



***Una difficoltà in più per il lavoratori: aumenta il numero dei percorsi effettuati dalle persone per recarsi dal luogo di residenza al luogo di lavoro.***

I

Il lavoro va preso dove c'è. A maggior ragione in tempi di crisi. E così, il **55,7%** della popolazione attiva nella provincia di Monza e Brianza lavora fuori dal comune di residenza. Il dato è in crescita nei 10 anni tra i due censimenti e risulta superiore al dato medio della provincia di Milano (**43,3%**), ma inferiore al dato provincia di Milano meno il capoluogo (**60,8%**) e raggiunge valori più significativi nel Vimerchiese e nella Brianza centrale (rispettivamente 59,8% e 56,7%). In base allo studio 2009 del [Pim \(Piano Intercomunale Milanese\)](#) sono generati circa **120.700 spostamenti giornalieri**, di cui ben **113.000 spostamenti intercomunali**, interni all'area provinciale tanto che i 794mila brianzoli possono dirsi "pendolari in casa propria". Questi i dati pubblicati nella primavera del 2009 dalla Camera di Commercio di Milano nel rapporto [Lombardi: una vita da pendolare](#) (in versione Pdf da scaricare).

Una tendenza che si riscontra già da diversi anni negli studi Istat sui Sistemi Locali del Lavoro. Negli studi di ricerca emerge la non coincidenza tra i Sil e gli ambiti amministrativi territoriali. Molti comuni si distaccano dai distretti industriali e produttivi per aggregarsi ad altri ambiti contigui di altre provincie o regioni e sono diminuiti per numero i Sil complessivamente censiti in Italia.

In Brianza la maggior parte della mobilità si svolge con mezzi privati, in particolare **l'auto** che raggiunge un range pari al **70-80% del totale**, con i maggior picchi di questa modalità di spostamento localizzati nella **Brianza Centrale**, in particolare nei comuni di **Lissone, Desio, Seregno**.

La precedente amministrazione provinciale aveva varato un Piano della provincia sulla mobilità, investendo una somma complessiva di **12.742.000 euro**, insieme a un piano di investimenti fino al 2011 per **26.662.000 euro**. A questi si aggiungono i progetti strategici del trasporto pubblico: il prolungamento a Monza Bettola della M1 (136,59 milioni complessivamente), il prolungamento a Vimercate della M2 (6 milioni di euro), e la riqualificazione della metrotranvia Milano-Desio-Seregno (128,53 milioni di euro).



SS36, in direzione nord, un giorno qualunque alle ore 18

Questi interventi sembrano orientati a inseguire i processi, piuttosto che governarli. Già a da diversi anni negli Usa si è andata delineando una nuova filosofia di approccio al fenomeno dello *sprawl*, la [smart growth](#) ("crescita intelligente"). Persone e imprese si spostano sempre più lontane dal centro urbano, abbandonando i centri delle città verso fasce metropolitane più esterne. Questo fenomeno determina un aumento degli spostamenti veicolari e relativo inquinamento, nonché un aumento spropositato dei costi per il mantenimento delle strutture, dei parcheggi, della manutenzione delle strade ecc. La smart growth prova a sintetizzare una visione dello sviluppo urbano a passo d'uomo. Dove cioè, si creano delle aree in cui abitazioni, uffici, servizi e luoghi di consumo sono raggiungibili senza passare dall'abitacolo

dell'automobile. La smart growth nasce appunto come risposta allo sprawl americano, dove in cambio di uno stile di vita "living large", si trascorrono molte ore in macchina per raggiungere il posto di lavoro. La soluzione è di aumentare la densità di tutte quelle zone servite dal trasporto pubblico.



Fabbrica dismessa

Ma c'è un'altra scuola di pensiero che invece individua le problematiche generate da questo processo di trasformazione in ambiti più sociologici. Il superamento del sistema produttivo fordista ha favorito un elevato grado di polverizzazione del sistema imprenditoriale e la terziarizzazione dell'economia locale. L'industria manifatturiera vive da decenni una forte flessione, in particolare i comparti metalmeccanico ed elettrico, mentre i settori del commercio, dei servizi e del trasporto-logistica, sono in piena espansione. La Brianza è un caso emblematico dei sistemi di piccola impresa che hanno caratterizzato l'economia italiana degli ultimi anni. I principali comparti produttivi della Brianza mobile, bulloneria, elettronica, hanno assunto nel corso dei decenni una specializzazione produttiva in singoli e circoscritti ambiti locali. Questi fattori hanno permesso la sopravvivenza del tessuto produttivo e la selezione dei modelli aziendali della micro impresa.

Qualche anno fa Renato Curcio ha pubblicato due libri, [Azienda totale e Dominio flessibile](#), in cui venivano analizzati alcuni fenomeni delle forme del potere, delle forme del controllo e della

## Non solo precari, ma pendolari a casa propria

Martedì, 02 Febbraio 2010 00:00  
Di Pino Timpani

---

precarizzazione, a partire dalla flessibilità non più solo dentro le istituzioni totali, come il carcere, il lager, il manicomio, ma anche in quelle democratiche, del lavoro, a quelle più quotidiane. Nell'azienda totale l'indottrinamento, l'umiliazione e l'intimidazione servono a piegare la volontà del neoassunto e del lavoratore flessibile. Vengono ripartite punizioni degradanti per infrazioni minori all'etica di gruppo aziendale, la messa al bando o l'allontanamento nel caso di insubordinazioni intollerabili per l'azienda, come iscriversi a un sindacato, rispondere a tono ai superiori, rifiutarsi di fare lo straordinario, discutere con i colleghi ecc.



Fabbrica cinese

Insomma, tutta una serie di modifiche nei comportamenti relazionali utili a mantenere alta la quantità del profitto, che passa necessariamente con la alienazione dei conflitti collettivi. In un sistema di alta mobilità è più facilmente gestibile la selezione della forza lavoro subordinato, in

quanto lo spazio territoriale ampio e le normative contrattuali vigenti possono consentire la diluizione e la disarticolazione dei conflitti. Ad aiutare questo genere di politiche ha contribuito anche la dequalificazione di molte forme del lavoro, che specie nel settore terziario si sono standardizzate e quindi risulta più facile alle aziende cambiare in continuazione la forza lavoro non specializzata. Questa nuova forma delle politiche aziendali non sembra tuttavia risolvere il vero problema del sistema produttivo attuale, cioè il continuo e inarrestabile declino della quantità di utile netto prodotto complessivamente dal complesso della comunità territoriale, costituita dalla popolazione attiva, precaria e non produttiva. Per alcuni anni la Brianza ha sopperito all'impoverimento degli stipendi con l'aumento elevato della quantità di ore straordinarie, ora con la crisi in atto si manifesta con maggiore evidenza l'arretramento subito dalle retribuzioni negli ultimi anni.