

**Primo  
piano****UNA CAPITALE DA RIC****MILANO****OSTRUIRE / Obiettivo Europa****2000**

**L'economia è ancora frustrata, dopo la tempesta di Tangentopoli. Ma le forze vive della città hanno una grande voglia di riscossa. Ecco come il prossimo sindaco potrà guidare la rinascita**

**L'agenda del Sindaco**

Le priorità per la futura amministrazione cittadina

**MOBILITÀ MERCI, PERSONE E INFORMAZIONI**

- Alta velocità ferroviaria: completamento del passante e attestazione su Milano.
- Collegamenti viari e ferroviari con l'aeroporto Malpensa 2000.
- Attuazione del piano di mobilità del Comune di Milano.
- Realizzazione del piano per il servizio ferroviario regionale.
- Definizione dei progetti e lancio delle opere per i centri intermodali (scambio trasporti ferro-gomma) di Segrate e Lacchiarella.
- Rifacimento del sistema tangenziale, con l'allontanamento dal centro delle strade di percorrenza ad alta velocità.
- Realizzazione del cablaggio nell'area metropolitana.

**RAPPORTO FRA CITTÀ E ABITANTI**

- Informatizzazione della Pubblica amministrazione e riorganizzazione della macchina burocratica comunale.
- Rilancio degli interventi per il recupero delle aree industriali dismesse, come occasione per favorire l'insediamento di nuove realtà imprenditoriali e riqualificare le periferie.
- Definizione, in accordo con i comuni dell'hinterland, di una rigorosa politica per l'accoglienza degli extracomunitari.

**AMBIENTE E VALORIZZAZIONE DELLE CITTÀ**

- Realizzazione degli impianti previsti per la raccolta e il trattamento dei rifiuti e per la depurazione delle acque.
- Costruzione della Scala-bis e dei relativi collegamenti.
- Avvio di un progetto concreto per integrare l'offerta culturale milanese e aumentare la visibilità della città all'estero.
- Localizzazione e realizzazione dei nuovi poli universitari.

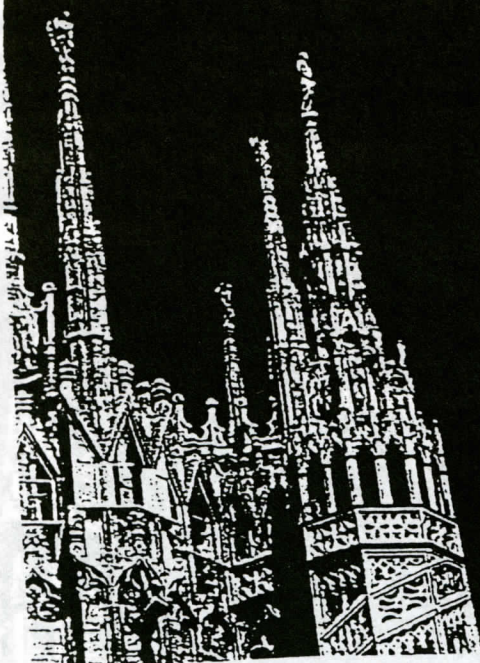


**U**N NUOVO MIRACOLO a Milano? Be', andiamoci piano. La voglia di ottimismo gira, si coglie parlando con gli *opinion leader*, ma è una voglia pudica. Quasi carsica, scompare e riappare, specialmente davanti ai numeri dell'economia che ancora non fanno urlare dalla gioia. Il 1997 delle imprese, secondo le previsioni del Centro studi dell'Assolombarda, sarà un po' meglio del '96. Ma senza esagerare: l'occupazione crescerà dello 0,1%, la produzione del 2,6. Anche lo specchio dei sondaggi riflette l'immagine di una città frustrata: lo scorso gennaio, secondo un poll organizzato da Directa, il 71% degli abitanti riteneva Milano una città in crisi e il 76% pensava che la qualità della vita fosse peggiorata negli ultimi dieci anni. Milano ripiegata su se stessa, disillusa e cinica dopo gli anni di Mani Pulite. La voglia di riscatto morale prima, l'impatto con la recessione poi.

