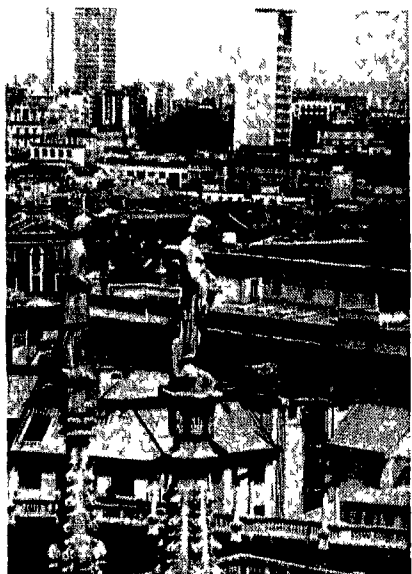


Le città mutanti / 3 Milano



MILANO Dovunque la prendi è un interminabile cantiere. Se arrivi da sud sono i palazzoni cemento e vetri che crescono (tutti a specchio naturalmente, secondo la moda di quei parallelepipedi perfetti che riflettono il cielo e spesso altre cose soltanto, una moda introdotta alla grande da Giuseppe Cabassi a Milano). Da nord-ovest (direttrice Fiera-Sempione) lo spettacolo è lo stesso. In mezzo ci sono gli scavi della metropolitana e del passato ferroviario. In mezzo ancora le «aree dismesse», che sembrano ormai, a distanza di anni dalla presentazione dei primi progetti, irrimediabilmente dismesse, scenario di un possibile «Full metal jacket» italiano come i docks londinesi, salvo qualche parziale utilizzo (per il Portello) in qualità di parcheggio. Tra gli uni e le altre, infine, palazzi, indistinti o rappresentativi, indifferentemente avvolti nei caos delle auto.

Milano sembra progredire in un delicatissimo equilibrio prima o poi, è costretto a pensare chi sia in coda in uno dei viali della circoscrizione dietro autotreni, si blocca. Il traffico diventa, l'assillo di questi anni, sempre più denso, cattivo, incalzante, quale che sia l'ora del giorno. Eppure, appunto, si muove, accolto ormai come l'indoleggiabile conseguenza del nuovo benessere. Le macchine sono il segnale della vitalità, censurate al senso o al mito della città. Che è così tornata «grande», «felice» e «ottimista», anche se è costretta a ricoprire di tanto in tanto, per l'opposto, la crudeltà di chi non concede nulla senza pagare, se non un lavoro, un'occasione, come in una qualsiasi storia americana, con i soldi, la fretta, la competizione, le tecnologie, i computer, Wall Street, il Bronx e, come in America, le fasce di una emarginazione pesante, nuove povertà o droga.

Bronx alla Bovisa

Qualche mese fa alla Bovisa è stata uccisa di sera una ragazza. Il Bronx milanese è un'area dismessa, divisa dai binari del treno in attesa di riqualificazione Tetra scura, emarginata. Ma sarà uno dei due capolinea (il secondo a Rogoredo) del passante, di classe chilometrica di ferrovia (otto in sotterranea), che collegherà attraverso il capoluogo nord e sud della Lombardia.

Il Bronx milanese potrebbe diventare di tutto un parco pubblico, una Disneyland, una tecnocity, un campus universitario. Settecentomila metri quadrati a disposizione, con quelle garanzie di accessibilità, lasciano spazio a tanti progetti. La Montedison se ne è andata, i gasometri famosi dei paesaggi sironiani scompaiono perché la città si sta anche smetanzando.

Il resto sono le rovine della ristrutturazione industriale. Da un'altra parte la Redaelli, dall'altra la Bicocca, più in là la Falck o l'Ansaldo la Breda. Di una stagione fondamentale della storia italiana restano capannoni vuoti, due milioni di metri quadrati a Milano, dieci volte tanto se si va più in là, alla Provincia.

