

Copertina

METROPOLI/1

DOVE VA MILANO

Perché una città con grandi
potenzialità rischia
di mancare
l'appuntamento
con l'Europa



Milano città europea? Probabilmente sì. Comunque non più e non meno che Palermo o Trieste. Fatte le debite proporzioni, stessi problemi e analoghe risposte. Cambiano la forma e la latitudine, certo, ma non cambiano la sostanza e le risposte della pubblica amministrazione. L'interrogativo su Milano, città europea, in ogni caso, non è nuovo. Da anni i giornali e le riviste del mondo intero bombardano i loro lettori con servizi sul capoluogo lombardo, sul suo ruolo di guida, non solo morale, d'Italia, sulla sua funzione di porta verso i mercati finanziari più aperti del mondo.

È proprio così? Difficile rispondere. Ma una cosa è certa: la stagione dei grandi proclami sembra finalmente finita. Dopo alcuni anni di illusione, vissuti nella dimensione di una città, anzi di una provincia, che con il 7% totale degli abitanti del paese ne produce il 28% del reddito, dalle parole roboanti si sta passando (o almeno si sta cercando di passare) ai fatti concreti.

Milano non è il paradiso in terra. E la beatificazione della città non può certo venire da una copertina di *Newsweek* o da un servizio dell'*Economist* sul "fenomeno Milano". Certo, questo è il laboratorio economico e culturale più vivace d'Italia e, forse, l'occasione urbana più innovativa che si possa incontrare nel nostro paese. Ma è anche una città continentale di dimensioni tutto sommato modeste, con i suoi 1,6 milioni di abitanti, ed è una realtà urbana che è uscita scossa dallo "strappo" provocato dallo scandalo urbanistico delle aree d'oro (cedute in un primo tempo al Comune a prezzi di esproprio e poi pagate a costi di mercato).

Una vicenda che ha coinvolto il costruttore e finanziere Salvatore Ligresti assieme a Giovanni Baccalini e Maurizio Mottini, rispettivamente assessori all'Edilizia privata e all'Urbanistica nella giunta di sinistra che ha retto nella prima metà degli anni Settanta l'amministrazione comunale di Milano. E che ha bloccato, per parecchi mesi, ogni iniziativa urbanistica del Comune (dove a una giunta di pentapartito in carica dal 1985 si è avvicendata, lo scorso gennaio, un'altra coalizione di sinistra).

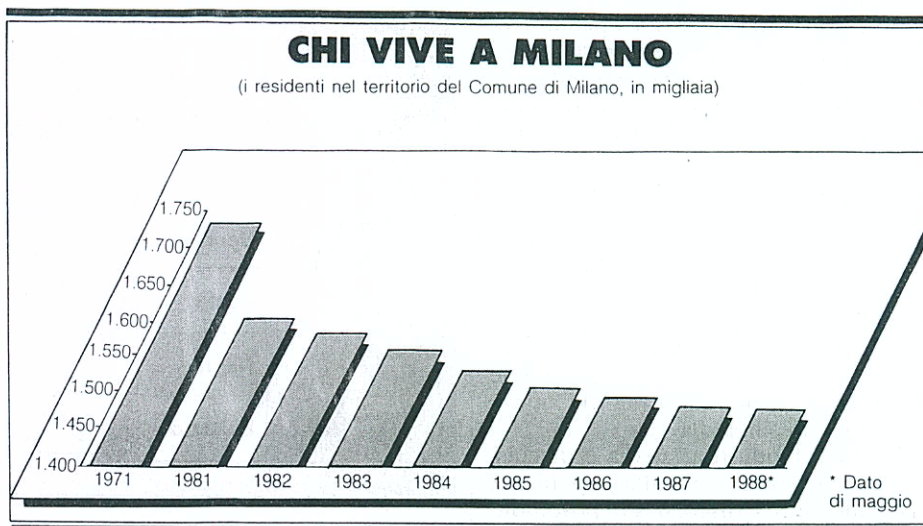
Comunque, superato lo shock del caso Ligresti, la Milano amministrativa ha ripreso a sviluppare i suoi progetti. E sono grandi progetti: dalla terza rete della metropolitana al collegamento ferroviario con Linate e Malpensa (i due aeroporti metropolitani), dalle grandi opere spettacolari-sportive (il rifacimen-

Il Duomo, simbolo e centro di Milano

to di San Siro e il nuovo Palasport) alla sistemazione delle aree industriali "dismesse" (brutto termine burocratico per intendere le zone dove una volta c'erano le industrie più importanti della città e dove in un prossimo futuro nasceranno le cittadelle dei servizi più innovativi).

Il disegno complessivo è quello di far crescere la Milano del Duemila. Non è certo un progetto nuovo. Ma quello che negli ultimi tempi è cambiato è la "filosofia di fondo" attorno alla quale realizzare la trasformazione. Non in modo episodico, non cercando le prime pagine dei giornali con iniziative a effetto. Intendiamoci bene: se tre o quattro anni fa negli uffici delle agenzie di pubblicità si progettava lo spot dell'Amaro Ramazzotti su "Milano, città da bere", non è che oggi Milano sia scesa come fatto di moda e che la città si sia ridotta solo a fare da palcoscenico per gli spot della ristorazione veloce di Burghy. Milano è sempre di moda, Milano è ancora un fenomeno *trendy* per chi ha il gusto del bel vivere.

Il fatto è un altro. Amministratori, operatori economici, politici e "utenti"



della città in genere hanno capito che la nascita vera della Milano europea passa attraverso una strategia complessiva di sviluppo, all'interno della quale l'amministrazione deve coordinare i progetti e difendere l'immagine globale della città. Senza una strategia complessiva Milano rischierebbe di perdere il suo

ruolo di traino dello sviluppo economico nazionale, diventerebbe una città "assedata" dai suoi stessi punti di forza. Le vicende concrete degli ultimi mesi sono lì a dimostrarlo. La vocazione finanziaria di Milano è fuori discussione, ma negli ultimi mesi si è accesa la polemica fra chi vuole trasferire il "distretto finanzia-

CINQUE DOMANDE A...

