



INCHIESTA
Le fibre ottiche
grandi

«Moderna», purché non vinca l'immobiliare

È sempre meno vero che chi vive in spalto a Milano, volta le spalle al pan. Ed anche che, come poetava Giovanni D'Anzi in una strofetta di «Oh mia bella Madonnina», lontano da Napoli si muore, ma tutti vengono qui a Milano.

Eppure in quei pochi tratti sono dipinte attualissime miserie e grandezze di una città, quelle che non hanno segnato sviluppo, distacco, diversità, morale, crudeltà.

Senza essere mai stata una «capitale», Milano se ne è vantata, in virtù del suo «lavoro». Ora difende un'altra definizione: europea. La ragione è sempre la stessa: il lavoro. Il lavoro significa ricchezza che si è fatta via via più vistosa, appariscente, volgare e insopportabile, rivelandosi spietata: esclude chi non ce l'ha. Per questo anche la Chiesa e il suo arcivescovo, Mario, non possono non ricordare nuove povertà, nuove emarginazioni e il bisogno di ritrovare solidarietà, quella stessa che aveva animato i grandi, i sacerdoti, le parrocchie, i sindacati, anche i borghesi, che una volta avevano arricchito con i loro lasciti enti di beneficenza, scuole, ospedali.

«Miracolo a Milano», il film di De Sica, ritratto sognante e metaforico di una città e di un conflitto di classe, dopo tutto ferocemente vero.

Le «ore di punta» sono diventate inaspettate lunghe. Non c'è pausa nel traffico, non più cadenzato secondo i ritmi di entrata e uscita dalle fabbriche e dagli uffici. La fretta imperversa, la scortecchezza si moltiplica, l'arroganza a quattro ruote cresce. La sosta vietata disegna un paesaggio crudo e volgare. Il traffico operativo, così lo chiamano gli addetti ai lavori, è un ufficio all'altro, da un ufficio ad un negozio, da

un negozio alla banca, tutti in un'ora di lavoro qualsiasi, fissa una mutazione della città, sempre più industriale, sempre più stretta attorno al vecchio centro. Come è sempre stata, poco incline ai cambiamenti che potessero mettere in crisi valori molto concreti di rendita fondata.

Neppure un imperatore, Napoleone, riuscì a spezzare il monocentrismo milanese e la tradizionale gerarchia dei suoli e dei luoghi. Il piano di ricostruzione di Anselmi, che prevedeva appunto la nascita di un nuovo centro cittadino degli affari, non venne mai realizzato (se non in una parodia piccolo borghese). Ci provò anche il fascismo. Demoli quartieri, aprì nuove strade attorno al Duomo. Ma i suoi sventramenti esaltarono soltanto i meccanismi immobilizzatori.

Tocca ora alle amministrazioni comunali (di sinistra prima, di pentapartito poi) la possibilità più cospirativa di trasformazione e di innovazione. In un rapido cammino che scongiuri le pesanti eredità del passato, i settori produttivi entrano in crisi. Soprattutto, però, cambiano le modalità di produzione: meno uomini, meno spazio, più tecnologie per produrre di più. Così i vecchi stabilimenti possono chiudere. Due milioni di metri quadri si presentano pronti ad un uso diverso. Si chiamano «aree dismesse», cioè non più utilizzate, scenario di una archeologia industriale di grande scala: Alfa Romeo al portello, Bicocca, Montedison, Bovisio, Redaelli e Rogoredo...

La realtà immaginata delle tecnologie suggerisce ipotesi ancora più drastiche: rottura con il passato e di miglior precisazione del ruolo, a venire, di Milano.

Si delineano le immagini e i sogni di una città post-industriale, dominata da un problema: lo scambio più rapido, più preciso possibile delle informazioni, che possono determinare il buon andamento del ciclo produttivo. E che ovviamente modellano un ambiente, giusto quanto il confronto con gli elementi naturali aveva caratterizzato la società agricola e quanto l'estrazione e la trasformazione delle materie prime aveva condizionato quella industriale.

La necessità di informazione per la produzione genera un nuovo terziario che si fonda su servizi, programmi, di attori cioè, di sinergie, di compiti veri.

La realtà cammina anche con altre gambe...

Alta periferia nord-ovest, quella che dalla Fiera guardando al Sempione, crescono uno sull'altro padiglioni per

Grandi idee nel cassetto

È pronta l'ipotesi della rete in fibre ottiche, mancano i soldi - La parabola del «Progetto Milano»

Storia di un grande progetto di sviluppo tecnologico o storia di una grande occasione mancata. Non è ancora chiaro se «Lombardia cablata», ovvero l'idea di realizzare, a cominciare dall'area metropolitana milanese, una rete di collegamento in fibra ottica diventerà la prima o la seconda cosa. È un esempio che dimostra bene l'ampiezza in cui si viene a trovare la capacità che tradizionalmente si attribuisce a Milano di saper fare grandi cose. Intorno alla storia di fattibilità hanno lavorato da quasi un anno, su iniziativa del Comune e della Regione,

cinque grandi aziende (Sip, Rai, Italtel, Pirelli, Sirti). L'ipotesi è quella di dotare la città e la regione, come sta avvenendo negli Stati Uniti, di una poderosa infrastruttura paragonabile a quella dei telefoni e del gas (nell'ipotesi maggiore) al servizio dell'utenza generale (tv estere via satellite, programmi speciali, pay-tv etc.) e dell'utenza professionale (videotektono, teleconferenze, allacciamento banche dati, archivi etc.) in anticipo rispetto al piano nazionale decennale, cioè alla fine degli anni 90 anziché nel 1995.

Le ragioni più forti a sostegno di una scelta di questo genere stanno nella realtà che vede concentrata a Milano e in Lombardia una quantità di apparati e servizi informatici. In questa regione c'è il 55% delle aziende che producono robotica, ci sono 30 mila addetti presso produttori di informatica hardware e software, 30 del 78 produttori di apparati e programmi per la telematica. Gli addetti ai servizi di informatica sulla popolazione attiva in provincia di Milano sono lo 0,61%, valore largamente superiore a tutte le medie europee. Già nel 1984 Luigi Dadda, allora rettore

del Politecnico, osservava sulla base di questi dati che risulta più facile creare qui una massa critica necessaria per i successivi processi di crescita: anche con orizzonti internazionali. La rete in fibre ottiche potrebbe essere una del tipo capace di dare l'impulso decisivo ai settori più innovativi dell'economia nazionale. E questa la strada per liberarsi del ruolo di compratori e, nel migliore dei casi, commercianti di informatica di importazione. Rispetto a due anni fa la struttura economica dei produttori ha subito una evoluzione profonda. «Dopo la fase

«artigianale» con una miriade di aziende che cercavano il loro spazio di mercato spiega lo specialista Mario Grasso - sono in corso processi di fusione e concentrazione. Pochi giorni fa la maggiore associazione della categoria è passata dalla Confcommercio alla Confindustria. La nuova collocazione e la crescita delle dimensioni aziendali dovrebbero ora facilitare l'accesso al credito. In queste condizioni la disponibilità di infrastrutture per il collegamento diventa essenziale. «È come avere un enorme parco automobili senza le strade».



La sala di fotocomposizione di una tipografia a Milano Fiori

Ma le fibre ottiche, nonostante tutto questo, rischiano di rimanere un sogno, un «progetto da convegno» e niente più perché bloccato dalla mancanza di soldi. Si manda l'iniziativa al «retroscena degli interessi», che agiscono nella società. In verità il «retroscena» produce trasformazioni, ma una sua dinamica, ma al dunque delle decisioni chiave per lo sviluppo rimanda eternamente al finanziamento pubblico. «Nella capitale dei promotori» è il giudizio di Piero Borghini, capogruppo comunista alla Regione - doveva rappresentare la sfida della cultura milanese più moderna al vecchio imperante un po' dappertutto, amministrazione comunale compresa. Nella pratica si è tradotto in una distribuzione abbastanza tradizionale di commesse di ricerca a centri e personalità scientifiche anche molto rispettabili, ma un po' troppo caratterizzate politicamente, in senso filogovernativo. E un contenitore, pensato allo scopo di mettere a fatica delle risorse pubbliche. E il potere locale, percorso da una crisi permanente, non ha né l'energia, né la volontà per imporre un indirizzo progettuale.

L'esempio del «Progetto Milano» è significativo. Nato nel 1980 con il programma di collegare università, amministrazioni e privati per analizzare la realtà metropolitana, definirne i processi attraverso confronti internazionali con analoghi e ricambi di indicazioni di lavoro ha dato per lo più soltanto risultati accademici. Giancarlo Mazzocchi, che lo dirige, sostiene che «ha avuto feccia» la città non si è mai parlato tanto come dopo la partenza del Progetto Milano. E in effetti si sono sentite anche analisi serie, si sono

Il fatturato dell'engineering

	Miliardi di lire	%
Milano	2.032,1	46,8
Roma	565,1	13,0
Torino	137,3	3,2
Altri	1.591,6	37,0
Totale	4.341,3	100,0

Servizi di engineering ripartizione del fatturato delle società di engineering per area geografica. Fonte: Politecnico di Milano su dati Dec, Mediobanca

nessi, nord e sud della Lombardia. Ma proprio questa potenzialità regionale rischia di rimanere sulla carta.