Eppure, in queste settimane, l'atmosfera sta cambiando. È come se gli *animal spirits* della città, le sue espressioni più vitali, avessero incominciato a lavorare nella stessa direzione. Anche in vista della scadenza elettorale che, fra un paio di mesi, eleggerà il nuovo sindaco. «Un tavolo permanente che rappresenti tutti gli interessi della città e che diventi interlocutore dell'amministrazione», è la proposta del segretario della Camera del lavoro, Antonio Panzeri, preoccupato da una disoccupazione che in città ha toccato l'8,2% (contro il 6,2% lombardo).

«Abbiamo toccato il fondo della lentezza operativa e della mancanza di decisioni – spiega Lanfranco Senn, docente di Economia regionale alla Bocconi – se continuasse così, vi sarebbe una reazione spontanea del mondo produttivo per non perdere competitività». «Il futuro di Milano – aggiunge Paolo Fareri, che all'Irs coordina l'area "Progettazione delle politiche pubbliche" – sta nell'interazione positiva fra tutti coloro che operano sul territorio, dal responsabile del Wwf al presidente della Fiera». «Il rinascimento psicologico di Milano è iniziato – osserva il vicepresidente dell'Associazione interessi metropolitani, Pier Giuseppe Torrani – il Vietnam degli ultimi anni, il senso di colpa è stato digerito. L'essenziale è che gli amministratori seguano l'onda e non la ostacolino».

Una specie di reazione a catena, magari disordinata, ma crescente, per trovare una grande idea attorno alla quale mobilitare la



UNA CAPITALE DA RICOSTRUIRE / Intervista a Ennio Presutti

# Privatizzare per rilanciare

«**M**ilano è una città in trasformazione. Ed è molto avanti rispetto al resto d'Italia. Le cose nuove che accadono, accadono qui. Ma Milano, in questo momento, non è una metropoli europea».

Ennio Presutti è presidente dell'Assolombarda dal 1991, incarico che lascerà nel prossimo giugno. In questi anni passati alla guida degli industriali milanesi, ha visto prima la nascita dell'inchiesta "Mani pulite", poi l'azzeramento di una classe dirigente e il voto di protesta alla Lega, infine l'eterna dilatazione dei tempi per realizzare le infrastrutture che Milano chiede da decenni.

E si è fatta una idea: «Bisogna certo recuperare entusiasmo, avere un sindaco che sappia dare alla città quello che gli americani chiamano la *vision*, un progetto di sviluppo dal profilo alto. Soprattutto si devono però creare le premesse perché possa governare un territorio non limitato alle dimensioni del Comune, ma visto in chiave di area metropolitana. Oggi, chiunque voglia fare cose rilevanti, è frenato dalla moltiplicazione dei livelli decisionali. Potremmo avere anche il miglior sindaco, ma, se non cambiano le regole, l'amministrazione sarà

sempre di piccolo cabotaggio. Non è più come negli anni 50 e 60, quando prefetto, cardinale e cinque o sei imprenditori si riunivano per ragionare sullo sviluppo di Milano. Oggi la realtà è molto più complessa, l'allargamento verso la dimensione metropolitana ha annullato il ruolo di governo dell'*establishment* cittadino».

**Ma una riforma istituzionale come quella che sta delineando rischia di perdersi in una lunga discussione parlamentare...**

In queste settimane il ministro Bassanini sta affrontando, mi pare seriamente, il problema della delega dei poteri. E poi c'è la Bicamerale: anche da lì potrebbe uscire qualcosa di utile per dare più capacità di governo agli amministratori locali.

**La Bicamerale concluderà i lavori a giugno.**



Ennio Presutti

città e le sue risorse: «Questa può essere la capitale che integra sistemi geopolitici diversi come il nostro Mezzogiorno e il Nord del continente», dice il presidente della Camera di commercio, Piero Bassetti. Cesare Stevan, preside della facoltà di Architettura, concorda e rilancia: «Milano deve recuperare la sua centralità geografica rispetto al Sud Europa. Non può pensare troppo in piccolo, come ha fatto la giunta leghista proponendo una visione eccessivamente cittadina contro l'intera regione produttiva». «I milanesi - aggiunge Giuseppe Gario, direttore dell'Istituto regionale di ricerche - hanno sempre dato il meglio di sé nei momenti di forte vincolo esterno. È stato così ai tempi della Guerra fredda, quando fu affrontata e vinta la sfida della ricostruzione. Adesso, piaccia o no, il vincolo è la moneta unica europea».