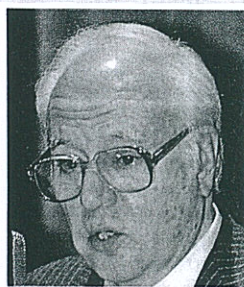
1 Come giudica Milano in un'ottica europea? Quali sono i punti di più grave difficoltà perché la città possa continuare a svolgere un ruolo di primo piano in campo industriale, finanziario e dei servizi?

2 Le amministrazioni pubbliche degli ultimi anni hanno progettato la Milano del 2000, ma le grandi idee stentano a diventare concrete. Colpa dei burocrati, dei politici o della lontananza da Roma? E come superare le difficoltà?

3 Quali sono i passi più urgenti da fare e le decisioni da prendere per passare dalle parole ai fatti?

4 Come pensa che tutto il territorio che gravita su Milano (in pratica un po' più della Lombardia) possa partecipare e svilupparsi in maniera coordinata con la grande città?

5 Come giudica il modo con cui i protagonisti della città (dagli industriali agli uomini di cultura, dai politici ai cittadini) hanno affrontato negli ultimi anni i problemi della metropoli?



Ottorino Beltrami,
presidente dell'Assolombarda

BELTRAMI: TROPPI I RITARDI SULL'EUROPA

1 Parlando di Milano e della sua importanza nel contesto economico, finanziario e culturale europeo e mondiale si rischia di cadere nell'ovvio. Dalle "Lombard street" del Medioevo alle recenti classifiche che posizionano Milano come capitale dell'Europa centro-meridionale, la nostra città ha sempre avuto una vocazione di metropoli europea.

Ma io comincio ad avere il sospetto che l'internazionalizzazione della città sia dovuta più ad azioni dei singoli o di gruppi specifici che frutto dell'espres-

sione corale della città. Le categorie economiche, il mondo delle professioni, l'arcipelago della cultura dialogano ogni giorno con i propri colleghi d'oltralpe, mutuando idee e comportamenti di respiro internazionale, ma io temo che la città nel suo complesso stia perdendo di vista, o non sia più in grado di rendere attuale, una dimensione che travalica i confini nazionali. Ho paura che Milano si stia provincializzando, ho il dubbio che il mito dell'efficienza della metropoli Milano si stia appannando e che la città venga risucchiata al livello medio delle altre città italiane. L'efficienza resta ma è un valore singolo, individuale che non viene trasferito al sistema amministrativo-burocratico della città.

Mi spiego citando degli esempi. La chiusura del centro, che non è certo storico-monumentale ma un centro commerciale, finanziario, di servizi, di scambi, senza che venissero prima predisposti gli accorgimenti utili al fine di regolare l'ordinato flusso del traffico privato; i ritardi sempre più evidenti nel dotare la città di infrastrutture di qualsiasi genere (da quelle atte appunto a garantire la mobilità degli abitanti a quelle che dovrebbero essere sede di incontri culturali a quelle in grado di ospitare manifestazioni di massa dai concerti di musica leggera, alle manifestazioni di partito, a raduni di carattere

rio" alle ex-Varesine e gli operatori di Borsa, che preferirebbero restare nel quadrato storico di Piazza degli Affari.

La moda resta uno dei simboli rampanti della città, ma gli stilisti del capoluogo lombardo sono accusati dai loro colleghi del resto d'Italia di appartenere a una "mafia milanese" che condiziona, nel bello e nel cattivo tempo, le iniziative del made in Italy nel mondo. Ancora: a Milano vi sono quattro università (è la città più "culturalizzata" del paese), ma il Politecnico è stato costretto dalla sovrabbondanza di studenti a sbarrare le iscrizioni al primo anno per chi non è residente in Lombardia.

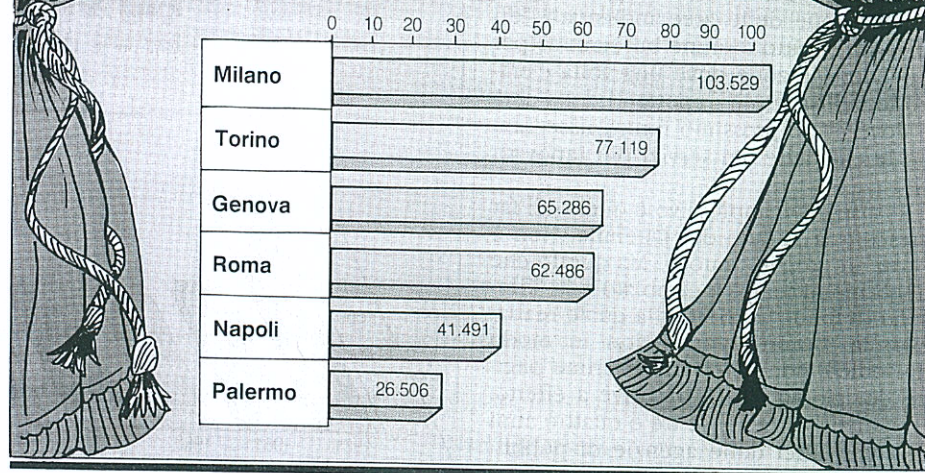
E infine: l'industria, media e piccola, continua a essere una realtà importante, malgrado tutti i discorsi sul post-industriale. Le 200 mila aziende della città e dell'hinterland occupano in media meno di 90 dipendenti, e solo una su cento ha più di 500 lavoratori. Certo, non esistono più i grandi complessi che hanno fatto la storia operaia meneghina: l'Alfa è diventata torinese, la Breda è statale, la Pirelli sta progressivamente lasciando le sedi produttive della città. Ma negli ultimi anni le fabbriche sono

uscite sempre più dal capoluogo lombardo e sono emigrate, o sono nate, nell'hinterland o in altre province, anche perché Milano è sempre meno raggiungibile attraverso le grandi vie di comunicazione. Questo è un altro punto importante. Forse il più importante per chi vive e lavora a Milano: muoversi è impossibile. La chiusura del centro storico

fino alle 18 resta un rimedio parziale. Solo fra i residenti in città si calcola che vi siano 300 mila vetture senza posto macchina perennemente riversate, ferme o in movimento, sulla sede stradale. Se si aggiungono le automobili di chi per lavoro ogni giorno viene a Milano e il funzionamento, tutto sommato insoddisfacente, dei mezzi pubblici, si capi-