La crisi è alle spalle. La trasformazione si è compiuta. Non sarà l'Alfa l'ultima grande fabbrica ma anche la fabbrica meno robotizzata d'Italia, a cambiare qualcosa. Se ci sarà crisi, ancora, sarà di cre-

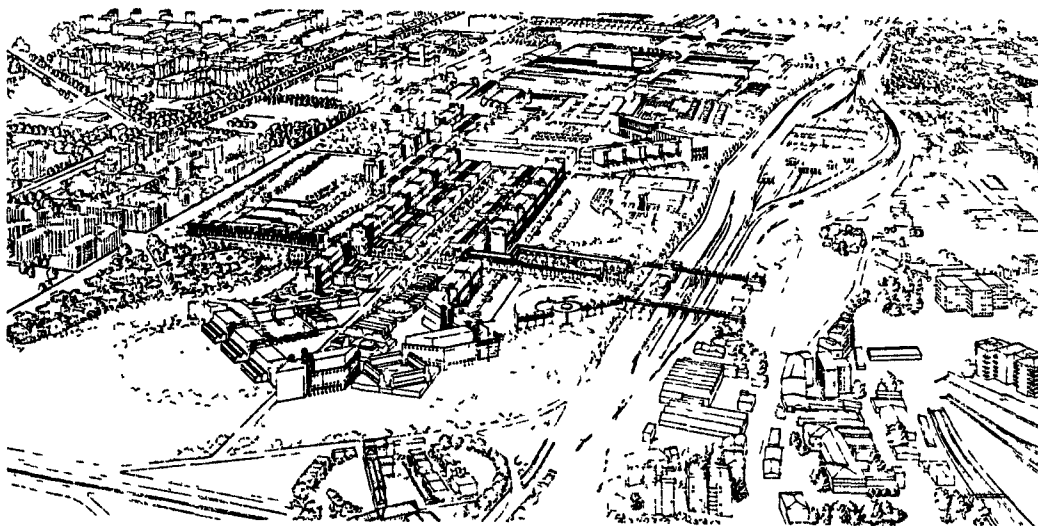
scita, di innovazione, di modernizzazione, «un dato strutturale», come osserva Carlo Ghezzi, segretario della Camera del lavoro. Tutto è passato ormai, scontri, lotte, scioperi, cassa integrazione, insieme con il tentativo difficile del sindacato di essere presente, controllare, mitigare. La conflittualità è stata alta, le vittime sono state tante, alla fine forse hanno vinto tutti, perché Milano è diventata la città più ricca d'Italia, dove, quasi, si è cancellata la parola disoccupazione, dove si concentra un quarto della ricchezza nazionale, dove si sperimentano nuove professioni, nuove organizzazioni del lavoro, nuovi modelli di vita.

Verso la megalopoli

Come le metropoli di altri paesi industrializzati, Milano è ormai entrata in una fase di declino demografico. Ma ciò, spiega Giuseppe Gario, che ha partecipato alla ricerca dell'Irre «progetto Milano», significa una redistribuzione dei pesi demografici all'interno del sistema urbano lombardo che conta ormai 144 città con oltre diecimila abitanti e rappresenta sei lombardi su dieci. Di queste città centoventiquattro appartengono alla cosiddetta «dorsale lombarda» che, con una città ogni cento chilometri quadrati e cinque milioni di abitanti (7 milioni e mezzo se si considerano anche i comuni minori) costituisce la più alta concentrazione urbana d'Italia (e una delle più forti d'Europa).

L'idea di città che abbiamo in testa è vecchia, cancellata nella stessa banale pratica quotidiana di chi fa il pendolare dalla provincia a Milano, per rientrare a casa da una qualunque delle tante «garden city» del nuovo terziario, che si chiamano San Donato, Vimercate, Assago o Segrate. La città si è diffusa abbandonando i tradizionali assi di crescita (quello di Sesto-Monza o quello di Rho), per espandersi a macchia d'olio in Brianza o nelle aree agricole del sud. Al suo interno si è rigenerata in gerarchie sempre più indistinte. La saturazione del centro è quasi raggiunta. Ormai, quello che conta, è il cammino opposto.

La città tradizionale si indebolisce, cala la popolazione. Piuttosto la crescita dell'hinterland è tale da sfumare sempre di più le differenze. Torino riprende il modello industriale. Le trasformazioni dell'ultimo ventennio hanno cioè consolidato e ampliato due tradizionali punti della struttura produttiva lombarda: vale a dire la sua forte diversificazione (nei servizi oltre che nelle attività industriali) e la sua fitta rete connettiva imprenditoriale (in rapporto sia alla occupazione che al territorio con un incremento del 32 per cento delle imprese manifatturiere e del 15 per cento delle imprese dei servizi).



