



Effetto Covid. Il lockdown ha colpito la nuova vocazione turistica della metropoli lombarda e il modello di business centrato sui servizi e sugli eventi

FASE 3

Il lockdown colpisce al cuore il modello Milano

Sara Monaci
MILANO

Non c'è da stupirsi che Milano sia la città che più ha risentito del lockdown per l'emergenza Covid: la frenata è tanto più brusca per chi corre di più. Il problema è che proprio le direttrici che ne hanno caratterizzato lo sviluppo recente sono quelle maggiormente in crisi. Il turismo, che dopo l'Expo 2015 aveva visto un'impennata notevole (nel 2019 11 milioni di arrivi, il +9%), per la prima volta ha una batuta d'arresto; lo sviluppo del territorio con nuovi grattacieli è oggi da ripensare a favore di quartieri a misura d'uomo; le sette università avranno prevedibilmente pochi studenti "fisici" il prossimo autunno; i mezzi pubblici efficienti, affiancati da una politica che scoraggiava l'uso dell'auto privata, sono oggi costretti al 60% della capienza. Senza contare il brusco stop a eventi di notorietà internazionale, dalla settimana della Moda al Salone del Mobile fino alla stagione del Teatro della Scala. Il «Modello Milano» funzionerà ancora o bisognerà pensare ad una città diversa?

L'attrattività

Partiamo dalla capacità di Milano di attrarre giovani. In controtendenza rispetto alle altre metropoli italiane, ha visto aumentare i residenti, arrivando nel 2019 a 1,4 milioni, mai così tanti nei 30 anni precedenti. Questo trend si è arrestato. Alessandro Rosina, docente di Demografia e statistica all'Università Cattolica di Milano spiega che la città ha attratto come

Dal turismo all'urbanistica, le direttrici che hanno portato al successo la città sono tutte da ripensare

le grande città europee, caso unico in Italia, ma al contempo «non ha aiutato a costruire un vero progetto di vita. I giovani - spiega - arrivano spinti dalle opportunità di lavoro, senza però essere sostenuti come ad esempio a Berlino a crearsi una famiglia, con servizi che sostituiscano le reti familiari tradizionali». I numeri, sottolinea Rosina, lo mostrano: qui l'occupazione femminile è ai livelli europei, ma la natalità è allineata all'Italia (1,28 figli per famiglia). Per questo il conto post-covid appare più salato: se crolla l'attrattività, i limiti di questo modello sociale emergono di più. Cosa fare? «Pensare in modo sistemico a un nuovo progetto di vita cittadina».

La nuova città

Chi ha a che fare con fondi internazionali non è però d'accordo con l'idea che Milano sia in crisi. Anzi. L'ad di Coima Manfredi Catella sottolinea come la qualità della città dipenda dalla continuità amministrativa e dalla competenza di chi ci lavora, elementi che continuano ad esistere. Coima è uno dei protagonisti dello sviluppo del territorio milanese, avendo messo la firma su nuove realtà urbanistiche tra cui Piazza Gae Aulenti e Porta Nuova. In più ha un portafoglio di nuovi progetti, tra cui parte degli ex scali ferroviari. Proprio Coima ha chiuso in questi mesi di emergenza sanitaria un'operazione da un miliardo: l'edificio di via Melchiorre Gioia 22 è stato locato a Ubi e contestualmente Ubi ha dato in gestione a Coima 7 immobili. Giusto per fare un esempio di come il fermento ci sia ancora. «Non è in crisi Milano,

adesso deve proseguire puntando su sostenibilità intesa come città che non si espande senza limiti, ma rigenera». Ecco cosa Catella si immagina: «Il centro rimarrà nevralgico, i quartieri dovranno però tornare a vivere come cellula chiave innovativa. Il grande tema - sottolinea - spazi pubblici e luoghi per negozi, che avrebbero bisogno di un piano analogo al social housing». Milano non deve rivedere il suo modello di sviluppo, dice anche Francesco Sanna, responsabile Real Estate K&L Ital: la riqualificazione delle periferie ad esempio era già partita. Si possono fare nuove riflessioni però: «nuova visione del residenziale, non solo centro-centrica, con spazi verdi e prezzi più agevoli: questo sarà un lascito positivo della crisi. Così come la nuova infrastrutturazione digitale, perché la scienza va avanti per salti - dice Sanna - Ne abbiamo fatto un uso maggiore e abbiamo visto che funziona». Per quanto riguarda gli investitori internazionali c'è comunque un'attesa positiva: «Dal mio osservatorio ho visto una crescita del lavoro del 25% - aggiunge Sanna - Si cercano altre cose: meno uffici, con lo smart working così diffuso, ma più logistica. I grandi player investiranno in questo settore». Far tornare i conti è invece difficilissimo per le istituzioni, in primis per il settore trasporti. Atm, società del tpl milanese controllata dal Comune, ha negli ultimi anni mostrato bilanci in equilibrio, capacità di investimento ed efficienza. Ora però l'equazione è complessa: migliorare l'attenzione alla salute e garantire standard alti con un conto economico ridotto per

via del minor numero di passeggeri. Come fare? «Proseguiamo con gli investimenti da 1,5 miliardi nei mezzi verdi. Ma ci prepariamo ad avere un calo da 200 milioni di euro quest'anno e 100 il prossimo. Ci aspettiamo di avere ancora il 60% dei passeggeri - dice Arrigo Giana, dg di Atm - La coperta è corta e abbiamo bisogno di aiuti pubblici per mantenere gli stessi servizi e non farli pagare ai cittadini».

La crisi economica

Intanto però gli operatori del turismo parlano di problemi a cui far fronte con immediate risposte finanziarie e fiscali. La Pipe, che raccoglie i ristoratori italiani, soprattutto a Milano vede un calo stagionale di almeno il 40%. Per il presidente Lino Stoppani «si può ancora recuperare, perché Milano è in fermento, ma le istituzioni devono aiutare i progetti e lo sviluppo di nuove idee. Occorrono - dice - misure di defiscalizzazione per promuovere i consumi». Una boccata d'ossigeno potrebbe arrivare dalla ripresa degli eventi: «non riusciremo a bilanciare le perdite, almeno per il prossimo anno, ma potremmo investire l'elemento psicologico, fondamentale nei consumi». Più drastico Gabriel Meghna, presidente della Rete associativa Vie Confcommercio: «bisognerebbe disincentivare lo smart working, che sta danneggiando i consumi generando un danno occupazionale. Si può continuare a lavorare in sicurezza, perché adesso la città è bloccata. C'è il rischio desertificazione, con tutte le conseguenze sociali tra cui la sicurezza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA