

Dalle “periferie” ai nuovi quartieri – le politiche per la casa e non solo

Si è costruito tanto ma il bisogno di casa è ancora grande, anzi è tra i principali problemi di Milano. Circa 15.000 alloggi Aler – su 60.000 – sono occupati da inquilini che non hanno più i requisiti ma non potrebbero sopportare gli affitti troppo elevati del mercato privato. Gli alloggi privati vuoti sono circa 80.000 e vuoti resteranno, per ragioni speculative e finanziarie; a questi vanno aggiunti 900.000 mq. di uffici inutilizzati. Il PGT parla vanamente di nuove costruzioni ma nessuno dice chi mai potrà pagare gli affitti o i costi di acquisto già oggi insostenibili. Milano perde abitanti e non ne attira di nuovi: per chi il centrodestra vuole costruire?

Noi vogliamo proporre soluzioni in grado di rispondere ai bisogni nuovi che ci sono. Sono i bisogni di giovani e giovani coppie che non riescono a costruire una vita autonoma dalle loro famiglie; di studenti fuori sede e di ricercatori, stagisti, lavoratori pubblici e privati che hanno la possibilità di lavorare a Milano; chi inizia a vivere da solo per scelta o dopo separazione o divorzio; immigrati che abitano e lavorano stabilmente.

La percentuale di alloggi in proprietà sta diventando insostenibile e qui c'è la prima delle cause della crisi delle abitazioni. Se si devono costruire case, e nei prossimi anni non se ne vede il bisogno prioritario, devono essere destinate prevalentemente all'affitto e non alla proprietà.

Proposta generale - potenziare le politiche orientate all'affitto sostenibile, attraverso

incentivazione e patti di garanzia con gli operatori (privati, pubblici, Fondazioni, cooperazione) per la realizzazione di alloggi destinati esclusivamente all'affitto;

provvedimenti specifici a sostegno della autonomia dei giovani;

ricostruire una modalità automatica di alimentazione di un grande fondo permanente per rilanciare l'Edilizia Residenziale Pubblica, sia per il recupero (ma anche la ricostruzione nei casi più gravi) del patrimonio esistente sia per la realizzazione di nuovi quartieri secondo politiche abitative e sociali integrate per evitare fin dall'inizio il rischio della costruzione di zone separate o ghetti.

Si stanno sviluppando interessanti esperimenti di housing sociale, che si collocano nella produzione di un'offerta abitativa a metà strada tra l'alloggio popolare e il libero mercato e si caratterizzano per essere interventi integrati tra residenza, insediamento di imprese innovative, sedi di associazioni e cooperative sociali, spazi per il tempo libero e attività ricreative e culturali. Il primo obiettivo è sostenere e dare spazi a queste esperienze, innanzitutto nelle aree dismesse e da recuperare, pubbliche e private.

In secondo luogo, si deve aprire un confronto serio con le grandi proprietà: il Comune potrebbe proporsi come garante degli affittuari, garantendo così di riattivare il mercato e di sbloccare edifici che nel tempo si degradano. Molti edifici oggi ad uffici potrebbero essere mutati in residenza, con un sistema di premi e di sanzioni da concordare.

In terzo luogo, occorre dare un maggiore sostegno alle iniziative di cooperative a proprietà indivisa, recuperando così antichi valori di solidarietà, del tutto attuali soprattutto in momenti di crisi acuta, come oggi. Da ultimo, ci sono molte situazioni che si possono e si devono risolvere con l'assegnazione di case popolari, ristabilendo i diritti di chi ne ha i requisiti e combattendo l'abusivismo. Nel patrimonio pubblico ci sono dai 2000 ai 3000 alloggi che, a causa della situazione fatiscente in cui si trovano oppure perché troppo piccoli, non possono essere assegnati direttamente a persone o nuclei familiari. Dati ad associazioni del terzo settore – come pure si è cominciato a fare, a parte la vergognosa vicenda relativa ai rom di Triboniano – possono essere rimessi in buone condizioni e utilizzati per le situazioni di emergenza sociale.

In generale, per le case popolari, la soluzione non può essere abbattimento o no (a parte situazioni eventuali di degrado particolarmente accentuato sotto il profilo fisico) ma portare qualità urbana dove non c'è. Allora, anche eventuali demolizioni devono avere come obiettivo la ricostruzione di spazi collettivi, innanzitutto realizzando insediamenti e quartieri in cui si incrociano caratteristiche sociali e funzioni differenti: la città non si divide per fasce di reddito e nemmeno tra zone “di vita” e zone di “riposo”. La città diventa più ricca e articolata in ogni sua parte e questo permette anche che ci siano nuove convenienze economiche, stimolate da incentivi ma anche dalla vivacità e dall'interesse di quartieri che hanno una vita ed una “personalità”. Luoghi misti, in cui si confrontano stili, abitudini, storie diverse, sono luoghi in cui si sviluppano intelligenza e creatività.

Non proponiamo di migliorare le periferie: **pensiamo che debbano diventare nuovi quartieri di Milano in cui diventi facile e piacevole vivere.**

A Milano ci sono **ampie porzioni di aree pubbliche** (comunali e di altri enti pubblici, escluso demanio ferroviario e militare) molto esterne alla circonvallazione: dunque, si può elaborare un progetto complessivo che segni un intervento di trasformazione della periferia urbana, che faccia leva su queste proprietà pubbliche. L'ostacolo maggiore è la **monofunzionalità**, perché ciò che distingue la periferia dalle altre zone urbane è proprio il fatto che in essa si svolge una sola funzione, quella della residenza e, tendenzialmente, di un aggregato sociale non differenziato. La “città”, al contrario, si caratterizza per la pluralità di funzioni e di strati sociali.

Questa la nostra proposta:

- realizzare nei diversi quartieri interventi che – pur nascendo dalla necessità di risolvere problemi di natura strutturale e infrastrutturale annosi – abbiano la caratteristica di **incubatori di nuove situazioni**, una sorta di “nocciolo scatenante” di effetti virtuosi (lavoro, associazionismo, imprese, ecc.) e di una crescita che progressivamente diventa autonoma;
- inserire nuclei di iniziativa e di azione per farli poi reagire e germinare, in base alle specifiche esigenze del luogo considerato, a partire da incubatori di impresa: sede, consulenza, servizi, casa-lavoro, insediamento di laboratori in vani non utilizzati (pubblici o privati);
- favorire e incentivare esperienze di autocostruzione associata e auto recupero nell’ambito di interventi di recupero e riqualificazione, in stabili di proprietà pubblica o privata acquisiti a questo fine e in evidente stato di fatiscenza, organizzando cooperative con scopo specifico tra cittadini italiani o anche stranieri con permesso di soggiorno;
- stabilizzare la rete esistente di associazioni, spazi, centri che costituiscono già oggi e più lo potrebbero essere in futuro una straordinaria risorsa sul territorio, spesso in supplenza del servizio pubblico. Si tratta, infatti, di luoghi che, oggi prevalentemente orientati all’aggregazione giovanile, alla produzione culturale innovativa, al sostegno ai soggetti deboli, possono costituire, nel rapporto con gli enti pubblici territoriali una rete ampia e dalle potenzialità inesplorate.

L’intervento pubblico diventa allora di accompagnamento, di verifica e correzione, di implementazione. Diventano protagonisti i concreti soggetti, individuali e non, con ricadute importanti sul versante partecipativo e di coinvolgimento come su quello della “appartenenza”. In questa logica processuale, anche la questione delle risorse si semplifica, perché – pur restando ferme le esigenze per gli interventi di struttura – si alleggerisce l’onere per le azioni, potendo esse contare sulla attivazione di risorse private, attratte dal nuovo interesse economico che lì si realizza. In parallelo, si rivitalizzano i negozi di vicinato e con essi la relazione una continuità della vita del quartiere, anche per un ampio numero di ore, compresa almeno una parte di quelle serali. E poi la realizzazione di “zone vita” per le fasce più deboli e a rischio solitudine (giovani e anziani); sedi di consultorio, raccolta prenotazioni e diagnostica ma anche sportello tecnico decentrato del Comune per tutte le segnalazioni ed esigenze “impiantistiche” ed edilizie.. E’ necessario proseguire nelle esperienze positive di portierato sociale, verificando la possibilità di una “estensione creativa” negli stabili privati, perché anche in essi – pur minori - ci sono fenomeni di abbandono e solitudine.

Per il comune ciò significa imparare ad indirizzare, gestire e sviluppare il processo di riconversione, ad organizzare il lavoro delle proprie strutture in senso coerente con questo tipo di strategia e di azioni.

Per avvicinare domanda e offerta di casa in affitto va bene, naturalmente, una agenzia specializzata come in tante altre città europee ma così si risolve un solo aspetto del problema, quello – molto importante – della efficienza del mercato e della sua trasparenza. Il punto è che lascia completamente fuori la dimensione sociale, in particolare sul mix sociale e sulla multifunzionalità. Queste sono le due dimensioni necessariamente di responsabilità diretta del pubblico e che implicano politiche pubbliche orientate. La prima soluzione è pregevole e tecnica, la seconda è indispensabile e politica.

Perno della proposta: **Multifunzionalità - Mix sociale - Partecipazione**

Le strategie pubbliche: **Riorganizzazione degli spazi** (politica urbanistica e dei servizi) – **Riorganizzazione dei collegamenti** (frequenza ed estensione oraria del trasporto pubblico) – **Riorganizzazione delle funzioni** (trasferimento e/o articolazione di funzioni “pregiate” dal centro cittadino)

Siamo consapevoli che in molti punti della periferia ci sono seri problemi di presenza malavitosa e mafiosa. A differenza di altre città italiane, a Milano non ci sono aree intere in mano alla malavita ma solo singole situazioni di rischio, spesso in seguito ad abbandono. Fermo restando l’impegno delle forze dell’ordine che va sostenuto ad ogni livello del governo pubblico locale e dal rispetto dei cittadini, la “ricostruzione” dei quartieri come viene proposta si colloca nella prospettiva che si può esprimere con “una classe in più, un posto di lavoro in più, una casa dignitosa in più e ci sarà una sirena in meno”.

Insomma: **la città vivibile è solo una città vissuta.**

7. Il PGT di Milano non va bene. Un’altra città, un’altra metropoli

Fa parte del cammino per arrivare alle elezioni la continuazione dell’impegno contro il PGT del centrodestra, ben sostenuto da tutto il centrosinistra nei mesi scorsi.

UNA STRATEGIA ALTERNATIVA:

- Realizzare una moderna Area metropolitana Milanese
- Prevedere un incremento massimo di 100.000 abitanti a Milano, per impegnare le aree abbandonate e principalmente quelle del demanio statale e comunale senza occupare suolo agricolo. Insieme ai comuni dell’area più vasta decidere i pesi insediativi in rapporto alle linee di forza del trasporto pubblico esistenti e previste. Triplicare le aree verdi fruibili, di far ritornare le risorse naturali a livelli elevati riscoprendo l’acqua e di ridurre l’inquinamento da traffico e da riscaldamento.

- piano di alloggi destinato a diversi segmenti sociali: l'esperienza della coabitazione, della residenza protetta, della residenza temporanea, della residenza con annessi spazi per la produzione artistica e culturale e per ragioni di studio o lavoro, dell'housing sociale. Rivitalizzazione degli storici quartieri di edilizia popolare senza diminuirne la capacità insediative e le caratteristiche di edilizia pubblica ma integrandoli nel tessuto urbano più generale. Cambiare l'approccio: non periferie ma nuovi centri in grado di vivere e far vivere; soprattutto, "costruire sul costruito", senza occupare aree libere e consumare ulteriormente suolo.
- Sviluppare politiche urbanistiche che facilitino l'insediamento di nuove attività produttive (ad esempio acceleratori di impresa per giovani) rilanciando le occasioni di sperimentazione di forme di produzione innovative e generatrici di occupazione e di tecnologie avanzate o di ricerca scientifica anche attraverso lo studio di meccanismi premiali.
- Favorire la mobilità interna ed esterna alla città con linee di trasporto su ferro con origine e destinazione nell'area metropolitana. Riorganizzare la mobilità urbana con la chiusura del centro al traffico veicolare, di un sistema di piste ciclabili e di percorsi e isole pedonali nei quartieri, e separando il traffico privato di attraversamento dell'area milanese da parte della componente regionale e interregionale da quelli cittadini e metropolitani, da convogliare su sistemi complessi di parcheggio e scambio.
- salvaguardare il grande patrimonio del verde, a partire dal Parco Agricolo Sud Milano, da consolidare sotto il profilo economico, ecologico, ambientale e per la fruizione da parte dei cittadini come grande polmone verde, naturale e per il tempo libero. Vanno sostenuti e promossi la filiera agroalimentare, dalla produzione di qualità e biologica al consumo, e il patrimonio edilizio rurale.
- Il ciclo dei rifiuti deve essere trasformato nel complessivo ciclo del prodotto e dell'imbballaggio, trattamento (compostaggio) e riciclaggio, riuso: questa è la strada per mantenere l'autosufficienza e diminuire la produzione di rifiuti. Per questo non servono nuovi inceneritori ma interventi per l'efficienza ed il miglioramento ambientale ed energetico di quelli esistenti. Milano scompare nel confronto con le altre metropoli sulla raccolta differenziata.

Proponiamo dunque un PGT diverso da quello del centrodestra.

Se idea c'è di Milano, in quel PGT, è una idea che non segna il cammino nei e dei prossimi decenni, non connette Milano e il ruolo che deve (dovrebbe) svolgere per sorreggere lo sforzo per uscire dalla crisi, con le straordinarie innovazioni che ci sono richieste: cosa produrre e come, per chi, in quali reti mondiali, come sorreggere la forza in più che potrebbero esprimere giovani e donne se solo potessero essere a pieno titolo e a piena responsabilità nel mercato del lavoro. E così via. Il PGT non connette Milano nemmeno con i comuni che la circondano già questo distorce ogni ragionamento, già questo – lo ripeto – svuota di realismo e di prospettiva ogni ragionamento su insediamenti, verde, case, eccetera.

Se poi la connessione fosse il tunnel da Pero a Linate, lasciamo stare: peraltro, la questione è stata solo rinviata al piano del traffico e dunque tornerà sicuramente.

Le case per chi? Per un mercato immobiliare in cui nessuno acquista già oggi? Per 700.000 (o forse 480.000, 350.000 e via ballando tra le cifre) nuovi milanesi che verrebbero da dove? Tutte cose già dette e da molti autorevoli osservatori – pur con silenzi o quasi silenzi non positivi. Il PGT costituisce un mercato virtuale di diritti edificatori destinati come minimo ad arricchire bilanci societari squilibrati (come dimostrato dal tentativo, ripetuto in pochi mesi, di "salvare il soldato Ligresti" rimescolando carte e azioni di grandi operazioni immobiliari, come nel caso di Citylife e nell'evitare che sprofondi l'Immobiliare Risanamento, anche sotto il peso della terrificante vicenda di Santa Giulia) ma poi altro è costruire – senza garanzie, con deboli poteri di pianificazione e di controllo – ed altro ancora è vendere. E' nata così la bolla negli Usa, innescando la crisi globale in cui ci troviamo. Se il PGT viene approvato così, nella sua struttura di fondo, diritti solidissimi e politicamente pesantissimi saranno stabiliti e – questi sì – condizioneranno il futuro, altro che cambiare!

Per questo facciamo proposte alternative, sosteniamo e sosterranno le osservazioni al PGT che cittadini e forze sociali proporranno in queste settimane e – se non vi saranno cambiamenti di fondo – torneremo ad esprimere un netto giudizio negativo, come ha fatto e dovrà fare tutto il centrosinistra.

E vanno, invece, valorizzati i progetti con cui molti giovani architetti hanno "ricucito" e reinterpretato i tanti progetti elaborati in anni di attività nei comitati dei quartieri e dei cittadini (es. Gronda Nord, via Padova, ecc.). Non sono "il nuovo PGT", è una indicazione di metodo, di modalità, di prospettiva per una pianificazione territoriale dal punto di vista partecipato: esperti, docenti, intellettuali, cittadini, utenti della città, i comuni della "Grande Milano", non solo poche menti illuminate (e nemmeno sempre bene), devono essere gli autori della Milano futura.

E il comune non è solo l'ente che distribuisce incarichi di consulenza: può, deve svolgere un ruolo diretto ed attivo, per orientare, per stimolare azioni private. Ad esempio, c'è il tema dell'utilizzo del demanio trasferito dallo Stato, di quello comunale, di possibili intese con la Diocesi per concedere aree a cooperative a proprietà indivisa. Benissimo sostenere lo housing sociale ma favorendo quelle forme che – evitando di riprodurre la ben nota (anche nei suoi limiti) edilizia convenzionata – realizzino davvero forme avanzate di

miscela sociale e di integrazione casa-lavoro. Aprire una nuova fase di riflessione sul ricorso – dopo molti anni – alla legge 167, perché si sono riprodotte le esigenze che l'avevano ispirata, quella legge non è stata abrogata e si può pensare a riutilizzarla se non c'è modo di far maturare iniziative con analoga finalità. Il comune, inoltre, ha la forza politica e istituzionale per esercitare una pressione verso le istituzioni legislative, Parlamento e Regione, per l'istituzione di modalità automatiche di costituzione di un fondo per la costruzione di case destinate all'affitto (o al riscatto), sul modello della Gescal. E significative risorse possono venire dalla vendita di azioni di partecipazioni societarie non strategiche, con finalizzazione rigida dei proventi.

A Milano il traffico non si muove

Da sempre il centrodestra identifica la 'libertà' con l'uso della macchina privata, con misure incapaci di tenere le auto ai margini dell'area più densamente urbana, se non addirittura volte ad attrarre auto, come conferma l'idea del tunnel. Con lo slogan 'ridiamo Piazza Duomo alle auto' Albertini e l'assessore Goggi hanno definitivamente smantellato la politica di gestione del traffico privato nella città. Il sindaco Moratti nella sostanza ha seguito lo stesso indirizzo, confermando anche la totale incapacità di ragionare guardando oltre i confini di Milano. La mobilità alternativa non è stata mai presa in considerazione, le piste ciclabili non rientravano nel modello di mobilità della giunta.

Da qui anche il fallimento dell'Ecopass che è stato realizzato a metà, senza una piena condivisione sia nella maggioranza che con le altre istituzioni (Provincia, Regione, Sindaci metropolitani). Il balletto di cifre rende difficile capire i veri effetti ma, in ogni caso, l'area troppo piccola ha reso minimi gli effetti sulla qualità dell'aria. Dopo l'elevata sostituzione del parco auto con gli incentivi del 2009, oggi l'effetto dissuasione è scarso.

La velocità dei mezzi pubblici è diminuita: all'incremento dei passeggeri si è risposto con mezzi più grandi ma ridotti nel numero, rallentando passaggi e tempi di percorrenza. La scelta dei mezzi si è orientata su sistemi tranviari inadatti alla modalità di trasporto che hanno inciso sui costi di modificazione della rete a terra. E il risparmio sulle manutenzioni ha prodotto incidenti a raffica: solo a Milano si possono vedere tram in fila, distanziati di 15 metri l'uno dall'altro per evitare che si tamponino!

Gli stessi automezzi hanno privilegiato la trazione a gasolio bianco (monopolio di una sola azienda distributrice, CAM) rispetto a quelli a metano come nelle altre città d'Italia e d'Europa.

Tutto questo per accondiscendenza verso le scelte dell'ATM, diventata dai tempi di Albertini e rimasta con Moratti un'enclave intoccabile dove si è privilegiato il taglio dei costi a dispetto della qualità del servizio.

Le politiche sbagliate delle giunte sono iniziate nel 1993, quando la Lega decise di riaprire il centro al traffico privato. Conta la ideologia di quella scelta, perché significò l'abbandono di vent'anni di dibattito, di coinvolgimento, di rafforzamento del trasporto pubblico. Figlio di quella ideologia è stato anche il Piano dei parcheggi che ha trasformato parti significative della città in crateri a cielo aperto di cui si conosceva l'inizio dei lavori e mai la fine: Ci sono voluti più anni a creare i parcheggi avviati di quanto sia occorso per realizzare la linea 3 della metropolitana, mentre la vicenda infinita dei parcheggi Darsena e S. Ambrogio è approdata in Tribunale, molti risparmiatori truffati dai fallimenti degli operatori, molti gli operatori economici danneggiati dalla difformità tra previsioni e realizzazioni effettive, molti i cittadini, soprattutto quelli più deboli e anziani, costretti a convivere con i cantieri, negozi in crisi. Questi gli effetti diretti e immediati ma c'è una conseguenza assai più velenosa: per fare i parcheggi non si è arretrato dinanzi a luoghi splendidi della storia di Milano, come la Darsena, fino al vero e proprio sfregio fatto alla basilica di S. Ambrogio, e soprattutto la incredibile idea di fondo che le auto vanno stimulate ad arrivare fino al centro della città. Questa idea non ha paragoni in tutta Europa, almeno quella con la quale Milano ha l'ambizione di confrontarsi.

