

PER LA CITTÀ ABITABILE

SCENARI, VISIONI, IDEE

PROGETTO STRATEGICO
CITTÀ DI CITTÀ



Provincia
di Milano



LA CITTÀ
DI CITTÀ



DIAP
Politecnico di Milano

PROVINCIA DI MILANO
PROGETTO STRATEGICO
CITTÀ DI CITTÀ

CREDITI

IL PROGETTO È STATO ATTUATO CON IL COORDINAMENTO DI
Daniela Gasparini Assessorato "Progetto speciale per il Piano Strategico dell'area metropolitana"

È STATO ATTIVATO INOLTRE CON LA COLLABORAZIONE DI
Presidente Filippo Penati Presidente con deleghe a Rapporti istituzionali e comunicazione - Grandi Eventi ed Expo 2015 e le relative relazioni internazionali Tavolo Milano - Tempo Libero - Grandi Progetti per lo sviluppo e l'innovazione dell'area metropolitana
Alberto Mattioli Vice Presidente e Assessore Bilancio e politiche finanziarie - Società e consorzi partecipati - Rapporti con le istituzioni europee - Rapporti internazionali - Presidenza Forum Innovazione **Costanzo Ariazzi** Consigliere delegato al Tempo libero
Arianna Censi Consigliera delegata alle Politiche di genere **Ombretta Fortunati** Consigliera delegata alla Partecipazione e tutela dei diritti delle persone diversamente abili

ASSESSORATI

Gian Sandro Barzaghi Assessore Istruzione - Edilizia scolastica **Daniela Benelli** Assessore Cultura - Culture e integrazione **Bruna Brembilla** Assessore Ambiente e Verde - Risorse naturali e idraulica - Cave - Parco Sud - Agricoltura - Energia **Giuliana Carlino** Assessore Sistema informativo - Provveditorato - Economato - Responsabilità sociale di impresa e Pubblica Amministrazione **Bruno Casati** Assessore Lavoro - Crisi industriali e occupazionali - Patrimonio - Demanio - Edilizia varia **Ezio Casati** Assessore Attività Economiche - Formazione professionale - Programmazione Socio-Sanitaria - Rapporti con Volontariato Associazioni e terzo settore - Politiche familiari e della terza età - Servizi Sociali **Francesca Corso** Assessora Protezione civile - Tutela dei consumatori - Bilancio sociale - Diritti dei Cittadini, nomadismo e diritti di asilo - Integrazione sociale per le persone in carcere o ristrette nelle libertà - Diritti dei bambini e delle bambine **Irma Domenica Dioli** Assessore Partecipazione - Pace - Cooperazione internazionale - Politiche giovanili - Sport - Idroscalo **Daniela Gasparini** Assessore Personale - Rapporti con la Conferenza dei Sindaci e Riforma amministrativa - Delega speciale per l'Alto Milanese - Sportello Unico per le Imprese - Piano strategico dell'area metropolitana e politiche per l'abitabilità - Accordi di programma con Stato, Regione e Enti Locali **Alberto Grancini** Assessore Sicurezza - Lotta all'usura - Caccia e pesca - Polizia provinciale - Guardie Ecologiche Volontari e Gruppi Volontari Ittico-Venatori **Paolo Matteucci** Assessore Viabilità - Opere pubbliche stradali - Mobilità e trasporti **Pietro Mezzi** Assessore Politica del territorio e parchi - Agenda 21 - Mobilità ciclabile - Diritti degli animali **Antonio Oliverio** Assessore Affari Generali - Turismo - Moda **Pietro Luigi Ponti** Assessore Attuazione della Provincia di Monza e Brianza

HANNO COLLABORATO ALLA DEFINIZIONE DEL PRESENTE PROGETTO

Marcello Corra Direttore Centrale Presidenza e Relazioni Istituzionali **Giovanni Mele** Responsabile Progetto Piano Strategico
Daniela Castellani Responsabile Servizio Area Metropolitana **Barbara Lucini** Dirigente Progetto speciale Piano Strategico
Si ringrazia in particolare **Giancarlo Saporito**, Direttore Generale della Provincia di Milano

I DOCUMENTI DEL PROGETTO STRATEGICO SONO CURATI DAL GRUPPO DI LAVORO DEL DIAP, DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E PIANIFICAZIONE DEL POLITECNICO DI MILANO

Il gruppo di lavoro coordinato da **Alessandro Balducci**,
in collaborazione con **Gabriele Pasqui** e **Valeria Fedeli**, è composto da:
Paolo Bozzuto, **Claudio Calvaresi**, **Ida Castelnuovo**, **Bruno Dente**, **Matteo Bolocan Goldstein**, **Paolo Fareri**,
Daniela Gambino, **Marianna Giraudi**, **Arturo Lanzani**, **Antonio Longo**, **Fabio Manfredini**, **Anna Moro**, **Carolina Pacchi**, **Paolo Pileri**,
Paola Pucci, **Giovanni Scarton**

COMITATO SCIENTIFICO

Stefano Boeri, **Giorgio Ferraresi**, **Patrizia Gabellini**, **Franco Infussi**, **Luigi Mazza**, **Piercarlo Palermo**,
Marco Ponti, **Costanzo Ranci**

ADVISORY BOARD

Louis Albrechts, **Klaus Kunzmann**, **Patrick Le Galès**, **Roberto Camagni**, **Marco Vitale**, **Mario Pezzin**

LA REALIZZAZIONE DEL DOCUMENTO, IN PARTICOLARE È STATA CURATA DA

Alessandro Balducci, **Paolo Bozzuto**, **Claudio Calvaresi**, **Valeria Fedeli**, **Arturo Lanzani**, **Antonio Longo**, **Gabriele Pasqui**, **Paolo Pileri**,
Paola Pucci, **Costanzo Ranci** redazione dei testi

Ida Castelnuovo, **Daniela Gambino**, **Denis Gervasoni**, **Antonio Longo**, **Fabio Manfredini**, **Anna Moro**, **Claudia Parenti**, **Paolo Pileri**,
Paola Pucci, **Giovanni Scarton**

Ideazione e realizzazione delle rappresentazioni ed elaborazione dati

Fatima Bianchi, **Giuseppe Di Spigna** fotografie

Caterina Gfeller Progetto grafico

Dedicato a Paolo Fareri, che ha continuato ad ispirare il nostro lavoro

PER LA CITTÀ ABITABILE

SCENARI, VISIONI, IDEE

PROGETTO STRATEGICO
CITTÀ DI CITTÀ

L PROGETTO STRATEGICO "CITTÀ DI CITTÀ", che ci ha visti impegnati in questi primi due anni di mandato, costituisce un elemento rilevante della azione di governo intrapresa da questa Amministrazione provinciale.

Poche altre Province si sono mosse in questa direzione, mentre diverse città e comuni italiani - alcuni dei quali proprio in questa Provincia- hanno avviato con successo percorsi di pianificazione strategica volti a costruire una riflessione critica sul proprio futuro e capaci di aprire una stagione di rinnovato dialogo con tutte le forze sociali.

Muoversi in questa direzione ci è apparso fondamentale: la regione urbana milanese si trova infatti, oggi più che mai, a dovere fare delle scelte importanti se vuole giocare anche nel futuro un ruolo significativo, come quello che fino ad ora è stata in grado di svolgere. Queste scelte riguardano il modo in cui un territorio così complesso e articolato può essere "governato" per offrire ai cittadini un contesto in cui vivere bene, in maniera rispettosa dell'ambiente, in cui sia possibile trovare lavoro e servizi, muoversi con facilità, dare e ricevere stimoli culturali. Solo lavorando in maniera innovativa e coraggiosa attorno a queste scelte, appare possibile assicurare a questo territorio la capacità di rimanere un nodo strategico dell'economia italiana e internazionale.

Per procedere in questa direzione abbiamo in primo luogo rilanciato la riflessione sulla città metropolitana, avanzando proposte concrete perché finalmente questa nostra regione urbana possa trovare forme di governo adeguate alle sue caratteristiche.

La nostra proposta prevedeva, in maniera rispettosa dell'autonomia dei comuni dell'area, lo scioglimento dell'attuale Provincia, e l'istituzione di una città metropolitana intesa come un ente leggero, con poche e definite competenze, tese a governare efficacemente quei problemi complessi che nessuno più riesce a governare nelle nostre grandi città.

Abbiamo poi chiesto all'Ocse, l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, di condurre sul nostro territorio un'indagine volta a evidenziare la capacità del sistema economico milanese di rispondere alla sfide del futuro. I risultati di questo studio sono fondamentali: evidenziano la capacità di Milano e della sua regione urbana di capitalizzare il suo patrimonio di servizi per contribuire allo sviluppo regionale e nazionale. Nello stesso tempo mostrano chiaramente che ci sono degli ostacoli da superare. In particolare il fatto che questa regione deve rinnovare la propria capacità di promuovere progetti e politiche, ma anche che deve darsi una forma di governo di area vasta. Anche per questo abbiamo avviato un percorso nuovo di cooperazione con le Province del Nord-Ovest inaugurando una Fondazione che ha come obiettivo quello di studiare soluzioni omogenee per gestire i problemi complessi di una delle aree più rilevanti in Italia per la sua capacità di produrre e competere.

Abbiamo inoltre intrapreso questo percorso di pianificazione strategica, provando ad avviare un "dialogo" progettuale sul futuro della Provincia: dove siamo? dove potremmo andare a finire? dove vorremmo invece arrivare? come possiamo farlo? di quali strumenti ci dobbiamo dotare? L'obiettivo che ci siamo dati è quello di individuare una prospettiva progettuale, capace di sostenere una nuova fase di sviluppo e di conquista di migliori condizioni di qualità abitativa, competitività e attrattività dell'area milanese. Abbiamo capito, con questo percorso, che la regione urbana milanese può essere attrattiva solo se è capace di assicurare qualità della vita, perché nella Provincia di Milano e nella regione urbana, le esigenze dell'economia, quelle della produzione e quelle del vivere quotidiano degli abitanti sono sempre più convergenti. Siamo convinti oggi che la competitività, il benessere individuale e collettivo, la coesione sociale e la coesione territoriale saranno strettamente dipendenti dalla capacità di irrobustire e promuovere la sua abitabilità. Con questo progetto però non ci limitiamo a elencare auspicabili strategie ed azioni; indichiamo invece una serie di campi entro i quali operare concretamente attraverso nuovi progetti e politiche, con il concorso di tutti coloro che sono interessati al futuro della nostra città. Consapevole dei limiti, ma anche delle potenzialità dell'istituzione provinciale, intendiamo valorizzare il nostro ruolo di soggetto istituzionale capace di mettere in relazione attori pubblici, privati e del terzo settore interessati ai molteplici processi di trasformazione in corso.

Allo stesso tempo, con la revisione del Piano territoriale di coordinamento, abbiamo voluto cogliere l'occasione per esaltare il protagonismo di quelle amministrazioni comunali che compongono la "Città di città" che abbiamo riconosciuto con il Progetto Strategico. Seguendo il nostro slogan di Provincia dei Comuni, vogliamo dare forza e sostegno alla capacità dimostrata dai nostri Comuni di lavorare insieme per affrontare in maniera coordinata e strategica i processi di trasformazione in corso e le sfide che essi pongono. Convinti che da queste prove di governance metropolitana possano venire suggerimenti importanti anche sul tema della città metropolitana.

È un disegno complessivo quello che stiamo perseguendo, a cui chiamiamo tutti a partecipare: i cittadini, le istituzioni, tutti gli attori locali. È un'esperienza di governo che può costituire un riferimento importante anche a livello nazionale, che propone un nuovo modo di concepire la pianificazione e il governo. Un'esperienza che prova a superare la frammentazione che contraddistingue la regione urbana milanese e al tempo stesso che vuole dare risposta ai suoi problemi, che sono in gran parte, quelli della Italia di oggi.