UNA SPESA SPETTACOLARE

(quanto spendono pro capite gli abitanti delle più importanti città italiane per il teatro, il cinema, lo sport e le manifestazioni musicali; in migliaia di lire)



religioso o sportivo; alle stesse infrastrutture sportive: a Milano non c'è una pista di atletica seria, al di là della cadente Arena; non esiste ancora una piscina olimpionica, pur in presenza di un progetto che langua da tempo, e potrei dilungarmi per molto). Questi sono alcuni piccoli esempi che evidenziano come una città che si dice europea differisca poi sotto mille aspetti dalle altre città, europee non solo per un fatto geografico, che tutti noi siamo abituati a conoscere, sia nei nostri viaggi di lavoro che in quelli di piacere.

2 Io non credo che sia colpa dei politici e degli amministratori locali se oggi siamo forse meno ottimisti che nel passato sul futuro della nostra città. Stimo Pillitteri un sindaco capace, con una visione concreta e chiara dei problemi sicuramente non ancorata al ristretto ambito municipale. Però quando si tratta di passare dall'esposizione dei progetti alla loro realizzazione, il tempo che si perde lo giudico francamente inaccettabile.

Perché accade questo? Ma sicuramente per colpa sia delle interminabili lungaggini burocratiche che il più delle volte non hanno alcuna giustificazione, sia delle interminabili mediazioni che avvengono per ogni provvedimento rilevante prima all'interno della giunta, poi con le opposizioni che siedono a

Palazzo Marino e infine con i gruppi organizzati, i movimenti di opinione, gli innumerevoli contestatori per partito preso sempre pronti ad opporsi a tutto e a tutti. Esistono troppi centri decisionali che si ostacolano fra di loro. Non è una tipicità milanese, anzi Milano è toccata da questi fenomeni forse in maniera minore rispetto ad altre città e di ciò non possiamo che dire grazie alla mai troppo rimpianta imperialregia amministrazione. È che Milano inevitabilmente ha assimilato il modello romano di fare politica e di conseguenza se vogliamo sperare nel ritorno a una maggior efficienza occorre che in primis a Roma vengano modificate le norme e i comportamenti che regolano i meccanismi decisionali.

3 Può stupire che nelle risposte precedenti io abbia evidenziato delle carenze e dei ritardi che colpiscono di più il cittadino nella sua veste privata che il cittadino nella sua veste lavorativa. A questa domanda voglio rispondere come presidente degli industriali milanesi. Stiamo assistendo a un processo di trasformazione dell'economia milanese, passata da un sistema basato prevalentemente sull'industria manifatturiera a un sistema in cui l'industria ha imboccato la strada dell'alta tecnologia e delle funzioni direzionali; il terziario, anche sotto la spinta della riorganizza-

zione industriale, ha strutturato un'offerta di servizi avanzati e competitivi; la finanza ha sviluppato nuove attività; le funzioni di incontro e interscambio hanno mostrato significative possibilità di evoluzione.

Perché queste trasformazioni possano costituire positive opportunità per lo sviluppo economico e sociale di Milano è necessario, facendo leva sulle potenzialità già presenti nel sistema, incentivare la nascita dei parchi scientifici intesi come strutture in cui siano concentrate attività di ricerca e sperimentazione, e nel contempo la creazione di un polo ecologico; la crescita della piazza finanziaria che ha urgenza di un effettivo ammodernamento funzionale e tecnologico; il potenziamento dei servizi connessi alle funzioni di interscambio commerciale e culturale, quali la Fiera e il Centro congressi; il soddisfacimento dei bisogni infrastrutturali legati al miglioramento della qualità della vita (cultura, sanità, istruzione); la realizzazione di un sistema di telecomunicazioni che ottimizzi la trasmissione di fonia, dati e immagini, operando prima di tutto per migliorare la rete esistente e in prospettiva per avviare la realizzazione dei nuovi sistemi (teleporto, cablatura); il potenziamento del sistema di collegamenti internazionali e interregionali di Milano; il miglioramento di tutti gli spostamenti su base locale, fa-

sce perchè nelle circonvallazioni attorno alla metropoli in alcune ore del giorno ci si muova a una velocità di poche decine di metri all'ora.

Comunque, assicurano in Comune, tutto dovrebbe cambiare entro i primi anni Novanta. La politica degli anni passati, che ha provocato per via degli alti prezzi l'allontanamento degli abitanti dal centro dovrebbe essere capovolta: nel futuro di Milano vi è più equilibrato mix fra attività commerciali-economiche e abitazioni residenziali. E dovrebbe migliorare il collegamento fra la città e il resto della regione. Soprattutto nell'area delle ex-Varesine (su cui sorgerà il nuovo distretto finanziario) dove convergeranno i collegamenti ferroviari (stazione Centrale e Porta Garibaldi), quelli metropolitani e la linea diretta su ferro con gli aeroporti di Malpensa e Linate.

Fin qui le speranze. E se resteranno tali? Niente paura. I milanesi soffrono di stress, ma si sanno anche curare. Ogni anno consumano 6 milioni di confezioni di farmaci per il cuore e 3 milioni per lo stomaco. Se non è prevenzione questa...