LE PROPOSTE CONCRETE

- Cambiamento "radicale" dell'approccio: non dal centro verso la periferia ma dalla periferia verso il centro. Inoltre, Milano deve preoccuparsi di più della qualità e della quantità dei trasporti fuori dal suo comune perché è lì che nasce il problema del traffico e dell'inquinamento.
- Drastica riduzione della mobilità privata a favore del traffico pubblico. La limitazione del traffico deve rappresentare una scelta condivisa con i milanesi per valutare insieme i benefici rispetto ai danni. Estensione delle corsie preferenziali e riservate, con il rigoroso rispetto del divieto di sosta al margine, per aumentare la velocità commerciale e la frequenza dei mezzi di superficie.
- Biglietto integrato che esiste da almeno vent'anni in tutte le città europee. I cittadini dell'area metropolitana debbono poter usare di più i mezzi con un solo biglietto che consente di viaggiare su metro, bus e treni, e di avere tariffe scontate ai parcheggi di interscambio. Biglietti scontati per le famiglie nei weekend o per l'uso dei mezzi nelle ore di "morbida" ed estensione degli orari dei mezzi pubblici nell'orario serale.
- Tutti in bici - estensione dei percorsi riservati alle biciclette per preservarle dalla pericolosa convivenza con il traffico automobilistico. Non solo piste verso e nei parchi ma più piste per i cittadini che vogliono andare a lavorare, eliminando i parcheggi per auto sui marciapiedi e sostituendoli con le piste. Occorre un piano per il collegamento dei quartieri con i principali centri di attrazione (Scuole,

università, ospedali, uffici pubblici e grandi sedi di aziende private). Eliminazione del pavé tranne dove è necessario per motivi storici ed artistici e consentire alle biciclette l'accesso, in quasi tutti gli orari, nelle carrozze della linea metropolitana per aumentare così decisamente il raggio di azione delle due ruote.

- L'Ecopass va bene se ripensato all'interno di un programma di mobilità urbana che privilegia il mezzo pubblico, con zone chiuse alle auto in tutte le parti della città, e un accordo con i sindaci dell'area metropolitana, Provincia e Regione per valutare insieme vantaggi e svantaggi. L'estensione deve prevedere una politica integrata tra tariffa del parcheggio e tariffa del mezzo pubblico.
- Le Metropolitane sono il grande fallimento del centrodestra. Occorre più attenzione a soluzioni poco dispendiose, come la riqualificazione delle metro tranvie storiche (quelle verso Desio e Limbiate) o ai prolungamenti di MM3 e MM2 verso Paullo e Vimercate. Piuttosto della costosa linea MM4 per Linate, se proprio si vuole il trasporto su ferro per l'aeroporto si può prolungare la MM3 dalla stazione Centrale fino a Linate o la stazione FS di Segrate.
- Il completamento del piano parcheggi dovrà avvenire nel rispetto di regole certe, di informazioni altrettanto certe, e soprattutto nel rispetto dei tempi e di una cantieristica non invasiva ma compatibile con la vita della città che deve continuare.
- Una politica di price parking coraggiosa per chi arriva da fuori è fondamentale. Le strisce blu - l'unica novità che va riconosciuta ad Albertini - vanno bene se estese a fronte della realizzazione degli interscambi e comunque devono essere esentati non i residenti ma gli abitanti della città che non devono pagare i parcheggi in prossimità della loro casa.
- L'eterno problema degli orari del carico e scarico merci in città va risolto con l'ampliamento dei parcheggi di interscambio, piattaforme logistiche nelle aree periferiche e mezzi elettrici per muoversi nell'area densamente urbanizzate, la restrizione degli scarichi in orari notturni.

L'area metropolitana milanese

Milano è Grande ma il comune è troppo piccolo. Come in tutte le più significative città in Europa, l'area di attrazione e di interesse va assai oltre i ristretti confini della competenza amministrativa, nata in epoche per nulla paragonabili alla nostra (e non di oggi ma da almeno 30 anni: anzi, va a onore dei partiti aver istituito il PIM nei primi anni 70 – e a loro disonore non essere mai riusciti a passare dai piani metropolitani alla loro piena realizzazione). Se è aperta la discussione su quanto sia davvero ampia la sfera di influenza di Milano (dalle tesi sulla città-regione a quelle sulla città infinita), non c'è dubbio che la gran parte dei problemi della organizzazione civile, delle politiche urbanistiche e dei servizi a rete deve essere affrontata e gestita ad un livello più alto di quello degli attuali comuni.

Questo si poteva dire (e si diceva) fino ad ieri. Oggi si deve dire che i temi centrali dello sviluppo economico – e dunque le politiche industriali e dell'occupazione – richiedono un analogo passo avanti.