Filippo Penati, *Presidente*

CON QUESTO DOCUMENTO e con gli altri materiali che presentiamo nella sede della mostra “ViviMI Città di Città - Immagini e scenari in mostra. Il futuro visto da Milano e dai 188 Comuni dell’area milanese e della Brianza”, realizzata nella sede della Triennale di Milano tra maggio e luglio del 2007, il Progetto Strategico “Città di città” della Provincia di Milano giunge a una svolta.

Un percorso lungo e ricco, che ha visto il coinvolgimento di istituzioni, attori economici e sociali, esponenti del mondo della cultura, dell’università e delle professioni, e che ci permette oggi di affermare che è in campo una proposta inedita per costruire una visione condivisa del futuro possibile per Milano e per la sua regione urbana. E per praticarla da subito, attraverso progetti concreti e proposte operative.

Questa visione, che il documento **Per la città abitabile - Scenari, visioni, idee** presentato in queste pagine e realizzato dal Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano dispiega nella sua complessità, si nutre di quattro elementi.

Innanzitutto, i problemi e le sfide del territorio della nostra Provincia e della costituenda Provincia di Monza e Brianza devono essere affrontati ad una scala adeguata, quella della grande regione urbana milanese collocata nel più ampio contesto del Nord Ovest, al quale la Provincia di Milano insieme alle altre Province sta contribuendo ad offrire uno strumento importante di coordinamento e di proposta con la costituzione della Fondazione Nord Ovest.

In secondo luogo, la sfida per la competitività, l’attrattività e la coesione sociale può essere vinta solo se si è in grado di mettere al centro dell’attenzione la vita delle donne e degli uomini che abitano, vivono e attraversano i nostri territori, ossia rafforzando attraverso progetti e politiche concrete quella che abbiamo chiamato l’abitabilità della nostra regione urbana, la sua qualità sociale, insediativa, ambientale e culturale, la sua apertura all’innovazione e la sua capacità di accoglienza, la sua vivibilità.

In terzo luogo, per affrontare questa sfida è necessario riconoscere che la nostra Provincia è una “città di città”, nella quale i Comuni e gli altri attori sociali si riconoscono e si attivano in ambienti dai confini sfumati ma riconoscibili, che richiedono progetti e politiche capaci di lavorare ad una scala necessariamente intercomunale.

Infine, la visione di una grande regione urbana strutturata in città e sempre più abitabile ha bisogno di sperimentare nuove forme di governo, capaci di coinvolgere effettivamente una molteplicità di attori istituzionali e sociali e di mettere al lavoro da subito, in attesa di un pur necessario riassetto istituzionale, strumenti e metodi per lavorare insieme.

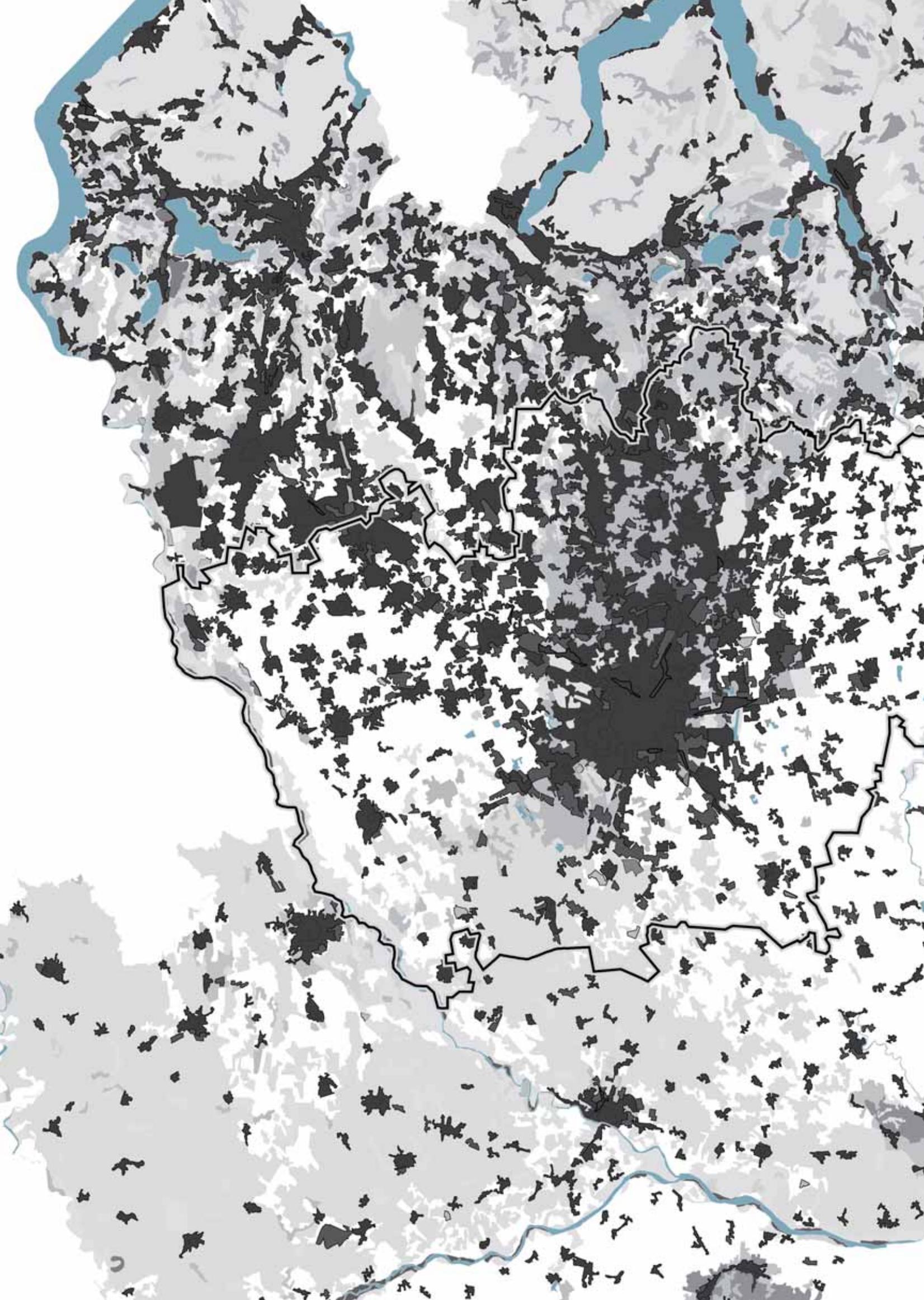
Il Progetto Strategico promosso dalla Provincia di Milano ha scelto di comunicare il proprio percorso, questa visione e questi progetti attraverso la mostra "ViviMI Città di Città", realizzata in Triennale e promossa dalla Provincia insieme al Comune di Milano e alla Camera di Commercio. La Mostra è dunque lo strumento per raggiungere il numero più elevato possibile di cittadine e di cittadini, di operatori e di attori impegnati a promuovere politiche per l'abitabilità, per costruire una occasione di incontro, di scambio e di condivisione, attraverso la fitta rete di iniziative del Teatro di "Città di città" che trova spazio al suo interno.