ALBERTO RONCHETTI

METROPOLI/2

FALCK: COSÌ GUARDIAMO ALL'ORIZZONTE DEL 2000

«Il ruolo di Milano sarà un ruolo sempre più importante nell'ottica europea del 1992. Proprio perchè la dimensione comunitaria farà necessariamente diminuire il riferimento ai Governi centrali e permetterà alle città e alle regioni più attive di emergere: penso soprattutto a Milano, ma anche a Düsseldorf, a Lione, a Barcellona». Alberto Falck parla come presidente del Club di Milano, un'associazione nata lo scorso anno come "osservatorio permanente del cambiamento", un osservatorio che ha il capoluogo lombardo come punto di riferimento e che vuole ricollegarsi alla tradizione "liberale, riformatrice e progressista" di Milano.

Proprio il club di Milano ha in programma il 3 ottobre una delle sue prime manifestazioni, un convegno per presentare lo "Scenario per il progetto Pi-

relli - Scienza e tecnologia verso il XXI secolo". Un convegno in cui la realtà di Milano potrebbe apparire in sottofondo, quasi un protagonista nascosto, e che invece costituisce il punto di riferimento per delineare non solo e non tanto lo sviluppo possibile, quanto una dimensione in cui la crescita sociale ed economica si misura con la concretezza delle scelte e la razionalità dei programmi.

«Per Milano parlare di scienza e tecnologia - sottolinea Falck - vuol dire andare alle radici dei propri caratteri industriali, perchè è la vocazione industriale che deve essere mantenuta e garantita non tanto per la dimensione manifatturiera, quanto per la ricerca, per la finanza, per tutto il vasto campo dei servizi all'industria che hanno e dovranno avere sempre di più in Milano il proprio

vorendo l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

4 Quando parlo dei problemi di Milano è chiaro che mi riferisco ad aspetti che non sono specifici del capoluogo, ma interessano tutto il bacino economico che gravita sull'area metropolitana. La Lombardia e Milano rappresentano un'unica realtà economica estremamente omogenea pur nelle diversificazioni produttive. Perchè quest'area interagisca al meglio è indispensabile da un lato sviluppare la mobilità degli individui e delle merci potenziando sia la rete stradale e ferroviaria sia il sistema aeroportuale e dall'altro operare perchè non si creino fra provincia e provincia inutili doppiopioni ma adoperandosi perchè le varie attività si esplicino in un coordinamento globale che eviti sprechi e inefficienze.

5 Per realizzare gli obiettivi indicati occorre uno sforzo comune che veda coinvolti l'ente pubblico e gli operatori privati. Negli ultimi anni questo sforzo comune ha cominciato a dare qualche risultato. Bisogna continuare a seguire questo indirizzo che, al di là dell'esasperato liberismo e del piatto dirigismo, è l'unico in grado di favorire lo sviluppo della città in previsione della scadenza del 1992. ■



Bruno Tabacchi,
presidente della Regione Lombardia

TABACCI: ABBIAMO PERSO DIECI ANNI

1 Milano è sicuramente la più europea tra le città italiane. L'industria, la finanza, i servizi che la metropoli mette a disposizione dei propri cittadini non hanno, credo, paragone con nessun altro centro del nostro paese. D'altro canto, non penso che si possa essere soddisfatti, perchè un conto è confrontarsi con aree meno sviluppate, un conto è pensare alla sfida del 1992 con il Nord del Continente.

Negli ultimi 10-12 anni, la città si è come seduta, adagiandosi sugli allori di decenni trascorsi. Grave il ritardo

nei trasporti e nei servizi gestiti dal "pubblico"; grave non aver compreso che la trasformazione della società industriale ci avrebbe toccati pesantemente; grave non aver guidato questo processo, perchè oggi dobbiamo far fronte a una serie di emergenze (dai rifiuti solidi urbani alla sanità ai trasporti) arrancando per non rimanere troppo indietro.

2 C'è un solo modo razionale per superare le difficoltà: non pensare che la conflittualità fra i vari organismi dello Stato paghi in termini elettorali o culturali. Occorre, ad esempio, con decisione mettere mano al problema del pubblico impiego facilitando sia il compito del Governo che quello delle Amministrazioni locali; occorre, ancora, favorire le sinergie tra pubblico e privato snellendo l'apparato pubblico ma non facendo "pagare" ai diversi organismi dello Stato le deficienze dei privati; occorre, infine, mettere mano con energia alla riforma degli Enti locali, garantendo da una parte autonomia impositiva, dall'altra che si arrivi alla responsabilità diretta degli amministratori e delle amministrazioni di fronte ai cittadini. Il resto, dalla burocrazia farraginosa alla classe politica spesso impreparata alla lontananza da Roma, è tutto vero anche se sovente vien trasformato in alibi.

terreno più fertile di crescita.

Il Progetto Pirelli, con la ristrutturazione della Bicocca e la creazione di un polo tecnologico, costituisce in questo senso una via da seguire, quasi l'indicazione di una strada capace di sfruttare al meglio tutte le risorse che la città è riuscita in questi anni a consolidare.

«Le università milanesi – sottolinea Falck – sono stimolate non solo a livello italiano e costituiscono un polo di attrazione sia per le discipline scientifiche e tecniche, sia in quelle umanistiche: è un patrimonio di conoscenze che deve essere valorizzato e che può trovare proprio in nuove iniziative punti di appassionante partecipazione.»

E questo senza dimenticare tutti gli elementi che ancora impediscono a Milano di acquisire una dimensione europea. «C'è molto da fare – sostiene Falck – sul piano dei trasporti, per i nuovi trafori alpini dei quali si discute molto, ma rischiamo di trovarci imbrigliati nelle decisioni della Svizzera; per gli aeroporti dato che abbiamo una Malpensa decisamente mal collegata; per i servizi finanziari dove la Borsa deve compiere



Alberto Falck

ancora grandi passi per essere sprovvinzializzata.»

«In questo – continua Falck – i milanesi hanno grandi potenzialità e quindi anche grandi responsabilità: c'è un dinamismo imprenditoriale che spesso viene frenato dalla carenza di disponibilità finanziarie. E' un problema italiano quello di vedere gran parte del ri-

sparmio quasi convogliato verso il finanziamento del deficit pubblico: ed i milanesi hanno in questo qualche colpa perché probabilmente non si sono impegnati fino in fondo a far sì che lo Stato si dia regole imprenditoriali per la gestione della cosa pubblica.»