Residenti e case, linee di forza del trasporto pubblico su ferro, aree di interscambio (di persone, di mezzi, di merci), aree verdi e loro penetrazione nelle aree urbanizzate, ripensamento dei "pieni" e dei "vuoti" riguardo alla ancora enorme dotazione di aree dismesse dalla chiusura dei grandi insediamenti industriali, la proliferazione selvaggia di grandi centri di distribuzione commerciale, le grandi scelte del trasporto ferroviario e aereo: tutto si addensa nell'area milanese e (se – almeno in parte – gli aeroporti possono essere "messi in conto" alla regione) praticamente tutto chiede che ci sia un livello istituzionale e di governo che possa decidere e programmare il suo sviluppo. La Provincia non può svolgere questo ruolo, per quanto meritorio sia stato (quasi sempre) il lavoro svolto da tante amministrazioni di sinistra e di centrosinistra: non può, perché deve comunque fare i conti con l'autonomia dei singoli comuni e perché Milano da solo è il comune di gran lunga prevalente per dotazione di risorse e di influenza politico/istituzionale.

Cosa ha decentrato Milano delle sue tante funzioni pregiate e preziose? Tribunale, Borsa, Università, grandi ospedali di livello europeo, centri di ricerca: tutto è ancora qui, all'interno della cinta daziaria. Ciò che è collocato fuori, c'è andato su iniziativa privata o perché comuni avveduti e con disponibilità di aree e risorse ha saputo attrarre sedi universitarie; oppure è...il carcere!

Prendiamo l'Expo: non basta averlo collocato ai margini estremi per farne un esempio di estensione all'area metropolitana. Del resto, basta chiedere ai comuni di Rho e di Pero. Area assai mediocre, cosa verrà dopo sarà ben difficile possa essere appetibile e nella linea della collocazione di funzioni pregiate: la dice lunga sugli amministratori di Milano e sui loro consulenti. Nell'idea di Expo diffusa c'è, al contrario, la possibilità di estendere, valorizzare, integrare nell'appuntamento tutta l'area vasta. A meno che non si preferisca – come Moratti, Podestà e Formigoni – avere la coda di sindaci che piatiscono una anche minima ricaduta dell'evento del 2015: questo è feudalesimo, non governo metropolitano.

Per quanto riguarda lo sviluppo economico, c'è per fortuna un imponente lavoro svolto dalla Provincia, sul piano analitico e conoscitivo ed anche sul piano degli strumenti relativi al mercato del lavoro, anche se va detto che se Podestà farà come la Colli, le giunte di centrodestra si dedicano solo allo smontaggio di quanto costruito dal centrosinistra che di volta in volta le precede. Il passo in avanti di cui c'è bisogno è quello delle

politiche industriali: suona strano, dopo quattro mesi in cui non c'è nemmeno il ministro, ma ciò che non riesce né vuole fare la Regione deve essere assunto dalla Città metropolitana e oggi concretamente da Milano e dai comuni che condividono tale indirizzo. **Federalismo praticato e cooperativo:** non può essere nostra la tesi della concorrenza nella attrattività ed anzi la ricucitura tra le grandi aree urbane del Paese, che sono poi quelle più avanzate e senza le quali non si esce dalla crisi, è una mia precisa proposta di innovazione.

Istituire la Città metropolitana è una condizione per andare avanti. Milano che trasforma le sue zone in municipalità (ed escono così dalla ingestibile contraddizione tra strumento per il governo decentrato e strumenti di partecipazione), esse e i comuni che assumono le funzioni di gestione dei servizi ed il rapporto diretto con i cittadini. La Città metropolitana diventa il luogo del governo delle scelte e della gestione strategiche: si deve anche affrontare il tema della costituzione di alcune Agenzie operative, come è quasi certo nel caso delle politiche della mobilità e come è del tutto auspicabile per i servizi pubblici a rete e dimensione industriale (energia, acqua, rifiuti, digitalizzazione). La Provincia non ha più ragion d'essere e la Città metropolitana ne assorbe tutte le funzioni residue.

Proponiamo il **Patto dei Sindaci per il governo metropolitano**, con tre priorità **Ambiente e Mobilità, Università e Ricerca, Nuovo welfare metropolitano.**

8. Ridisegnare l'Expo è indispensabile e possibile

L'Expo ha iniziato molto male il suo cammino: a partire dalle nomine e dai doppi stipendi sino a giungere alla localizzazione e alla proprietà delle aree per finire con il primo progetto faraonico e in stridente contrasto con il tema "Nutrire il pianeta, energia per la vita".