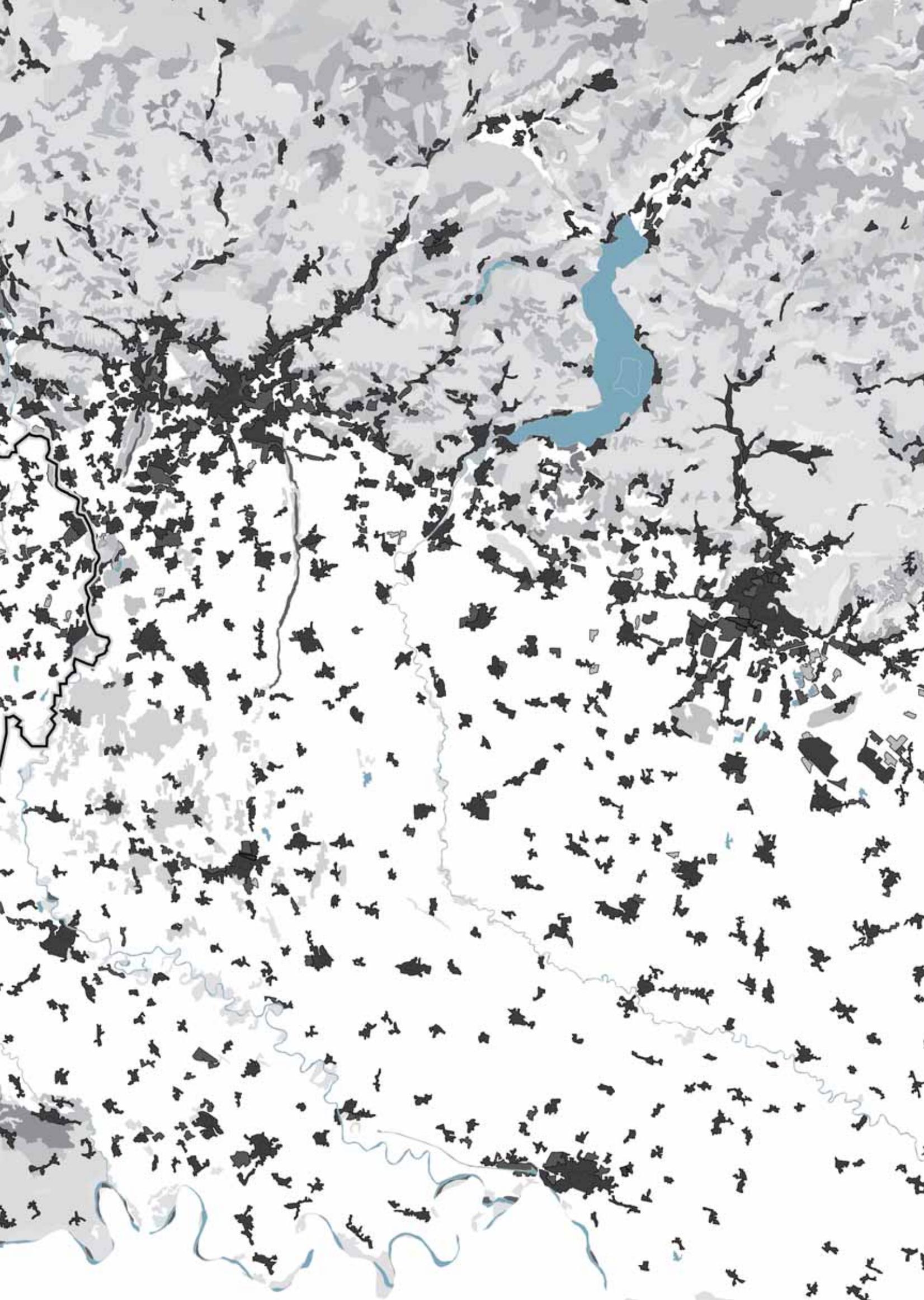
La Mostra ViviMI è un tassello decisivo di una strategia di attivazione e mobilitazione che ha già messo in campo altre tre "mosse" importanti: la realizzazione di un Atlante delle politiche e dei progetti per l'abitabilità promosse e realizzate dalla Provincia di Milano, che ha permesso di far emergere una strategia complessiva dell'Amministrazione provinciale su questi temi; il Bando *Città di città*, che ha visto il coinvolgimento di un gran numero di soggetti capaci di proporre ben 259 idee e progetti per l'abitabilità e che ha permesso di identificare 10 progetti ai quali la Provincia intende offrire un supporto tecnico e operativo perché possano realizzarsi; l'avvio di 6 Progetti pilota da parte di diversi Assessorati della Provincia capaci di sviluppare in modo sperimentale la visione e le strategie emerse nel corso del processo.

La Mostra ViviMI è inoltre molto significativa proprio perché, attraverso il rapporto stretto con il Comune di Milano e la Camera di Commercio, permette di delineare un percorso possibile di cooperazione interistituzionale che auspichiamo possa trovare ulteriori sbocchi nella costituzione di un Metro Center che diventi un luogo di confronto, elaborazione e servizio per l'attrattività e la qualità del nostro territorio. Senza dimenticare che l'avvio di questa relazione positiva di coordinamento e cooperazione strategica tra istituzioni, lungo una linea già sperimentata da altre città come Torino, non farà che contribuire anche al rafforzamento della candidatura milanese ad EXPO 2015.