«La globalizzazione dei mercati - insiste Alberto Martinelli, preside della facoltà di Scienze politiche all'Università statale - non impedirà a Milano di avere le potenzialità per continuare a essere uno dei grandi centri europei. Il sistema metropolitano avrebbe più vantaggi che costi dall'adesione alla moneta unica, che va giocata come occasione di integrazione economica e di allargamento dei business. I problemi sono

noti: trasporti e comunicazioni insufficienti, assenza di un grande centro congressi. Ma i punti di forza vanno valorizzati: il nostro polo universitario è fra i migliori d'Europa. E poi non esiste una monocultura industriale, ma una presenza produttiva differenziata in settori di punta, dalla biomedica all'informatica».

Milano e l'Europa. Milano come cerniera Nord-Sud ed Est-Ovest. Ecco l'idea forte che sta crescendo. No, non è solo questione di slogan elettorali. A cavallo fra aprile e maggio si voterà per il nuovo sindaco. Difficile dire chi vincerà. «Nelle ultime elezioni - spiega il sociologo Renato Mannheim - Milano è stata più per il Polo che per l'Ulivo. Ma il candidato del centro-sinistra, Aldo Fumagalli, sta facendo un ottimo lavoro». Aiutato, in questo, anche dai ritardi del centro-destra nella scelta dell'uomo che correrà come sindaco. E quello uscente, Marco Formentini? «Non va sottovalutato - aggiunge Mannheim - perché, anche se

Ma la nuova Costituzione non entrerà in vigore prima del '98. Il sindaco che eleggeremo quest'anno si muoverà in ogni caso nello spazio delle vecchie regole...

D'accordo, ma comunque qualcosa può fare. I decreti del ministro Bassanini, fra l'altro, dovrebbero essere pronti fra due o tre mesi. Ma, a proposito della data delle votazioni, credo sia stato giusto andare alle urne nei tempi stabiliti. Dobbiamo togliere l'impressione, comune negli anni passati, che le elezioni amministrative siano una specie di *dependance* delle politiche. Un sindaco va giudicato per la sua capacità di amministrare.

Torniamo invece al tema delle grandi infrastrutture. Malpensa 2000 sarà pronta fra un anno, ma il collegamento ferroviario no. E anche la realizzazione di quello autostradale va a rilento. Poi c'è l'infinita storia del passante ferroviario...

Ma questi, come dicevo, sono progetti sui quali i sindaci non hanno pieni poteri. Il Comune di Milano ha la maggioranza della Sea, che sta realizzando Malpensa 2000 e ha costruito una bellissima stazione ferroviaria. Ma, se i binari non arrivano, questo non dipende da Formentini. Che neanche può

non piace agli intellettuali, la Lega può avere un suo successo fra molti milanesi».

In vista della scadenza elettorale la "ridistribuzione" dei poteri a Milano è già però stata avviata con la nomina di Giuseppe Guzzetti (ex democristiano, già presidente della Regione Lombardia, ora indicato come vicino all'Ulivo) alla presidenza della Fondazione Cariplo. La scelta - avvenuta con una maggioranza trasversale, a favore di Guzzetti hanno votato consiglieri di tutti gli schieramenti - è stata letta come uno scambio di favori fra Polo e Ulivo, in vista di più importanti giochi nazionali.

## Welfare alla meneghina

Ma, tralasciando le interpretazioni politiche, la Fondazione si è già fatta sentire. Puntando, con la Curia milanese, a un piano per il recupero di un migliaio di alloggi IACP degradati che - dopo essere ristrutturati a spese della Fondazione - verranno offerti a canone agevolato ai più bisognosi. Un'operazione ambiziosa (la Fondazione, una volta privatizzata la Cariplo, diventerà il polmone finanziario del welfare alla meneghina), dietro la quale c'è la regia discreta del cardinale di Milano, Carlo Maria Martini.