La volontà che emerge è quindi quella di puntare ai grandi obiettivi e in questo lo scenario per il progetto Pirelli potrà offrire più di uno spunto di riflessione.

Lo studio infatti, elaborato da Umberto Colombo, Giuseppe Lanzavecchia e Daniele Mazzonis sulla base dei risultati di un gruppo di lavoro di un comitato internazionale di scienziati, vuole essere anche un atto di fiducia nelle capacità dell'uomo, nelle possibilità di risolvere, anche con la tecnologia, i problemi della qualità della vita.

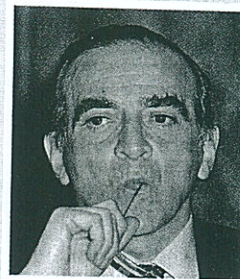
Ma l'attività del Club di Milano promette altri importanti appuntamenti: tra poche settimane verrà infatti presentato un progetto centrato sui temi finanziari che vorrà essere un collegamento tra le esigenze dell'economia reale e i grandi cambiamenti che stanno avvenendo sul fronte internazionale. ■

3 Credere in Milano, come luogo d'incontro di diverse culture. Milano, crocevia non solo europeo ma punto d'amalgama fra il Nord e il Sud del mondo: a lungo termine questi mi sembrano gli obiettivi. D'altro canto, bisogna tenere in considerazione il fatto che una tra le più importanti città europee vive oggi un momento di grande crisi, derivante dallo squilibrio della natalità. In parole povere, a Milano si fanno sempre meno bambini: segno questo, innanzitutto della crisi culturale di un popolo e della sua cultura; in secondo luogo, che, venendo a mancare a Milano la risorsa umana si riverseranno sempre di più ondate migratorie dal Nord Africa. Ciò che compete a una classe politica avveduta e lungimirante è di prevedere tutto questo e di porvi rimedio con efficacia.

4 Il vero problema mi pare che sia quello delle competenze. In un sistema istituzionale quale l'attuale, si arriverà ben presto a una paralisi che penalizzerà ogni forma di fantasia e di progettualità. Un'idea alternativa – e forse audace – è invece di mettere insieme le forze esistenti, costruendo con i partiti e le istituzioni la Grande Milano del Duemila. Da parte mia ho già dimostrato di essere disponibile a rinunciare a una parte delle mie competenze in funzione di un progetto più

grande, più vasto e più complesso e vincente sia sul piano politico, sia su quello istituzionale.

5 Milano è sempre stata all'avanguardia delle grandi innovazioni politiche, economiche e civili del paese. Ha vissuto decenni importanti, ponendosi come la vera locomotiva nazionale. Oggi vive un momento difficile, perché forse, per troppo tempo ci si è adagiati sui risultati conseguiti nel passato senza offrire più quella "spinta propulsiva" di cui ci sarebbe davvero bisogno. D'altro canto, occorre considerare che tutto il paese sta vivendo una difficile fase di transizione, da società prevalentemente industriale a società dell'immagine fondata, anche economicamente, sul terziario. Sempre meno protagonisti, dunque, rispetto agli anni Cinquanta e Sessanta e spesso protagonismo più di facciata che di sostanza, legato più all'effimero destinato a consumarsi nello spazio di un mattino che a una vera e propria struttura di pensiero e di azione. Forse, nel futuro prossimo, ci attendono novità di rilievo. Dopo gli anni della stasi, dell'immobilismo, del "riflusso", la cultura, la politica e la società stanno dando qualcosa di diverso. Adesso, bisogna stare attenti, per cogliere il segno di questo nuovo tempo che inevitabilmente darà vita a uomini nuovi, a una nuova classe dirigente. ■



Piero Bassetti, presidente della Camera di commercio

BASSETTI: TANTI PROGETTI POCHE OPERE

1 Giudico l'area metropolitana di Milano in grado di ricoprire una precisa funzione e un grande ruolo nella costruzione e nello sviluppo dell'Europa. E penso in particolare al fattore geografico, economico e culturale.

Milano, al centro della valle Padana, con il suo potenziale urbano ed economico, è area di cerniera tra l'Europa centrale e settentrionale e l'Europa mediterranea.

Mi pare che, se questo è sinteticamente il suo ruolo, quello che potrebbe mancare non sono tanto le spinte,

QUANDO SBARCANO LE «CATENE» IN HOTEL SCOPPIA LA GUERRA

Da tre mesi a pronunciare la parola albergo si rischia la zuffa. A Milano il "Mundial" del 1990 finora ha fruttato solo un pesante fardello di polemiche, concentrate in buona parte sul problema della ricettività.

Il tappo della disputa è saltato in piena canicola estiva: la responsabilità, in un certo senso, è della Regione Lombardia che il 4 luglio di quest'anno ha promulgato la legge 39. Un provvedimento approvato a larghissima maggioranza, che però ha suscitato una levata di scudi da parte degli operatori turistici.

Il motivo? Secondo l'accusa la normativa regionale sarebbe superficiale, frettolosa e di manica troppo larga. In buona sostanza un passaporto per la speculazione selvaggia. La difesa ribatte richiamando la necessità politica del provvedimento e la condizione partico-

lare della ricettività milanese.

Il turismo cittadino sembra infatti ingessato: da anni è praticamente impossibile costruire, ma è difficile anche ampliare o restaurare.

Risultato: alberghi di cui sono in molti a lamentare servizi non all'altezza di una città che ama definirsi europea e per di più decisamente cari. Qualcuno, più coraggioso, sottolinea l'insufficienza dei letti disponibili.

E qui scoppia la battaglia delle cifre. A Milano mancano campeggi situati in buona posizione e soprattutto moderne strutture di servizio; i posti letto attualmente sono 25.166, molti dei quali in alberghi a una o due stelle e quindi inadatti a ospitare uomini d'affari o visitatori esigenti. Sono tanti o sono pochi?