Siamo dunque in cammino. Il percorso del Progetto Strategico "Città di città", i documenti che lo restituiscono offrendo a tutti gli attori visioni e progetti, le azioni attivate, la Mostra ViviMI Città di Città indicano che la strada della cooperazione e della partecipazione è promettente. Il cammino percorso è molto significativo, e deve ora alimentarsi di nuove iniziative, di una inedita capacità di collaborazione, di una forte volontà di offrire strumenti e metodologie concrete per realizzare progetti e politiche. La strada alle nostre spalle indica dunque, nella direzione della realizzazione di un vero e proprio Piano Strategico, un patto tra molti soggetti capace di condividere una traiettoria di futuro ma anche di mettere in campo da subito politiche, progetti e azioni capaci di rendere il nostro territorio più competitivo e più abitabile.

Daniela Gasparini, Assessora





- 1 Il processo di costruzione del Progetto Strategico** 1
 - Il processo 2
 - Il documento 6

- 2 Milano 2015: quadri e trasformazioni** 9
 - Milano oggi: dati e immagini interpretative 10
 - Quattro immagini del cambiamento 30
 - Milano 2015: verso una nuova visione 48
 - La visione 50

- 3 Abitabilità: una prospettiva strategica** 53
 - Declinazioni dell'abitabilità
come campi dell'agire strategico 54

- 4 La città di città: dispositivi e processi** 129
 - La sfida della concretezza:
dal Progetto al Piano Strategico 130
 - Le condizioni di fattibilità 132
 - Dispositivi operativi 134

Milano Europa / Milano nel mondo 12
Milano difficile 15
Milano (si) consuma 17
1971-2001 Fuga da Milano 19
Milano cresce senza milanesi 20
Milano invecchia, largo ai giovani [immigrati] 21
Milano single, Milano sola 22
Milano produce, innova e intraprende 22
Milano è flessibile, spesso precaria 25
Milano ricca, Milano fragile 26
Milano forma le nuove generazioni 28

Il territorio della crescita problematica 32
Il territorio delle differenze 36
Il territorio della recessione dell'abitare 40
Il territorio della frammentazione dei decisori 44

Abitare 56
Muoversi e respirare 68
Condividere spazi 80
Fare e fruire cultura 92
Nuovo welfare 104
Lavorare, innovare, fare impresa 116

Il Metro Center 136
I progetti per l'abitabilità 137
Il secondo Bando 138

1

Questo volume costituisce il punto di arrivo del percorso di costruzione del Progetto Strategico della Provincia di Milano: un processo articolato e complesso mirato a definire una prospettiva progettuale capace di sostenere, negli anni a venire, una nuova fase di sviluppo e di conquista di migliori condizioni di qualità abitativa, di competitività e di attrattività dell'area milanese. Attraverso questa iniziativa, la Provincia ha inteso valorizzare il proprio ruolo di soggetto istituzionale capace di assolvere ad un costruttivo ruolo di interconnessione tra i Comuni e tra essi e i livelli superiori di governo del territorio; ma anche tra gli attori pubblici, privati e del terzo settore coinvolti nei molteplici processi di trasformazione.

Il processo si è articolato in un arco temporale di circa due anni e mezzo; durante tale percorso hanno avuto luogo attività progettuali e di ricerca, generando un deposito di documenti e di prodotti che hanno contribuito alla costruzione dei contenuti di questo volume e che, insieme ad esso, costituiscono il "corpo" del Progetto Strategico.

Tali attività sono così sintetizzabili:

- la redazione del primo Documento Strategico (presentato pubblicamente in data 20 febbraio 2006), che rappresenta la necessaria premessa a questo documento;
- la realizzazione del Bando per Idee Progettuali e Buone Pratiche, la cui premiazione è avvenuta il 5 marzo 2007;
- la costruzione dell'Atlante dei progetti e delle azioni per l'abitabilità realizzati dall'Amministrazione provinciale;
- la progettazione della mostra ViviMi, promossa dalla Provincia di Milano e dalla Triennale di Milano insieme al Comune di Milano e alla Camera di Commercio, ospitata nella sede storica della Triennale di Milano tra maggio e luglio del 2007.

Il processo di costruzione del Progetto Strategico

Il Progetto Strategico appoggia su di un solido repertorio di riflessioni e di esplorazioni progettuali condotte nel corso di un lungo e articolato processo di costruzione che sono già state oggetto di confronto e di dibattito pubblico.

In particolare, il Progetto prende le mosse da alcune ipotesi, ampiamente trattate e argomentate nel primo Documento Strategico, che rappresentano le premesse concettuali sulla base delle quali sono stati elaborati i contenuti progettuali descritti in questo volume.

Costruire una prospettiva di sviluppo per la provincia di Milano significa riflettere progettualmente su di un'area geografica ben più ampia: la regione urbana milanese nel contesto del Nord Italia.

Sebbene tale regione urbana, non corrisponda a nessuna partizione amministrativa pre-costituita, può idealmente essere ricondotta all'estensione complessiva del territorio di dieci province del Nord-Ovest italiano (Milano, Lodi, Piacenza, Pavia, Novara, Varese, Lecco, Cremona, Como e Bergamo), un ambito che ospita alcuni dei più rilevanti processi economici, sociali e territoriali in corso nel nostro Paese. La regione urbana, a sua volta, è partecipe di una macroregione padana caratterizzata da un fitto reticolo urbano policentrico tuttora sprovvisto di strategie di sviluppo comuni. La partecipazione attiva della Provincia di Milano al progetto "Nord-Ovest, Province in Rete" e alla costituenda Fondazione del Nord-Ovest rappresenta il segnale più evidente della volontà di sperimentare più avanzati livelli di coordinamento e cooperazione strategica per lo sviluppo territoriale.

La regione urbana rappresenta inoltre il contesto da indagare per comprendere a fondo le dinamiche e i fenomeni che, negli ultimi trent'anni, hanno concorso alla radicale trasformazione del sistema insediativo, produttivo e sociale della stessa provincia di Milano.