Martini, in questi anni di vuoto dei poteri, è diventato un riferimento per l'intera

mettersi a fare le strade di collegamento con l'aeroporto. Sono competenze di altri. Certo, se il sindaco ha una grande personalità e il peso che gli deriva dall'elezione diretta, può spronare di più gli altri soggetti coinvolti nella realizzazione di un'opera.

**Malpensa 2000 e passante ferroviario sono comunque lavori prioritari, in una logica di integrazione europea.**

Certo, è quello che dicevo all'inizio. Milano oggi non è una città europea. Prima di tutto perché mancano collegamenti rapidi ed efficienti per spostare persone e merci nel resto del continente e del mondo. La nostra città è in una posizione baricentrica per l'Italia e il suo rapporto con l'Europa. L'aeroporto intercontinentale è di importanza fondamentale, ma lo è anche la ferrovia. Milano è al centro di un grande asse di trasporto fra l'Europa dell'Est e dell'Ovest, l'unico al di sotto delle Alpi, che va valorizzato con l'alta velocità e il collegamento con i porti di Genova e di Trieste. Un grande progetto, che porterebbe ricchezza e benessere perché, come nel passato, le industrie e le attività economiche vanno a localizzarsi lungo le direttrici più importanti.

**La struttura economica di Milano è in continua evoluzione. D'altra parte, in un mercato planetario, si troverà sempre una nazione dove la mano d'opera costa meno...**

Bisogna puntare su produzioni e servizi ad alto valore aggiunto. Milano, da questo punto di vista, è fortunata. È la capitale del-

la comunicazione. Ha cinque università riconosciute all'avanguardia in Europa, ma bisogna facilitare il trasferimento della "conoscenza" che producono al sistema delle imprese e dell'economia. Il rapporto fra l'area metropolitana e i suoi Atenei dovrebbe essere un'altra priorità per gli amministratori locali. Senza dimenticare la cultura, in senso più generale. La Scala è una grande istituzione, conosciuta nel mondo. Ma Milano deve tornare a essere un grande centro di scambi culturali, valorizzare le sue opere d'arte, entrare in un circuito internazionale. La cultura poi è importante anche per le imprese, non ultimo perché arricchisce chi nelle imprese lavora.

**Le risorse a disposizione del Comune sono però limitate. Tanto che, per fare un esempio, sempre più spesso Palazzo Marino chiede l'intervento dei privati per sponsorizzazioni culturali.**

Ma Milano è una città ricca. Possiede alcune delle più importanti municipalizzate del Paese e ha un patrimonio immobiliare infinito, che però non è valorizzato. Il prossimo sindaco dovrebbe rilanciare con forza la politica delle privatizzazioni. Perché deve essere il Comune a gestire l'azienda elettrica, gli aeroporti, le farmacie, la nettezza urbana e la Centrale del latte? Cedendole ai privati, l'amministrazione si libererebbe di un bel po' di burocrazia. E farebbe cassa, trovando i soldi necessari per riorganizzare la città del Duemila.

di imprese italiane direttamente in circuito con le istituzioni». «Occorre un'Authority metropolitana - rilancia Martinelli - una cornice istituzionale nuova per governare la crescita. Non una programmazione rigida, ma la capacità di coordinare lo sviluppo».

Perché il sistema-Milano, malgrado tutto, continua a crescere. In modo disordinato, arrangiandosi, ma cresce. Qualche esempio? Nel 1996, in provincia di Milano, sono nate 27.338 nuove imprese. E 67.814 hanno visto la luce nell'intera Lombardia. Qui viene depositato il 40% delle domande italiane di brevetto europeo. Il 62% del software italiano è prodotto da queste parti. Negli ultimi anni sono venute su dal niente più di 350 aziende multimediali (dalle produzioni televisive ai videogiochi, dai Cd-Rom culturali alla realtà virtuale) che, secondo le stime, fatturano complessivamente oltre 300 miliardi all'anno. Da pochi mesi è attivo, su iniziativa dell'Associazione italiana Internet providers, il Milan Internet Exchange, un punto di interconnessione fra i fornitori dei servizi di accesso alla "rete delle reti". Sostanzialmente è il "centralino telefonico" per il 90% della comunità Internet italiana.