Un cantiere interminabile rotto dal traffico e dalle aree industriali «dismesse», oggetto di molti progetti ma finora di scarse realizzazioni. La crisi ormai è di «crescita». Innovazione frammentaria e scontri di interessi. Un vistoso deficit di governo.

Il progetto di Gae Aulenti per la ristrutturazione dell'area della Bicocca tra Milano e Sesto San Giovanni; nella foto piccola, Milano vista dall'alto del Duomo.

La metropoli indecisa

Milano è un interminabile cantiere, una città in continua trasformazione, ma in delicatissimo equilibrio. Il momento più drammatico della crisi economica e occupazionale è passato, ma l'innovazione procede per frammenti, senza progetto e con l'insidia dell'emarginazione nelle aree urbane

e sociali meno forti. E i progetti si sono moltiplicati senza un'autorità democratica capace di decidere tra i vari interessi in campo e secondo una razionale prospettiva di sviluppo. Nasce anche da qui il tramonto del pentapartito e l'avvio di una nuova espansione di governo locale.

ORESTE PIVETTA

innovazione. «Un più fitto tessuto connettivo imprenditoriale offre maggiori probabilità di scoprire le opportunità di sviluppo connesse con l'innovazione».

La frammentazione, la parcellizzazione, la diffusione, tante piccole aziende, tante nuove aziende, l'industria, il commercio, il terziario avanzato, quello dei servizi, insomma rappresentano la forza e la salute dell'economia milanese e lombarda, quasi un tessuto molle che sa adattarsi e modificarsi e far fronte alle nuove richieste.

La complessità rispetto alla

monocultura Fiat tonnese garantisce insomma molti vantaggi, dinamismo, elasticità e una diversa capacità di resistenza. Ma esprime anche una inedita cultura del lavoro. Qualcosa che, anche in questo caso, sa un po' d'America. Milano è stata ad esempio la patria del pony express, cioè di un lavoratore indipendente, che, pur riconoscendo la propria precarietà, lo sfruttamento cui è sottoposto, pur sapendo che lavora troppo, è mal pagato e rischia, non rinuncia alla propria autonomia. Milano è diventata anche la capitale del lavoro part time, del lavoro attraverso i contratti di formazione, del lavoro saltuari.

Un esercito di precari

Un esercito di precari assolutamente regolari (gli irregolari sono i non immigrati) dal l'Africa, che pure hanno costruito la loro organizzazione sindacale, che crea qualche problema all'organizzazione della città, tanto che uno dei primi incontri tra sindacati e nuovi amministratori comunali si è nato proprio per discutere di orari.

La città non si muove più secondo i tempi della fabbrica. Il terziario, avanzato o meno, rompe gli schemi tradizionali. Se non esistono ore di punta è semplicemente perché lo scambio di informazioni imposto dal terziario sollecita una mobilità continua che non è più ristretta ad un «centro», ma si allarga all'area milanese, alla Provincia, alla Regione.

L'industria e il terziario chiedono una diversa qualità del lavoro, professionalità ed insieme flessibilità. Reclamano servizi, che spesso non ci sono dai centri di ricerca ad un sistema di telecomunicazioni moderno (la città cablata, la città cioè delle comunicazioni via cavo è ferma alla sperimentazione di alcuni chilometri avviata dalla Sip), dagli autotrasporti per le merci che liberano le circoscrizioni interne dai camion ai collegamenti più efficienti con Malpensa e Linate. L'ottimismo di questi tempi, quando, se crescono i prezzi, cresce anche l'occupazione (persino nei settori industriali), quando Milano, malgrado tutto, si conferma la punta di diamante della finanza internazionale italiana (metà delle transazioni internazionali passano di qui) s'imbatta in alcuni vincoli che sono soprattutto strutturali.