La provincia di Milano si configura oggi come una "città di città":

un territorio costituito da una pluralità di ambiti che si caratterizzano e si differenziano per forme insediative, paesaggi, caratteristiche del modello locale di sviluppo e delle forme dell'organizzazione sociale. Ognuno di questi ambiti rappresenta un ambiente e un paesaggio diverso, nei quali si intrecciano particolari stili di vita e di lavoro, e miscele peculiari di spazi vitali, di oggetti e soggetti. Questo sistema di differenze è, in parte, il risultato dell'interazione tra i processi di diffusione dell'urbanizzato e i caratteri storico-topografici del territorio; in parte, l'esito inatteso, e spesso non intenzionale, di forme di sviluppo locale, ma anche di azioni, politiche e progetti istituzionali.

Le città che il Progetto Strategico riconosce devono essere intese come arene strutturate e costruzioni materiali definite, che offrono occasioni per l'azione di una varietà di soggetti. Esse non sono pertanto strettamente riconducibili a confini amministrativi definiti; piuttosto, tendono a disegnare una geografia fluida e variabile entro un'area territoriale di ideale riferimento.

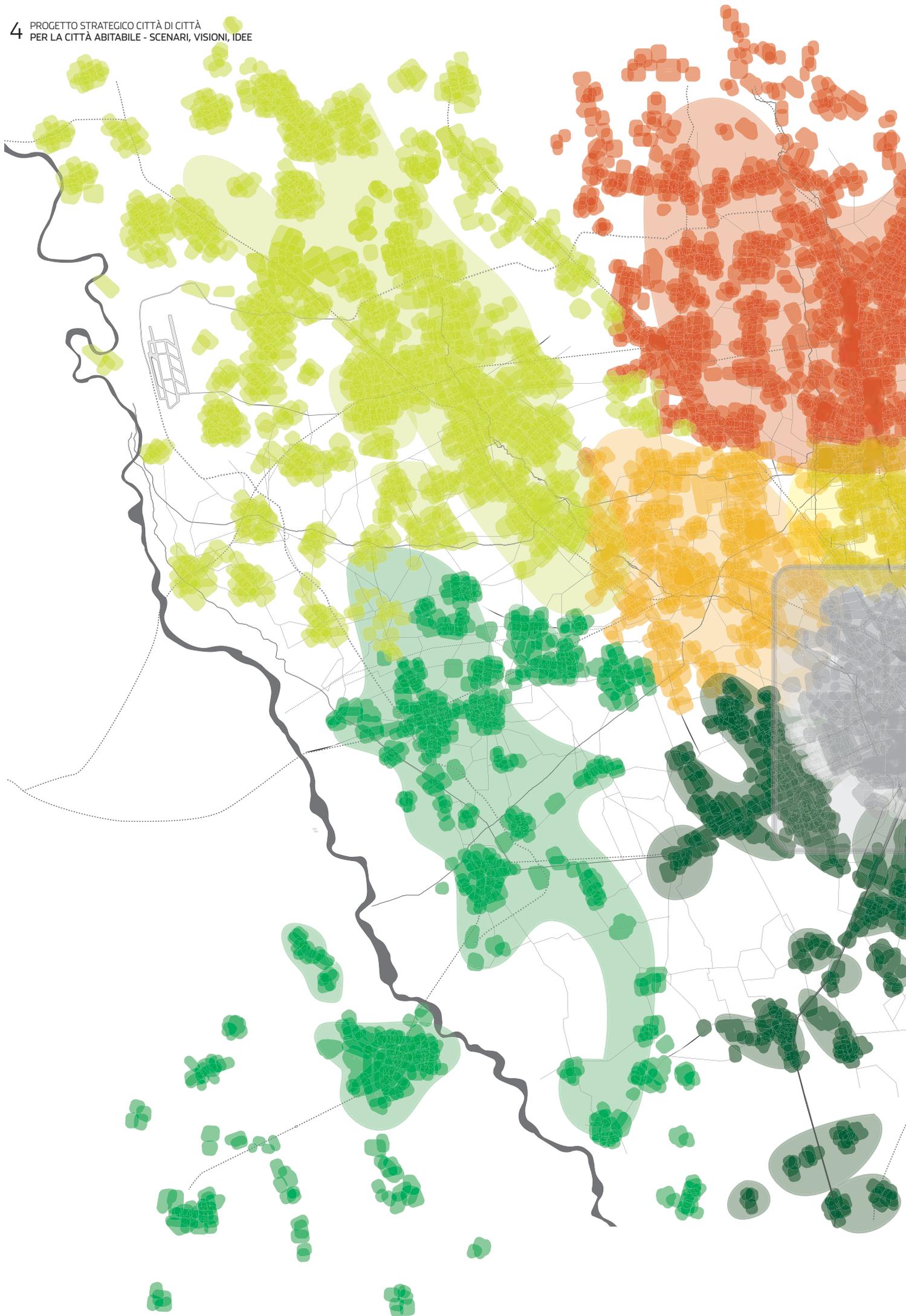
A partire da questi assunti, il Progetto Strategico riconosce $3 + 7 + 1$ città, riconducibili a tre ambiti peculiari: le tre "città" che compongono il mosaico unitario del nuovo territorio della Provincia di Monza e Brianza (il Vimercatese, Monza e la Brianza collinare, la Brianza Occidentale); le sette città che strutturano il territorio della futura nuova Provincia di Milano e che presentano relazioni molto forti tra loro, con il Comune capoluogo e spesso con altri contesti territoriali extra-provinciali (il Sud Ovest, il Magentino e l'Abbiatense, l'Alto Milanese, il Nord-Ovest, il Nord Milano, il Sud Est, l'Adda Martesana); il cuore urbano, in larga parte coincidente con il Comune capoluogo, spesso sovrapposto alle altre "città" in virtù della collocazione, all'esterno dei confini comunali, di grandi centralità urbane.