Cinque Università e l'attività di ricerca fanno di Milano, secondo l'Unesco, la seconda concentrazione culturale d'Europa. La Statale e il Politecnico, per ovviare al sovraffollamento, si "sdoppieranno" costruendo, entro il Duemila, nuovi campus su aree periferiche dismesse. E la Bocconi, uno dei "laboratori" più vivaci nella definizione della cultura d'azienda, «sente fortemente la necessità - dice il rettore, Roberto Ruozzi - di dare un contributo concreto allo sviluppo del Paese e al suo orientamento in dimensione europea e globale».

### Manca l'incubatore

Però, per restare all'*hi-tech*, non c'è un "parco tecnologico", una struttura che funga da incubatore per la nascita di nuove realtà produttive ad alto valore aggiunto. Le grandi multinazionali hanno tenuto nell'area milanese i centri direzionali italiani e i laboratori di ricerca. Ora però rischiano di fuggire, se non miglioreranno le infrastrutture di collegamento e di trasporto con il resto dell'Europa. Le nuove tecnologie cambiano il modo di fare impresa - quelle che nascono sono più piccole e non hanno problemi di dislocazione geografica - ma anche le domande che l'economia fa alla

società. Anche per i laici, tanto da far parlare di un cardinale vicino all'Ulivo. «Attenzione - avverte però Giorgio Rumi, docente di Storia contemporanea alla Statale - il cardinale non ha assunto un potere temporale e non ha in mano nessun partito. Il suo continua a essere un ruolo di guida spirituale per rianimare la coscienza milanese in crisi. E, nel farlo, affronta le emergenze, come la casa per gli emarginati».

Ma torniamo alla politica. Entro l'estate saranno rinnovati anche i vertici dell'Asso-lombarda e della Camera di commercio. E il mondo delle imprese sente il bisogno di una governabilità "forte", che riesca a creare le condizioni per favorire la crescita economica della "grande Milano". Una realtà che non si può stringere nei confini comunali e nel milione 300mila cittadini che vi abitano, ma che va almeno estesa al territorio provinciale. E che può essere allargata all'intera Lombardia, la Regione che crea un prodotto interno lordo superiore ai 400mila miliardi, un quarto dell'intera Italia.

Un territorio articolato, che però ha bisogno di una guida unitaria. «I localismi - spiega Bassetti - spesso faticano ad accogliere funzioni più grandi di loro, lo vivono come una occasione conflittuale. Pensi all'opposizione di alcuni Comuni alla linea ferroviaria ad alta velocità, oppure al collegamento fra Milano e Malpensa. Il sistema delle Camere di commercio può giocare un ruolo importante, perché mette cinque milioni

## Il termometro dell'industria

CONSUNTIVI '96 E PREVISIONI '97  
DELLE IMPRESE MANIFATTURIERE MILANESI

### CONSUNTIVI 1996

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| Occupazione*          | -0,3% |
| Produzione            | 1,0%  |
| Ordini complessivi    | 1,1%  |
| Prezzi dei materiali* | 0,6%  |
| Fatturato             | 3,9%  |
| Costo del lavoro*     | 5,3%  |

NOTA: Variazione % gen. ott. 1996/gen. ott. 1995; per le variabili con l'astensco il confronto è relativo a ottobre

### PREVISIONI 1997

|                      |      |
|----------------------|------|
| Occupazione          | 0,1% |
| Produzione           | 2,6% |
| Domanda interna      | 1,2% |
| Domanda estera       | 4,0% |
| Prezzi dei materiali | 2,0% |

NOTA: Variazione % 1997/1996

FONTE: CENTRO STUDI ASSOLOMBARDA

UNA CAPITALE DA RICOSTRUIRE / La Bicocca avanza

## In concorrenza a Piazza del Duomo

di ALBERTO MAZZUCA

Tre quarti abbondanti del progetto sono ormai stati realizzati. Manca ancora la costruzione di un 20% degli edifici programmati, che riguardano in parte il settore residenziale e in parte il terziario. Ma intorno al Duemila, afferma Emilio Biffi, direttore dei servizi professionali della Milano Centrale, la società in cui sono state concentrate nel '91 le attività immobiliari del gruppo Pirelli, «il progetto Bicocca sarà interamente completato».