«Dipende dal periodo — risponde Remo Eder, presidente dell'Associazione

lombarda albergatori — ma comunque è scorretto prendere ad esempio le settimane in cui si accavallano le fiere. L'indicatore da considerare è la percentuale annua di occupazione. Secondo una nostra ricerca, tra il 1970 e il 1987 l'occupazione è scesa dal 54 al 43,15%, mentre i letti sono aumentati da 20 a 25 mila. Quindi gli alberghi che ci sono bastano e avanzano».

Forzature dovute a un eccesso di *vis polemica*? Di certo c'è che, all'indomani della pubblicazione ufficiale della legge 39, sul tavolo del Comune di Milano si è riversata una cascata di domande: circa 230 tra richieste di nuove costruzioni, ampliamenti e ristrutturazioni. Tempo per esprimere un parere: 30 giorni.

La fretta sembrerebbe una scelta obbligata. Anche per questo una commissione ristretta (di cui fanno parte l'assessore all'Urbanistica Attilio Schemmari, quello all'Edilizia privata Giovanni Lanzone e il presidente dell'Azienda di promozione turistica Guido Aghina) ha formulato alcuni criteri generali da seguire nell'esame delle domande: privilegiare le ristrutturazioni, scegliere zone sguarnite o centrali per le nuove costruzioni e

le capacità, le iniziative della sua società civile ed economica, nei piani indicati, quanto la disponibilità di due cose: infrastrutture adeguate e istituzioni adeguate.

Per infrastrutture non penso soltanto alle infrastrutture di accesso fisico, che pure sono importantissime (il piano del trasporto merci, del trasporto di persone, pensiamo all'alta velocità, pensiamo al sistema aeroportuale), ma anche a infrastrutture legate al problema delle idee, da un sistema di telecomunicazioni adeguato a un'organizzazione di ricettività e di animazione culturale, richieste inscindibilmente dallo svolgimento di un ruolo, soprattutto in campo finanziario e dei servizi.

C'è tutta una serie di settori deboli, dalla obsolescenza di talune strutture (i mercati, fiera compresa), all'assenza dei centri di ospitalità e di connessione informativa, che non possono non destare preoccupazione.

2 Io ho qualche dubbio anche sull'affermazione che "le amministrazioni pubbliche degli ultimi anni hanno progettato la Milano del 2000". Ma un conto è parlare dei problemi della Milano del 2000 e un conto è progettare la Milano del 2000; mentre mi pare che si sia fatto molto nel primo caso, forse si è fatto meno nel secondo.

Le grandi idee non sono la consapevolezza dei problemi, come la presenza delle aree dismesse, l'ingorgo della viabilità, l'assenza di infrastrutture e l'esigenza di città finanziarie, ma consistono invece nell'identificazione di tesi funzionali e operative che vengono proposte all'impegno, al lavoro e alle decisioni dell'intera società civile ed economica di un'area come quella milanese e lombarda.

E io non esito, qui, a identificare in una precisa carenza di leadership culturale prima ancora che politica e amministrativa, quella che la domanda chiama colpa. Per questo penso che sia urgente superare gli attuali metodi di selezione e identificazione della classe dirigente cui affidare questa funzione. Non è che a Milano manchino le persone capaci di esercitare una leadership, di coagulare proposte dotate del necessario consenso per poter essere fatte proprie e realizzate da un sistema di interessi così potente.

È che il sistema attuale di selezione della classe dirigente e assegnazione dei ruoli di potere stenta a portarle alla ribalta in una società dominata dai media e questo impedisce che il loro pensiero possa efficacemente circolare.

3 Secondo me, perché si possa passare dalle parole ai fatti occorre, come dicevo sopra, individuare

con chiarezza quali sono gli obiettivi e non mi sento di dire che oggi Milano disponga di obiettivi sufficientemente precisi e non generici.

Quando qualche obiettivo non generico è stato posto, bene o male la macchina si è messa in moto.

Basta pensare ai mondiali di calcio o all'adattamento di talune infrastrutture alle esigenze di "palcoscenico" del made in Italy.

Quando gli obiettivi sono stati individuati con precisione la città ha bene assecondato gli interessi specifici che li portavano avanti, comprese le istituzioni.

Quando questo non accade e spesso non accade, non è pensabile che si possa passare dalle parole vaghe ai fatti con la loro precisione.

4 Non mi sembra un problema difficile.

In parte uno sviluppo coordinato è già in atto, in parte può trovare nella Regione un'istituzione funzionale, in parte dipenderà da quello che abbiamo detto sopra.

5 In sintesi mi sentirei di dire che il modo è stato oggettivamente inadeguato e certo s coordinato. L'augurio è che in futuro le cose migliorino.

Qualche segno, per la verità, si intravede. ■

facilitare l'insediamento di campeggi.

Se tutte le richieste venissero approvate, arriverebbe una valanga di 22 mila letti in nuovi alberghi, 3.500 in motel, 2 mila in residence e 4.200 provenienti da ristrutturazioni e ampliamenti. In totale 31.700 posti: e sarebbe un disastro, sbottano gli albergatori. L'occupazione nel settore precipiterebbe e per metà dei dipendenti la cassa integrazione sarebbe inevitabile.

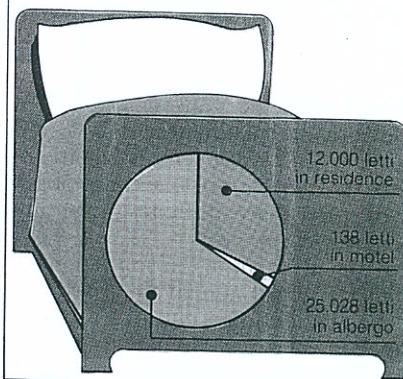
Un quadro dalle fosche tinte che non riscuote consensi unanimi: «Questi dati sull'occupazione non convincono del tutto — commenta Guido Aghina, presidente dell'Apt e consigliere comunale — anche perché non vanno d'accordo con quanto sostenuto in precedenza dagli stessi albergatori. Comunque lo sbarco di operatori internazionali del calibro e dell'esperienza di Regent e Forte ci conforta nelle nostre opinioni e nella speranza di un buon futuro turistico».