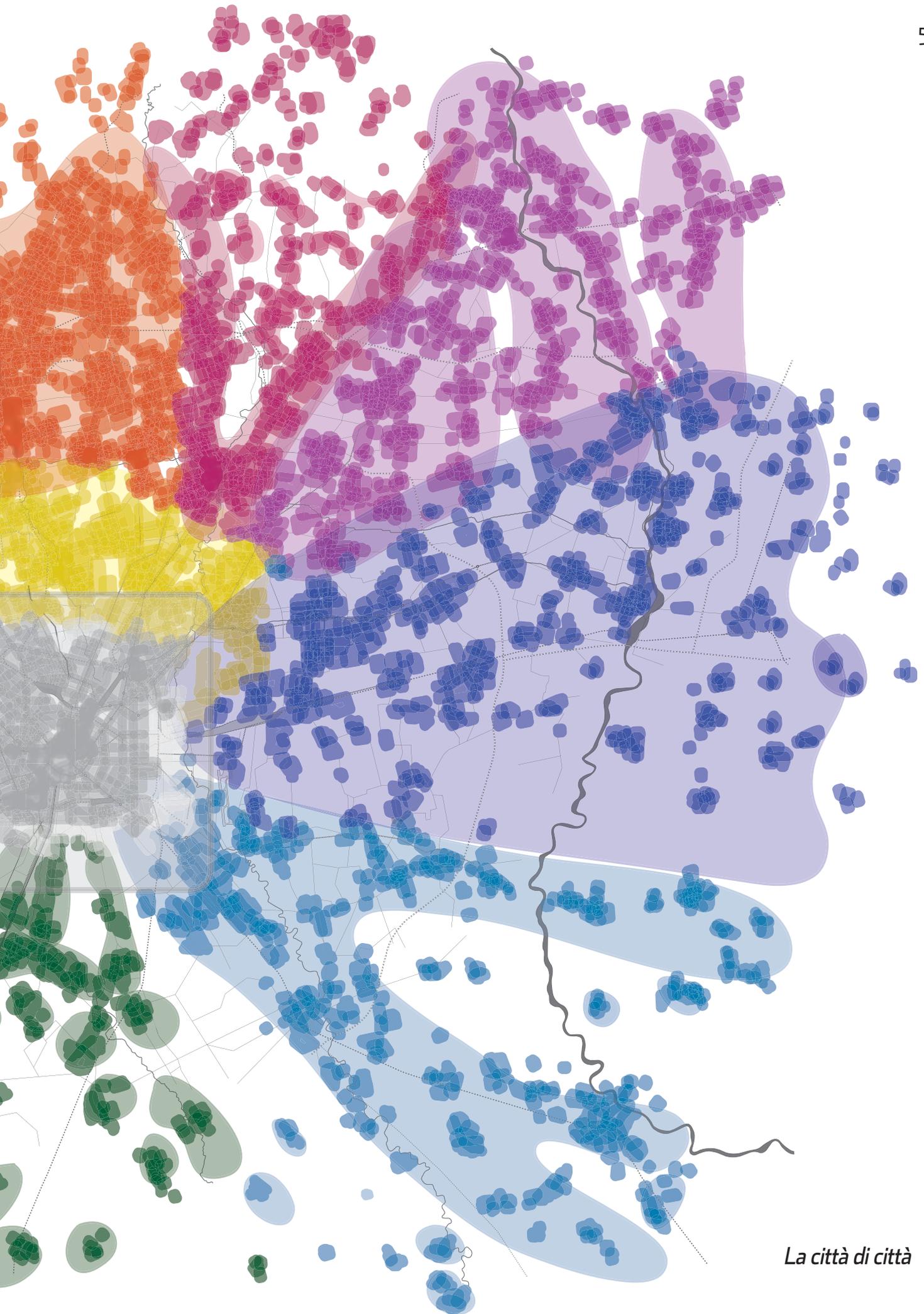
La città di città è anche una città di popolazioni

che si muovono in un territorio ampio (nell'intera provincia, e oltre) e che abitano, più o meno continuativamente e ritmicamente, una rete diffusa e discontinua di luoghi e di spazi, condividendo specifiche pratiche, ora ordinarie e quotidiane (come il pendolarismo lavorativo), ora più discontinue nello spazio e nel tempo e legate a forme specifiche di socialità. Riconoscere tali "città di popolazioni" plurali, per il Progetto Strategico, significa intercettare le domande (potenziali o esplicite) da loro espresse, ma significa anche riconoscere loro una funzione di risorsa fondamentale per la produzione di beni pubblici e quindi anche per la costruzione di politiche e di progetti per il territorio della Provincia di Milano e per le diverse città che lo costituiscono.

Sulla base di queste premesse fondamentali, il Progetto Strategico si struttura come un "discorso" progettuale sul futuro della provincia e della regione urbana milanese in genere: dove siamo? dove potremmo andare a finire? dove vorremmo invece arrivare? come possiamo farlo? di quali strumenti ci dobbiamo dotare?

A partire dalla descrizione di un quadro problematico, attualmente caratterizzato da crescenti elementi di criticità, ma anche ricco di notevoli risorse già attive o ancora inesprese, il Progetto propone una visione auspicabile di trasformazione territoriale e, coerentemente con essa, definisce una prospettiva strategica, identifica e promuove reti di progetti, appronta gli strumenti operativi e i dispositivi utili a conseguirla.





Questo documento propone dunque una narrazione che aspira ad avere un pubblico ampio, non rivolgendosi esclusivamente agli attori istituzionali, politici, economici, ecc. in quanto tali; bensì, rivolgendosi anche a loro in quanto abitanti, al pari degli altri, della *città di città*.

La forma *discorsiva*, prima esposta, si riflette nell'articolazione di questo documento. Esso risulta pertanto strutturato secondo una sequenza di *capitoli* che, progressivamente, definiscono e argomentano le scelte e le proposte del Progetto Strategico.

La **prima sezione** descrive il processo di costruzione del Piano, delineando un quadro di sfondo generale entro il quale si colloca una molteplicità di riflessioni e di elaborazioni progettuali che, depositatesi nel corso del lavoro, costituiscono le premesse di questo documento finale, ma anche dei prodotti ad esso complementari.