Fino a metà degli anni 80 la Bicocca ha voluto dire un vecchio stabilimento della Pirelli, costruito attorno al 1906. Uno stabilimento diventato fatalmente obsoleto e quindi ampiamente sottoutilizzato ma pur sempre una struttura molto importante. Tanto è vero che la Bicocca, un'area alla periferia di Milano, nella zona di viale Fulvio Testi, rappresenta il 2% dell'intero territorio del Comune di Milano ed è il doppio dell'aeroporto di Linate. Nel 1986, quando sindaco era Carlo Tognoli a capo di una giunta socialcomunista, l'idea era di trasformare quest'area in un polo tecnologico polifunzionale integrato. Poi invece, dopo che Vittorio Gregotti si è aggiudicato nel 1988 il concorso internazionale di idee indetto dalla Pirelli tra i 18 maggiori architetti del mondo, è prevalso il progetto di fare della Bicocca un pezzo di città. Meglio ancora: un punto di riferimento diverso dalla solita piazza del Duomo.

Oggi la Bicocca è il più grande cantiere italiano nell'edilizia civile e uno dei più grandi in Europa. Domani sarà, afferma Biggi, «un mix equilibrato di tre grandi categorie: università e ricerca, aziende, edifici residenziali». E creare un altro centro di interesse al di fuori di piazza del Duomo significa migliorare la qualità urbana di una delle zone metropolitane periferiche di Milano. Nel raggio di cinque chilometri tutt'attorno alla Bicocca, ricorda Biffi, vivono ben 750mila persone.

Vediamo allora cosa è diventata la nuova Bicocca. Qui è nato il secondo polo dell'università milanese che sarà trasformato, in base a un decreto di questi giorni del ministro Berlinguer, in seconda università degli studi di Milano. Sorge su circa 10mila metri quadri, avrà a regime 35mila studenti, ha già avuto nel '94 il suo primo laureato in scienze ambientali.

Quattro le facoltà: scienze (due le lauree: scienze ambientali e scienza dei materiali), scienze politiche con specializzazione in statistica, scienze economiche, giurisprudenza con specializzazione in diritto civile

fortemente orientata alle aziende. Poi, col prossimo anno accademico, biotecnologie e informatica, fra un paio d'anni fisica. Ci sarà anche una piccola facoltà di medicina, specializzazione in geriatria, all'ospedale S. Gerardo di Monza.

La Bicocca è e sarà anche un grosso centro di ricerca. Già lo è l'università: nei suoi laboratori lavorano più di 300 persone. Ma è per metà funzionante il centro del Cnr, un edificio di 17mila metri quadri: l'istituto di ricerca sui materiali, il Cnrm sulla combustione e propulsione dei motori, l'istituto di fisica sulla superconduttività e l'utilizzo dei laser.

Entro l'estate funzionerà anche l'Icipe, specializzato nell'edilizia. Accanto all'attività pubblica, la ricerca dei privati. La Pirelli ha due grossi centri che impegnano un migliaio di persone: uno sviluppo a livello mondiale le ricerche nel campo dei pneumatici (il nuovo edificio, che ha richiesto un investimento di 100 miliardi, sarà inaugurato nel '98), l'altro si occupa di cavi, in particolare della fotonica, la grande sfida dei prossimi decenni che consente nello stesso cavo di oggi una maggiore velocità della trasmissione di dati, immagini e fonia. Operativo anche l'istituto per l'ambiente della Confindustria con una biblioteca unica in Italia.

Il quartier generale della Pirelli è alla Bicocca già dal '92. E sono lì da tempo anche la Digital, la Rusconi Editore, il centro trasmissione dati della Reuters, l'associazione dei cotonieri. A settembre ci sarà anche la sede della Siemens, oggi sparsa per mezza Milano. E arriverà anche un gruppo bancario internazionale. Per il momento è *top secret*.

La Bicocca avrà anche 1.200 appartamenti residenziali: 400 sono di edilizia convenzionata. Sono poi previsti un centro commerciale di 10mila metri quadri, sei chilometri di nuove strade, 290mila metri quadri di parchi e giardini, un asilo nido, due centri sportivi, una biblioteca, anche una linea di metro-tram. E il teatro per oltre 2.500 persone destinato a ospitare per qualche anno la Scala. Costo: 70 miliardi.

politica. Gli imprenditori vogliono infrastrutture, condizioni di sistema favorevoli e qualità urbana.