L'orientamento degli amministratori sembra comunque quello di contenere la crescita entro il 30% della capacità attuale, vale a dire via libera per 7.500 nuovi posti letto. Incoraggiati dalla vicinanza del Mundial e dagli spazi di mer-

ALBERGHI E LETTI

(la situazione della ricettività alberghiera milanese e le richieste presentate)

SITUAZIONE ATTUALE



LE RICHIESTE

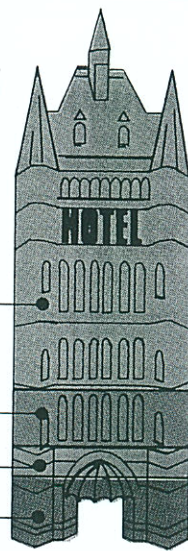
Richieste presentate per 31.700 nuovi posti letto di cui:

22.000 in nuovi alberghi

3.500 in motel

2.000 in residence

4.200 ristrutturazioni e ampliamenti

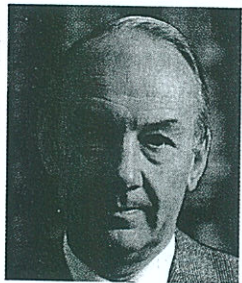


cato molti giganti hanno intanto preparato lo sbarco sotto la Madonnina. È il caso, per esempio, di Jolly Hotel, Ciga, Charles Forte e Regent, società che ha preventivato un investimento di 80 miliardi per la realizzazione di un hotel di lusso in via Gesù (i lavori sono stati affidati all'impresa Fratelli Bertani).

«Possibile che siano tutti cattivi imprenditori — aggiunge Aghina — o che

vogliono buttare dalla finestra decine di miliardi? Comunque nessuno si illude di riempire la città con le partite del Mundial. Piuttosto si tratta di non perdere un'occasione che può essere fondamentale per il suo effetto volano. Insomma è ora di tirar fuori l'argenteria buona, arricchire la città di tutte le suggestioni possibili e aspettare fiduciosi l'indotto».

GUIDO PLUTINO



Ettore Fumagalli,
presidente della Borsa di Milano

FUMAGALLI: È MANCATA LA STABILITÀ

1 Direi, semplicemente, che Milano è una città europea, per degli ovvi motivi storici, geografici, culturali, sociali. Sul piano industriale, finanziario e dei servizi comunque, si è ormai capito che per una città la professionalità, la tenacia e anche la fantasia dei suoi abitanti e dei suoi "protagonisti" da sole non possono essere più sufficienti.

In particolare, per svolgere e ampliare il suo ruolo europeo la Borsa valori di Milano ha bisogno che la chiamata in continua tramite circuito telematico

diventi al più presto una realtà operativa.

Stiamo attivamente ricercando quegli accordi fra gli operatori dai quali dovrà scaturire anche l'interconnessione telematica fra le varie piazze, attraverso la quale il mercato mobiliare potrà assumere una dimensione europea.

È chiaro però che questo processo deve essere contemporaneamente accompagnato dalla revisione e dall'adeguamento della disciplina e della legislazione in materia.

2 Mi ricollego e completo la domanda precedente: quella che in diversi periodi è mancata è stata la stabilità amministrativa. Non mi sembra il caso di cercare o ripartire colpe e manchevolezze.

Il fatto è che senza stabilità amministrativa nessuna politica può essere attuata, nessun programma di ampio respiro, nessuna strategia, nessuna costruzione a tappe. «Le» amministrazioni pubbliche che si sono succedute, al di là del loro "colore", non sono sinora riuscite a dare nel loro insieme un progetto organico alla città, e quindi a farlo marciare.

3 I passi più urgenti da fare sono sempre tanti, e anche l'urgenza è un concetto relativo.

Dunque, fermo restando che ve ne

sono senz'altro diversi altri, per quanto mi riguarda vorrei che il centro di Milano venisse davvero chiuso al traffico, vorrei cioè che venisse rispettata la volontà dei cittadini, che l'esito di uno dei pochi referendum trovasse un chiaro riscontro nelle decisioni degli amministratori.

Questo sarebbe davvero un segnale importante.

Nel mio ruolo inoltre, devo dire che è urgente risolvere anche il problema logistico della Borsa valori, ospitata attualmente in un prefabbricato provvisorio senza che però sia ben chiaro quale sarà la futura sede, fra quanto, senza insomma che siano ancora ben chiari e definiti i confini dell'attuale provvisorietà.

4 A queste cose devono rispondere gli amministratori. Si possono raggiungere gli stessi obiettivi attraverso percorsi diversi. Il problema, lo ripeto, è che nessuna soluzione può esistere se non si inserisce in un quadro di stabilità.

5 Preferisco non esprimere giudizi, ma sottolineo che è la solidità del quadro d'insieme che consente l'efficacia delle azioni. Un giudizio che obbligatoriamente debba limitarsi a queste ultime sarebbe un giudizio parziale.

MILANO: UNA STORIA DI OCCASIONI MANCATE

«C'è una vocazione originaria per una città come Milano: quella della medianità, geograficamente a metà della pianura padana, a metà tra le Alpi e il Po, ma soprattutto in senso storico come città e Stato cuscinetto tra i due blocchi, francese e tedesco, che sono emersi dopo la dissoluzione dell'impero carolingio, quell'impero che è stato l'unica, vera esperienza di unità europea dopo l'impero romano».

Giorgio Rumi, ordinario di storia contemporanea all'università statale di Milano, da storico quale è, mette a fuoco con estrema precisione i connotati di un'evoluzione di Milano in cui i fattori geografici, politici, sociali ed economici hanno via via interagito fino a dare alla città la sua immagine attuale.

