dello Stato. I/le rappresentanti della politica – e non gli Arlecchini – dovrebbero difendere il trasporto pubblico e garantire le risorse per continuare ad offrire posti di lavoro di qualità, nella maggior parte dei casi regolati da contratti collettivi di lavoro e da un solido partenariato sociale.

Come si fa a non vedere che l'attuale modello di sviluppo non è più sostenibile? Come si fa a non vedere che la devastazione territoriale è frutto anche di piani regolatori disinvolti, le cui maglie troppo larghe hanno permesso – e permettono tuttora – uno scempio dietro l'altro? Come si fa a chiudere gli occhi davanti a questo modello di sviluppo che non si limita solo a tormentare il territorio, ma che alimenta un mercato del lavoro a scarso valore aggiunto, in mano a datori di lavoro spregiudicati che sfruttano la manodopera frontiera, lasciando a bocca asciutta i/le residenti, soprattutto giovani alla disperata ricerca di un impiego?

Il Mendrisiotto è purtroppo lo specchio di queste contraddizioni e lacerazioni. Per questo proprio dal Mendrisiotto, grazie ai Cittadini per il territorio, è partita una nuova forma di resistenza e una nuova idea di sviluppo, attenta al territorio, alla qualità della vita, al valore del lavoro.

Non esistono solo i criteri di redditività per misurare la crescita. Ci sono indici immateriali che sulla bilancia della qualità della vita contano, eccome. Oggi sempre più persone riconoscono che il progresso non dovrebbe portare solo crescita economica a tutti i costi, ma anche benessere e felicità. Molti economisti e sociologi vedono nella felicità un valore propulsivo, preso atto che l'exasperata caccia alla ricchezza può produrre un effetto paradossale di frustrante infelicità.

Preferisco – e come me tante altre persone – servire una causa per il bene comune, che servire padroni avidi e miopi. Sarò una serva anche io, mi si dirà. Serva di un ideale pubblico, senza dubbio. Senza tornaconto privato, soprattutto. E questo è un segreto di Pulcinella.