Una esigenza sentita soprattutto dalla sterminata schiera delle piccole e medie aziende (il 95% delle 300mila imprese della provincia). La Camera di commercio ha tentato di definire il profilo del "sciur Brambilla", del piccolo imprenditore milanese. «Oggi - spiega Michele Colasanto, coordinatore della ricerca - avviare un'attività in proprio a Milano è diventato più difficile. E da qui a cinque anni, se non cambieranno le condizioni generali, lo sarà ancora di più. Il saldo delle imprese nate è positivo, ma solo grazie al terziario. Gli imprenditori si aspettano dagli amministratori locali un



Lavori in corso nell'area della Bicocca

impegno per la formazione professionale, per la creazione di aree attrezzate e per la costruzione delle infrastrutture. Un po' il mix che ha reso vincenti i distretti industriali».

Milano non è un distretto industriale, anzi il suo è il sistema imprenditoriale più diversificato d'Italia. Ma infrastrutture, aree attrezzate e formazione sono sfide che dovrà affrontare anche il prossimo sindaco. «Non importa se di centro-destra o centro-sinistra - pensa Gario - l'agenda delle cose da fare ormai è già scritta. Innanzitutto bisogna attivare le grandi opere essenziali per il collegamento con l'Europa, la nuova Malpensa e il passante».

Alla fine l'unico aeroporto intercontinentale del Nord Italia sarà costato circa 2mila miliardi (la consegna è prevista per il prossimo gennaio) e l'anello ferroviario altri 1.600 (il primo tratto entrerà in funzione in autunno).

Però i collegamenti con Malpensa 2000 sono ancora in alto mare: l'ampliamento delle arterie stradali (indispensabile per un

## La vetrina di Milano

aeroporto che dovrebbe accogliere 16 milioni di passeggeri all'anno) è già scivolato dal gennaio all'aprile del '98, e non si escludono altre proroghe. La tratta ferroviaria Milano Cadorna-Malpensa non sarà pronta prima del Duemila. E il passante, la circonvallazione che permetterà ai treni di aggirare il capoluogo razionalizzando il traffico, sarà completo solo nel Duemila. «Tutto vero - ribatte Gario - ma ormai la gran parte delle somme necessarie è stata spesa. Adesso bisogna realizzare l'ultimo sforzo, e questo deve essere prioritario».

### Un nuovo modello di città

L'altro grande impegno è la ridefinizione del modello di città. «Anche partendo dalle piccole cose - avverte Torrani - per esempio da una migliore manutenzione urbana, dalle strade alle aiuole. Tutti sono capaci di costruire le grandi opere, ma è tenerle in ordine che rende un popolo civile». Le nuove realtà imprenditoriali - «leggere» e tecnologicamente avanzate - hanno bisogno di spazi attrezzati, di collegamenti veloci e di reti informatiche. A Milano e nell'immediata cintura esistono 8,6 milioni di metri quadrati di aree industriali abbandonate, quello che resta della città delle ciminiere e delle grandi fabbriche. Finora la sovrapposizione dei livelli decisionali e le pastoie burocratiche ne hanno impedito il pieno e veloce recupero (tranne che nel caso della Pirelli-Bicocca). «Sono grandi vuoti urbani - spiega Stevan - da utilizzare per riorganizzare la città su *lay out* europei, in modo da distribuire organicamente sul territorio le infrastrutture di cui il sistema produttivo ha bisogno».

Anche il cablaggio della città si è arenato. I cavi per le trasmissioni di dati e informazioni avrebbero dovuto raggiungere 300 mila abitazioni entro il 1996, siamo fermi a 15 mila case collegate. Il tentativo di rilanciare il piano si è impantanato nei tempi stretti imposti dallo scioglimento del consiglio comunale. Se ne riparerà - così come per la Scala bis (il trasferimento temporaneo del teatro nell'area Bicocca, per permettere il restauro della sua sede storica), la riforma del decentramento urbano e la riorganizzazione della burocrazia comunale - dopo l'estate.