«C'è un secondo aspetto — sottolinea Rumi — che si inserisce sulla medianità: il fatto che Milano non ha mai avuto una potenza politico-statale proporzionata alla sua effettiva forza. Lo stesso esempio dello Stato visconteo, che non è riuscito a diventare un'aggregazione stabile, costituisce una dimostrazione di un ruolo diverso di Milano rispetto allo Stato sabaudopiemontese, a Venezia, persino alla Toscana. Lo stile milanese è più legato a un particolarismo municipale».

Quali possono essere state le cause di questa mancanza di protagonismo politico?

I fattori possono essere diversi. Certamente ha giocato un ruolo la mancanza di una dinastia propria, che invece ha avuto Torino, la difficoltà di sbocchi all'esterno, che invece ha trovato Venezia, la scarsa determinazione egemonica, che al contrario hanno dimostrato i Medici a Firenze che sono riusciti a mantenere uno Stato regionale fino all'Unità.

E Milano ha sempre svolto un ruolo meno importante di Torino, di Venezia o di Firenze?

No, tutt'altro. Ma proprio perché città-chiave per l'Italia (dai tempi di Carlo V si dice che chi controlla Milano controlla tutta l'Italia) Milano era oggetto di particolare attenzione e si spiega così l'occupazione spagnola prima e quella austriaca poi. Resta il fatto che la struttura politica di Milano era nello stesso tempo troppo antica o troppo moderna: un ceto di patrizi, di ottimati, con una scarsa propensione per gli affari politici e quindi poco portati a diventare dei grandi feudatari.

Nella storia quindi come si è definito il carattere dei milanesi?

La vera tradizione di Milano è una tradizione mercantile e finanziaria. In fondo la stessa dimensione industriale co-

stituisce una breve parentesi, anche se dura da quasi un secolo, nella storia plurisecolare della città. Ma il vero volto è quello delle botteghe, dei vestiti, dei cambiavalute, delle corazze, delle banche. In ogni città europea c'è una via dei lombardi, è la via dei banchieri. La Milano finanziaria di cui si discute ora non è che un ritorno alle origini dopo una lunga parentesi agraria e una più breve, come detto, parentesi industriale.

Ma questo vuol dire una prevalenza di un individualismo, della difesa dei propri interessi, rispetto all'apertura in senso politico e sociale?

Più che di individualismo parlerei di particolarismo, con un forte senso della famiglia, con un forte spirito di corporazione, con una ricerca della magnificenza civile come somma di tanti benessere individuali. È chiaro che resta inevitabilmente carente la dimensione politica e quindi la dimensione progettuale.

Vuol dire che i milanesi hanno poco senso dello Stato?

Voglio dire che i milanesi non amano servire lo Stato né sotto forma di Pubblica amministrazione, né nella tradizionale attività politico-parlamentare. Così come ora Milano è sotto-rappresentata a Roma, così nella storia era abituale la delega alle grandi potenze, alla Francia, alla Spagna, all'Austria, per le decisive questioni di politica estera o di strategia militare.

Ma Milano si è ribellata agli austriaci e ha dato un contributo anche importante all'Unità d'Italia?

Proprio perché l'Austria alla fine non ha rispettato l'autonomia di Milano e ha voluto mantenere la città in una situazione semi-coloniale. Ma Milano non ha dato certamente all'Italia un contributo paragonabile alla sua forza, al suo dinamismo, alle sue capacità. C'è stato quasi un ritirarsi, tipico anche di vari uomini politici che si sono ritirati non nel particolare, ma nel sociale, è il caso di Stefano Jacini, per esempio. C'è stata una tacita divisione di compiti come se lo sviluppo delle campagne, i trafori alpini, le università, i giornali fossero un modo di fare politica che esonerasse dall'impegno politico in senso stretto, impegno politico che poteva essere assunto da Torino, con la sua dinastia sabauda,

le sue tradizioni militari e statuali.

Quindi sembra emergere una Milano lontana dalle tentazioni del potere?

Direi di sì anche se è una tradizione milanese quella della contestazione. C'è stata opposizione alla Spagna, e Manzoni parla di questa opposizione anche come metafora delle battaglie anti-austriache, ma ci sono state anche forti contestazioni alla debolezza del ceto liberale che costituiva l'ossatura dell'Italia unitaria. La contestazione cattolica, quella socialista, quella fascista fino a quella del '68, tutte sono partite da Milano, tutte sono nate all'interno della cerchia dei Navigli.

Ma poi non scatta la volontà di sostituire chi governa.

È vero. Per esempio nei primi anni dell'Unità la classe dirigente liberale milanese ha tentato di affrontare il problema del Mezzogiorno, ma poi si è ritirata, preferendo uno splendido isolamento, una raffinatezza domestica, all'impossibilità di far prevalere all'esterno i propri valori. E non per nulla una delle caratteristiche della delegazione dei parlamentari lombardi nell'Italia

liberale era semplicemente il silenzio. Cesare Correnti disse una volta che in Parlamento della Lombardia non si parla perché la Lombardia si porta nel cuore.

Quindi guardando al futuro per Milano ci sono poche speranze di uscire da questo splendido isolamento?

Indicare un atteggiamento o un pericolo vuol dire anche sperare di trovare un antidoto. È vero che Milano rischia di finire come la società veneta dell'ultima metà del Settecento, che ci ha lasciato molte belle ville, ma pochi valori politici. Ma è altrettanto vero che ci sono stati momenti gloriosi nella storia di Milano, come quando nell'età napoleonica giocò fino in fondo il ruolo di capitale, ma anche ai tempi del Barbarossa, del Ducato visconteo, per arrivare fino alla Resistenza con grandi orizzonti e grandi sfide. Ora sembra di rivivere un momento un po' barocco, un po' superbo, quasi manieristico. Si tratta semplicemente di superarlo con una spinta alla partecipazione, all'apertura all'esterno: non ha futuro il contemplare i propri gioielli.

G.F.



Giorgio Rumi, ordinario di storia contemporanea alla Statale di Milano