Il ruolo ostinatamente defilato del Governo il cui emblema è Tremonti, la pantomima dei manager, da Glisenti a Stanca, lo scontro durissimo tra Comune, Provincia e Regione, cui non sembrano estranee le difficoltà di Fiera Milano, il vero e proprio allarme lanciato da Sangalli nei gironi scorsi: tutto dice che siamo sull'orlo della rinuncia o della resa. E se così non fosse, più alto sarebbe il rischio che nel clima di affanno si realizzino in una volta sola voragini per i conti pubblici e giganteschi affari per quelli privati. E', finora, il fallimento di interi gruppi dirigenti, politici e imprenditoriali: hanno il dovere di assumere tutte le responsabilità e su di essi ricade l'onere della via d'uscita.

Confermiamo che l'Expo è un grande avvenimento per Milano e per l'intero Paese e c'è un interesse generale al suo svolgimento con successo. Anzi: proprio il fallimento del centrodestra è un motivo in più per fare ogni sforzo perché l'occasione non venga persa.

Punto fermo: tornare con ostinazione e determinazione al tema ed alla straordinaria ricchezza di spunti e indirizzi che da quel tema sono sollecitati. Secondo: concentrarsi su cosa succederà dopo il 2015, perché qui si misura la portata dell'interesse generale che vogliamo sostenere, in confronto aperto con gli interessi (troppo) particolari che si sono scontrati finora.

Una strada – non facile, non certa – è quella di ulteriori modifiche al progetto Expo, in sintonia e condividendo idee di un vasto movimento di tecnici, intellettuali e cittadini:

- Ridurre al minimo l'area espositiva di nuovo impianto utilizzando al meglio le strutture, per altro spesso vuote, della Fiera di Rho – Pero.
- Abbandonare definitivamente l'idea della faraonica via d'acqua da Rho ai Navigli e sostituirla con una rete di interventi in città tesi a riscoprire e valorizzare il sistema dei Navigli milanesi come filo conduttore di un'Expo diffusa sul territorio.
- Realizzare un'Expo diffusa valorizzando altri contenitori già esistenti, dal monumentale hangar di viale Sarca, ai capannoni dell'ex Ansaldo, al Palazzo di Cristallo dell'Innse, al Velodromo Vigorelli e ancora dalla Fondazione Pomodoro, alla Permanente, al Castello Sforzesco, alla Triennale, al Museo della Scienza e della Tecnologia, con tutti gli altri musei e le sette università milanesi, potenziati da strutture espositive che poi resteranno a disposizione della città per una immediata riutilizzazione.
- Anche alla luce delle forti preoccupazioni espresse da esperti agronomi sulla effettiva realizzabilità dell'orto globale (non ci sarebbe più il tempo di far crescere le colture), va ripresa in esame la possibilità di utilizzare aree del Parco Sud, che verrebbe così messo al centro dell'Expo in modo coerente con la sua vocazione, si valorizzerebbe così il patrimonio agricolo del Parco e – dovendosi escludere infrastrutture che penetrando al suo interno ne compromettano l'unità - si lascerebbe in eredità un sistema di accessibilità compatibile, con particolare riguardo allo sviluppo di attività di agriturismo.
- L'acquisto dei terreni da parte della Fiera non risolve il problema in termini di interesse collettivo. I terreni erano agricoli e diventeranno edificabili senza che la Giunta Moratti abbia mai definito prima accordi sulle destinazioni post Expo; nello stato problematico della Fiera, ancora una volta si reagisce alle difficoltà economiche con la scappatoia edilizia e gli incrementi di valore fondiario; si

perde ogni capacità di controllo e di orientamento perché il destino di quelle aree viene posto in mani estranee al controllo del Comune.

- Riprendere tutti gli aspetti da “grande progetto” e anzi verificare la possibilità che se ne prendano in considerazione di nuovi (campus e residenze per giovani studenti a prezzi "decenti"; nuovo Museo della Scienza e della Tecnica che diventa attrazione turistica oltre che scientifica; come si era già ipotizzato, il Polo Rai a Milano; l'Agenzia di sviluppo Milano Metropoli e l'esperienza sugli incubatori possono essere coinvolti per quanto riguarda ricerca e sviluppo del bio alimentare, le coltivazioni a basso impatto ambientale, anche in collegamento con Milano Bicocca e le altre sedi universitarie e le facoltà che si stanno insediando nell'area metropolitana; e ancora, nel settore informazione /comunicazione/produzione dello spettacolo, prendere in considerazione la relativa contiguità di Cologno e della Manifattura Tabacchi e lavorare sull'ipotesi di una sede per una scuola superiore che si occupi dei media, in collegamento con un altro fattore di eccellenza e di storia milanese, l'ex Umanitaria).