«Però allora bisognerà muoversi in fretta - aggiunge Achille Colombo Clerici, presidente dell'Assoedilizia - perché i grandi progetti danno frutti dopo dieci anni. Milano deve darsi arterie di scorrimento veloce

Ha raggiunto la *leadership* europea, con oltre 1,5 milioni di metri quadrati di superficie espositiva netta affittati nel 1995 e 1,1 nei primi nove mesi '96, davanti a Parigi Expo e Francoforte. E negli ultimi quattro anni si è allargata, con un investimento da 350 miliardi e la costruzione di tre nuovi padiglioni (due pronti entro la prossima estate, l'altro entro l'inizio del '98).

La Fiera di Milano, anno di nascita 1921, è la più anziana infrastruttura della «Milano produttiva». «L'una non esisterebbe senza l'altra», dice il presidente della Fiera, Cesare Manfredi. Ma difendere i primati non è facile. L'ampliamento della superficie espositiva (dagli attuali 170 mila a circa 220 mila metri quadri netti) ha scatenato la protesta degli ambientalisti.

Ma questo, secondo Manfredi, «è un problema già digerito», anche se la viabilità preferenziale non è completamente pronta.

Alla Fiera sono altri i pensieri. Milano manca di un centro congressi da 4-5 mila posti, una dimensione che potrebbe attrarre verso il capoluogo lombardo parecchi in-

contri internazionali.

E molti pensano che la sua naturale collocazione sia all'interno del quartiere delle esposizioni. «Da soli - osserva Manfredi - non possiamo costruirlo. Serve una licenza, occorrono servizi e collegamenti veloci con gli aeroporti, la ferrovia e la rete autostradale. Quindi fra noi, il Comune, la Provincia e la Regione ci deve essere l'accordo su questa necessità».

Il futuro della «vetrina della Milano produttiva» si interseca inevitabilmente con quello delle altre infrastrutture della città. «Ampliando gli spazi cittadini abbiamo evitato di perdere manifestazioni di prestigio, come Emo e Itma, le rassegne dell'industria delle macchine utensili e delle macchine tessili. Ma lo stesso rischio si riproporrebbe se non funzionasse il collegamento con Malpensa».

E il progetto della «Fiera pesante», quello che avrebbe dovuto dirottare verso la zona di Rho-Pero (a est di Milano) le esposizioni più «ingombranti»? «È sempre valido - conclude Manfredi - ma ne ripareremo dopo il Duemila. Perché sono necessarie tre condizioni: il prolungamento della metropolitana, un collegamento viario adeguato e la trasformazione della Fiera in società per azioni, in modo che attraverso la quotazione possa raccogliere le risorse necessarie per finanziare la costruzione delle nuove strutture».

Cesare Manfredi



dal centro verso l'hinterland, bisogna costruire nuovi parcheggi introducendo la filosofia del *no parking no standing* sulle strade e va anche costruito un centro congressi per portare qui incontri internazionali». «E serve, anche l'interporto per lo scambio dei trasporti su gomma e su ferro, da localizzare e costruire fuori città, per evitare l'invasione dei Tir a Milano e alleggerire il traffico urbano - enumera Senn - anche il sistema delle tangenziali è da rivedere, bisogna allontanarle dal centro per

renderle davvero tratte di scorrimento veloce».

Una città da ridisegnare per restare in Europa, insomma. Non è un impegno troppo gravoso per il prossimo sindaco? «Le risorse tecnologiche e imprenditoriali sono tante - risponde Senn - l'importante è che la nuova amministrazione sappia stimolarle e guidarle, senza mettere i bastoni fra le ruote». «D'altra parte - conclude Gario - abbiamo poco tempo, due o tre anni, per agganciare l'Europa. La prossima giunta dovrebbe formare una squadra efficiente, capace di riorganizzare la burocrazia cittadina dandole vertici decisionali capaci. Gli assessori non dovrebbero lavorare a Milano, ma sempre fuori dai confini comunali. A Varese piuttosto che a New York, non importa. Forti della loro elezione diretta, e con alle spalle dirigenti di cui si fidano per mandare avanti la quotidianità dell'amministrazione, dovrebbero adempiere a due mandati: armonizzare il governo dell'area metropolitana e far rientrare Milano nel giro degli investimenti internazionali». ■