Trasporti pubblici, che saltano, convergono su quell'unico baricentro, il ruolo di Milano, implicano alcuni pericoli in una spirale che si apre ormai soltanto al passaggio dell'unico custode. C'è, però, proprio di fronte, correrà la metropolitana e poco più lontano arriverà il passante ferroviario.

Le aree dismesse sono nate periferiche, addirittura in altri «borghi», ma sono ormai tutte integrate al tessuto urbano. Per giunta un piano dei trasporti, con il passante, con la terza linea del metro, con l'incremento della viabilità su gomma, con la stessa ristrutturazione delle Ferrovie Nord, ne rilancia immagine, funzione, appetibilità.

Il «passante ferroviario» è stato l'impegno più grande della giunta di sinistra. In galera attraverserà la città, collegando due stazioni periferiche, interconnettendole senza più lo stop imposto dalle stazioni di testa mila-

di riqualificazione e ricostruzione della città, che potrebbe significare lavoro, residenza, cultura, verde, luoghi sociali.

Ma amministrazioni «troppo deboli e anacronistiche (il territorio milanese va ben al di là dei confini del Comune), politiche che hanno depressi ciò che era stato creato in passato in tema di coordinamento (il Piano Intercomunale milanese) e della Regione, conti economici troppo moli, che fanno temere la forza di un immobilismo di ritorno, allungano il solo periodo di una megalopoli tecnologica di sei milioni di abitanti.

Troppe volte si è tentato di paragonare Milano ad altre città, a questa o a quella vedetta urbana, da New York a Chicago.

I miti del post-industriale possono riproporre simili modelli, di sviluppo, di caos urbano, che moltiplicherebbero per mille quello d'oggi, con le sue crudeltà e le sue violenze. Ma non tengono conto che Milano, la sua storia, il suo tessuto, sta attorno, consentirebbero altro e che un futuro telematico non avrebbe comunque bisogno di grattacieli.

Oreste Pivetta

I direttori del «Corriere della sera»

- 1900-1921 L. Albertini
- 1921-1925 A. Albertini
- 1925-1926 P. Croci
- 1926-1927 U. Ojetti
- 1927-1929 M. Caffi
- 1929-1943 A. Borelli
- 1943 (lug.-set.) E. Janni
- 1943 (set.-ott.) A. Lasagna, G. Cenazolo (reggente)
- 1943 (ott.)-1945 E. Amicucci
- 1945-1946 M. Borsa
- 1946-1952 G. Emanuel
- 1952-1959 M. Misiroli
- 1959-1968 A. Russo
- 1968-1972 G. Spadolini
- 1972-1977 P. Ottone
- 1977-1981 F. Di Betta
- 1981-1984 A. Cavallari
- 1984-? P. Ostellino

C'era una volta il «Corriere»

Il legame fisiologico con l'alveare Milano, il comando Fiat e gli interrogativi sul futuro



Il palazzo del Corriere della sera

Monopolio Fiat? Decide il giudice

Entro la fine dell'anno o al massimo entro gennaio la magistratura milanese dovrebbe risolvere il caso Rizzoli-Corsera. Stabile cioè se la Fiat, controllando il gruppo editoriale di via Solferino e la Stampa, non rispetta le norme anti-trust che regolano il settore. Due le cause in tribunale. Nella prima si mette in discussione che la Fiat possa affiancare al controllo integrale di un quotidiano, La Stampa, una partecipazione di rilievo anche sotto il 50% di un quotidiano come il Corriere della Sera. Nella seconda, aperta dal garante della legge dell'editoria professor Sinopoli, si mette in discussione la legittimità dell'operazione che ha condotto la Fiat, Corriere e Stampa insieme stampando più del 20% del totale della tiratura quotidiana. Azionista di maggioranza di Gemina con il 30,57% attraverso la Sadip, la Fiat sancisce la sua scaltrezza al salotto finanziario assicurandosi la presenza con Cesare Romiti, amministratore delegato del gruppo automobilistico, e una vicepresidenza con Francesco Paolo Mattioli, che della Fiat è direttore centrale. Fino al 1985 Gemina possiede il 46,28% della Rizzoli-Corsera. Passano alcuni mesi e Gemina acquista il 15,64% e il Banco di Sicilia il nuovo Banco Ambrosiano. A questo punto Gemina sfonda il 60%.

giudicato come gli altri da un'opinione pubblica sempre più volubile e rissosa, talvolta ribelle, capace in ogni caso di preferirgli altri prodotti.