La qualità mancante

Un esempio. Il presidente della Confindustria Lucchini partecipa all'inaugurazione dell'Anno accademico al Politecnico. Chiede un'università efficiente, propone un obiettivo ambizioso: «qualità di massa». Vuole cioè più ingegneri, perché il Politecnico non è in grado di coprire la domanda milanese. Solo che il Politecnico non è in grado di garantire la «qualità di massa». Ha bisogno di una seconda sede. Per realizzarla si era scelta, d'accordo i comuni dell'hinterland, un'area di Gorgonzola. Poi è saltato fuori Pirelli a proporre la Bicocca, per lanciare la sua tecnocity grazie alla ricerca universitaria. Più tardi si è aggiunta Bovisa,

mentre il rettore ha fatto sapere che non gli dispiacerebbe Rogoredo. Nessuno ha deciso, la paralisi è scontata. Lo stesso è capitato con altri progetti al Portello per la Fiera, alle Varesine, per il Centro direzionale, alla Bovisa, come a Rogoredo come a Sesto sulle aree Breda, Falck, Ansaldo. Il Comune aveva, alla fine dell'amministrazione di sinistra, presentato i suoi progetti. Pirelli aveva fatto altrettanto, poi si è aggiunta la Montedison, ultimo è arrivato Falck. Ma l'unico che marcia è quello Montedison, probabilmente solo perché la proprietà è l'unica.

Milano alla fine appare la città che non decide. La nuova giunta dovrà rimediare. Per intanto ha deciso di riservare a verde la metà delle altre aree dismesse. È un obiettivo in omaggio alla qualità dell'ambiente urbano. Ma non basta. Alla città serve un piano complessivo che tenga conto delle infrastrutture di trasporto in costruzione (passante e terza linea della metropolitana, adeguamento delle tangenziali autostradali, sistema pedonale, a nord), delle tendenze dello sviluppo economico, di necessità sociali. Ma questo significa cancellare qualche tecnocity e ricalcolarla, impedire qualche operazione immobiliare, ultima risorsa di alcuni ex padroni. «Quel che occorre - sostiene Carlo Ghezzi - è mettere tutti attorno ad un tavolo, amministrazione, Ascomobarda, sindacati, stabilire una sede di confronto, per capire davvero di che cosa ci sia bisogno, per utilizzare le aree dismesse secondo una logica generale e non solo per rincorrere l'iniziativa o il dinamismo di questo o quell'imprenditore».

Interessi divisi

Si riferisce a Cabassi (Milanofori), a Berlusconi (Milano 2, Milano 3, il centro espositivo del Garesio prontamente affittato alla Fiat), naturalmente alla Fiat, tutti insieme sono arrivati dove non è riuscita la pubblica amministrazione, lasciando al palo però anche altri potenti, dall'Iri a Pirelli, soprattutto lasciando le aree dismesse sempre più dismesse, costruendo senza riguardo per la città che le sue infrastrutture stanno modellando, il passante o la terza linea del metrolotto, il riequilibrio regionale o la crescita terziaria della provincia.

La città più ricca e dinamica d'Italia, in testa a tutte le graduatorie, compresa quella dei prezzi più alti, non riesce a mettere d'accordo i suoi possibili obiettivi, le sue necessità con gli interessi di una ristretta imprenditoria pubblica e privata. Le divisioni della giunta pentapartito hanno cancellato l'autorevolezza dell'amministrazione. Il caso Ligresti ha moltiplicato i dubbi. Ma la controparte privata si è presentata agli appuntamenti altrettanto divisa, incolore, testimonianza anch'essa di quella parcellizzazione del sistema economico, che è tutto l'opposto della monoculturalità torinese. Interlocutori, promotori, programmatori sono insomma mancati. Il cambio di giunta è stato il filo di una proposta interrotta, parziale e criticabile, ma che aveva lasciato qualche anno prima l'impressione che qualche cosa si potesse concludere.

8° CONCORSO ENEL - SCUOLA

L'ENERGIA ELETTRICA È VITA

L'ENEL invita gli studenti delle scuole medie superiori, inferiori ed elementari (IV e V classi) a partecipare all'8° CONCORSO dal titolo: "L'ENERGIA ELETTRICA È VITA"

I lavori (ricerche, inchieste, disegni, modellini, collages, etc.) dovranno essere inviati con plico raccomandato senza ricevuta di ritorno entro il 16 Aprile 1988 a

ENEL - Ufficio Stampa e Relazioni Pubbliche - Casella Postale 386 - 00100 ROMA. Per ulteriori informazioni rivolgersi ai Compartimenti dell'ENEL il cui indirizzo è riscontrabile sulla bolletta

ENEL

ENEL - ENTE NAZIONALE PER L'ENERGIA ELETTRICA