

La strada come collante di tre diverse comunità

di Aldo Bonomi

Può una strada, un'autostrada, produrre passioni? O addirittura scomodare l'analisi antropologica del mutamento dei luoghi e delle forme di convivenza? Le passioni, siamo abituati a studiarle nel loro ricercare l'isola di utopia e nel dividerci tra chi dice che c'è e chi ne nega l'esistenza. Non aspettando la costruzione della **Pedemontana** Lombarda o della Pedemontana Veneta. Ormai elette entrambe a luoghi eterotopici. Del qui e subito, di un'utopia pragmatica per le fabbriche a cielo aperto e le città infinite che sono ormai diventate la metropoli lombarda e quella veneta. Quei territori che vanno da Varese a Bergamo sino a Brescia e che partendo da Verona e Vicenza arrivano a Pordenone e Udine. Il desiderio, l'attesa della Pedemontana, nasce dalle piccole e fredde passioni economiche.

La Pedemontana Lombarda è percepita come una moderna catena di montaggio, una linea di assemblaggio per quelle centinaia di migliaia di imprese ed impresine, solo tra Malpensa e Orio al Serio sono più di 300 mila, con quasi 2 milioni di addetti. Un formicaio operoso ove si agitano furgoni, furgoncini, camion intenti a trasportare pezzi di merce che devono raggiungere o stabilimenti esteri o di prossimità dove le merci sono assemblate. La velocità con cui questo processo è realizzato, la facilità con cui si raggiungono i nodi della logistica, è un'utopia molto concreta in tempi del produrre per competere nel mondo. Da qui il condensarsi, l'appassionarsi delle piccole e fredde passioni dell'economia per avere una strada. Non c'è associazione artigiana o confindustriale che in questi anni non abbia ululato alla luna della politica il "dateci al più presto la Pedemontana". Anche perché i numeri della ipermodernità che avanza ci dicono che, su quell'asse Pedemontana che ha in Milano la punta bassa del triangolo, c'è la più alta concentrazione italiana di centri commerciali, di mega sale cinematografiche, di sportelli bancari e del lavoro interinale e vi insistono due aeroporti. Uno specializzato in logistica e voli low cost, Orio al Serio, e

l'altro, nato come grande hub è oggetto di mobilitazioni appassionate nel rischio dell'Alitalia.

La Pedemontana Lombarda è per dirla con un'espressione di un cantautore lombardo, la valle dei semafori dove crescono i telefoni. O per dirla con Calvino la città invisibile Irene, che muta a seconda del come e di chi la guarda. Di giorno enorme fabbrica a cielo aperto. All'imbrunire e alla sera città infinita ove i residenti passano dai capannoni alle villette e tornano a casa da Milano su treni improbabili che li riportano al paese dopo una giornata da city user. La Pedemontana diventa allora quell'asse, che una volta costruito collegherà paesi, comunità locali, ciò che resta del verde tramutato in parchi della Brianza ove laborghesia milanese costruisce le ville fuori porta.

La strada che verrà scava nell'antropologia di questi luoghi. Che oggi s'interroga sullo spaesamento, sul come la comunità originaria di paese si confronta con la fabbrica a cielo aperto e con il rischio di essere un dormitorio di pendolari e un luogo che attrae nuova forza lavoro immigrata e nuovi cittadini con i quali a volte mancano linguaggi e luoghi di relazione.

Sotto l'onda del cambiamento la comunità locale è in difficoltà. Ci si sente senza più il paese. Senza più piazze e luoghi del racconto. E non bastano a sostituirli le piazze degli ipermercati, le discoteche e le mega sale cinematografiche. Si vive con i disagi dell'andare da un luogo all'altro con le vecchie reti di un paese che non c'è più immersi nelle funzioni della metropoli che non ci sono ancora. Forse, la Pedemontana che verrà nel suo collegare in orizzontale ciò che resta dei paesi e dei territori oltre a collegare una piattaforma produttiva potrà essere un luogo di collegamento delle tante identità locali che si devono confrontare con le pluridentità della città infinita.

La strada che verrà dovrà tenere assieme tre comunità del moderno. La comunità del vivere che rimanda alle passioni di tutti coloro e sono tanti che in questo territorio abitano e si interrogano sulle forme di convivenza e sull'orga-

SUL TERRITORIO

L'obiettivo deve essere

quello di tenere insieme chi ci vive, chi produce e chi compete

LA PERCEZIONE

Una moderna catena di montaggio per le migliaia di imprese che operano nell'area attraversata nizzazione del vivere comune. La comunità del fare composta dall'insieme di quegli operatori economici che hanno fatto la storia di quest'area tipicamente distrettuale: gli artigiani, i piccoli imprenditori, le medie e grandi imprese. Tutti sotto sforzo per costruire e vivere nella comunità del competere. Cioè tutti coloro che si stanno misurando con la globalità dei processi e con la necessità di andare oltre il paese, il capannone, la fabbrichetta. Riuscirà una strada a tenere assieme tre comunità che stanno in una dove precipitano il vivere, l'abitare, il produrre e il competere?