Quando il Corriere regnava su Milano e governava l'Italia l'editoriale di prima pagina poteva essere intitolato «Ora, grazie, e l'elzeviro di terza «Schegge». I rapporti politico-culturali con il sud-est erano quasi ininterrotti. La Stampa di quella Fiat che mandava gli operai comunisti nelle officine-confine era un giornale più moderno, più leggibile. Non discusse, Alfredo Frassati e Luciano Barca, delle «stresse» o «Forse diremo lo stesso fra altri trent'anni, quando

ripenseremo a La Stampa con un editoriale che illumina lo sfondo del problema degli strati e un corsivo in cui si lamenta l'intermittenza della discussione orchestrale sull'anniversario dell'Ungheria 1956, mentre il Corriere seguiva monotonamente il suo anticommunismo pre-tecnologico.

Eppure, quando l'Italia già televisiva fine anni Cinquanta si mosse verso il boom o «miracolo», il Corriere di Alfredo Russo, uomo di destra come si diceva una volta, non rimase fermo. Spedì il giovane Piero Ottone a scoprire le convulsioni della «uscita industriale milanese» e il giovane Alberto Ca-

vallari a raccogliere gli esempi dell'Europa intelligente, verso la quale Milano s'era abituata a guardare fin dai tempi di Maria Teresa. Lo stesso linguaggio del giornale sembrò avviato a farsi più agile, a recepire senza degnazione la kolné dei traffici.

Per la verità, il Corriere è anche la storia delle sue emorragie, delle sue scissioni. Forse certe inchieste non sarebbero state decise né certi giornalisti valorizzati in campagna se non fosse stato Solferino, non fosse spuntato il Glorno di Gaetano Baldacci, che presto mandò il giornale, che presto mandò il giornale, che presto mandò il giornale.

Il Glorno, dal Corriere migrarono in parecchi. Poi, negli anni in cui cominciò a cambiare il mondo, di migrazioni ce ne furono due ravvicinate. Nel 1972, nominato direttore Ottone, prese commiato Idro Montanelli con tutta «la destra». Fu davvero un tagliare la corda: la barca si raddrizzò di colpo e Ottone filò via sulla fonda insidiosa ma anche complice del tempo. Fu il applausi del Comitato giornalisti democratici (ma senza quelli di Eugenio Scalfari, in campagna su l'Espresso, contro l'altro Eugenio, Cefis, e la Montedison che aveva passato i soldi ai Rizzoli). Il terzo esodo fu a fine anni Settanta, direttore Anto-

semidistrutto da due parvenze che non sapevano nemmeno che cosa fosse. Che cosa, allora, tenne in piedi il Corriere, al di là della temeraria e tempestosa energia di Cavallari? Fu la struttura commerciale del giornale, il suo legame fisiologico con l'alveare Milano e il formicaio lombardo, stratificato perfettamente, dall'imprenditoria di via Boccaccio, anche per l'Alfa Romeo. Al Corriere, per ora, ha mandato, Giorgio Fattori, ex direttore della Stampa, con il presuntibile compito di capire che cosa, la Fiat, può essere interessata ad assimilare del mito e della realtà del Corriere e che cosa, il Corriere, farà bene ad assimilare della Fiat.

Si è aperto dunque un problema giuridico complesso, di soluzione non facile né rapida. Resti o meno il primo giornale italiano quanto al numero delle copie vendute (la Repubblica lo insidia da vicino ma Scalfari ha già parlato del suo ritiro e non si vedono credi nel Corriere che in Lombardia la Stampa, terzo quotidiano nazionale, Fiat inclusa, è in Piemonte. Una mediata rifondazione regionale e un più dinamico interesse verso le prospettive europee dell'industria del traffico, ma anche della politica e della cultura sarebbero già basi serie per opere non di semplice restauro. I milanesi naturalmente rispettano anche queste, se non ben fatte. Ma considerano con assai maggiore interesse e leggono con più attenzione e confidenza, chi sa intraprendere un lavoro pensando anche a rinnovarlo, a renderlo più vivibile dell'antico, in ogni senso. Senza troppe nostalgie.

Gian Piero Dell'Acqua