Nella **seconda sezione** vengono descritte, in modo articolato e multidimensionale, le dinamiche oggi registrabili nel territorio della provincia e nella regione urbana milanese in genere, attraverso la definizione di un ampio repertorio di "immagini interpretative del presente": una pluralità di rappresentazioni tematiche, costruite a partire dall'analisi e dall'interpretazione dei dati e delle informazioni oggi disponibili sul territorio, sull'economia e sulla società milanese. Si tratta di immagini che, nel descrivere le condizioni attuali, ponendo l'attenzione su criticità e risorse particolarmente significative, mirano a far emergere e a mettere in evidenza fenomeni che, potenzialmente, potrebbero avere conseguenze rilevanti nel futuro.

Sulla base di queste descrizioni interpretative, poi, vengono delineate quattro "immagini del cambiamento", cioè quattro rappresentazioni complesse, ognuna delle quali si interroga esplicitamente sulle possibili conseguenze critiche derivanti dalla sovrapposizione, dall'interazione e dall'interdipendenza di alcuni dei fenomeni e delle dinamiche già evidenziati singolarmente. Lette nella loro sequenza, queste immagini delineano un quadro preoccupante: la carente qualità della vita, la mediocre qualità ambientale e l'assenza di un contesto sociale coeso e solidale rappresentano sensibili punti di debolezza per l'area milanese e, in prospettiva futura, ne potrebbero limitare la forza attrattiva e la competitività. La soglia temporale assunta come riferimento è quella dell'anno 2015, la data in cui Milano, a seguito della propria autorevole candidatura, potrebbe ospitare l'Expo Universale "Feeding the planet, energy for life".

La seconda sezione si conclude con la proposta di una nuova visione per lo sviluppo del territorio: l'immagine auspicabile di un futuro migliore verso il quale tendere e in relazione al quale orientare le politiche della Provincia e dei Comuni, ma anche le energie e gli investimenti degli attori sociali, politici ed economici.

Nella terza sezione viene delineata una prospettiva strategica coerente con la visione proposta: nella provincia di Milano e nella regione urbana, in futuro, le esigenze dell'economia, quelle della produzione e quelle del vivere quotidiano degli abitanti dovranno essere convergenti. La competitività, il benessere individuale e collettivo, la coesione sociale e la coesione territoriale saranno strettamente dipendenti dalla capacità di irrobustire e promuovere la sua abitabilità. In relazione a tale prospettiva, il Progetto Strategico non si limita ad elencare auspicabili strategie ed azioni; esso definisce piuttosto dei campi tematici (declinazioni dell'abitabilità) entro i quali operare concretamente attraverso nuovi progetti (da attivare o già messi in opera dall'Amministrazione provinciale) e attraverso la costruzione di politiche urbane destinate a promuovere e a potenziare "buone pratiche" già presenti e riscontrabili nel territorio, ma anche in altre realtà italiane e straniere.

Nella quarta sezione si trovano infine alcune riflessioni sugli sbocchi del percorso e sui passaggi che permettano nei prossimi mesi di costruire le condizioni di radicamento dell'iniziativa della Provincia. Le suggestioni sul processo e sulla fase che si apre che vengono proposte nel capitolo finale rispondono alla necessità di dare continuità nel tempo, sia dal punto di vista metodologico che operativo, agli elementi di maggiore innovazione che il processo di pianificazione strategica condotto propone alla futura azione della Provincia di Milano. L'orientamento è dunque quello di offrire risposte all'esigenza di dare concretezza al processo, costruendo dei dispositivi che consentano alla Provincia di Milano, di avviare, insieme agli attori interessati, una nuova stagione progettuale.



“Anche io sto valutando l'idea di andare a vivere fuori Milano. 15 anni fa comprai la casa dove vivo, a Milano, a 5 minuti a piedi dall'ufficio. Il vantaggio era enorme e non aveva prezzo. Ora il lavoro è dall'altra parte della città, e ci impiego 1 ora per raggiungere l'ufficio. Come se fossi un pendolare. Mi piacerebbe andare a vivere a Lodi, non perchè mi piaccia il verde, ma perchè mi piace la città. Vendendo i miei 40 mq di Milano, potrei vivere a Lodi centro, in un palazzo sotto dell'800, in 3 stanze vere e due bagni. Per andare in ufficio impiegherei sempre la stessa ora, e non perderei 1 ora al giorno ad aspettare il 14. Dopo 20 anni di lavoro, avrò il diritto ad una casa con qualche balcone, un ripostiglio e al limite anche un box, senza lasciare ai figli, che non ho, un mutuo 30ennale? Inoltre facciamo due conti. Spese condominiali a Milano: 3000 € l'anno. Spese a Lodi, quasi inesistenti. Costo abbonamento palestra a Milano: 800 €. Costo a Lodi: 400. Spese assicurazione auto a Milano: 1500 €. Spese a Lodi: 700. Rottura di scatole spostamento auto per pulizia a Milano: Abissale. Rottura di scatole a Lodi. Zero. Unico inconveniente: perdere 2 ore al giorno per andare in ufficio. Ma, grazie al 14, ci sono abituato. Se voglio andare a Torino, o in Veneto con la macchina, da Lodi evito tutte le tangenziali. Risparmio almeno 3 quarti d'ora di viaggio. Le code al casello non esiterebbero più. Ultima considerazione. Molti dei miei amici sono già a Lodi. A Milano sono rimasto solo io. Io con gli egiziani, i peruviani, gli arabi etc. Che ci faccio qui? Qualcuno mi dia una ragione per restare”

“Sì, la vita a Milano è per certi versi complicata perchè si tratta di una grande città, con tanta gente, tanto traffico, tanto smog, quindi è ovvio che lo sia. Diciamo che devi imparare a reggere lo stress e a stare al passo con i ritmi cittadini. Però ci sono ovviamente anche dei lati positivi, come la pluralità di stimoli culturali, eventi, iniziative, la possibilità di tante cose da fare, luoghi diversi da frequentare....”

(fonte: forum web di “Vivimilano”; <http://www.corriere.it/vivimilano>)

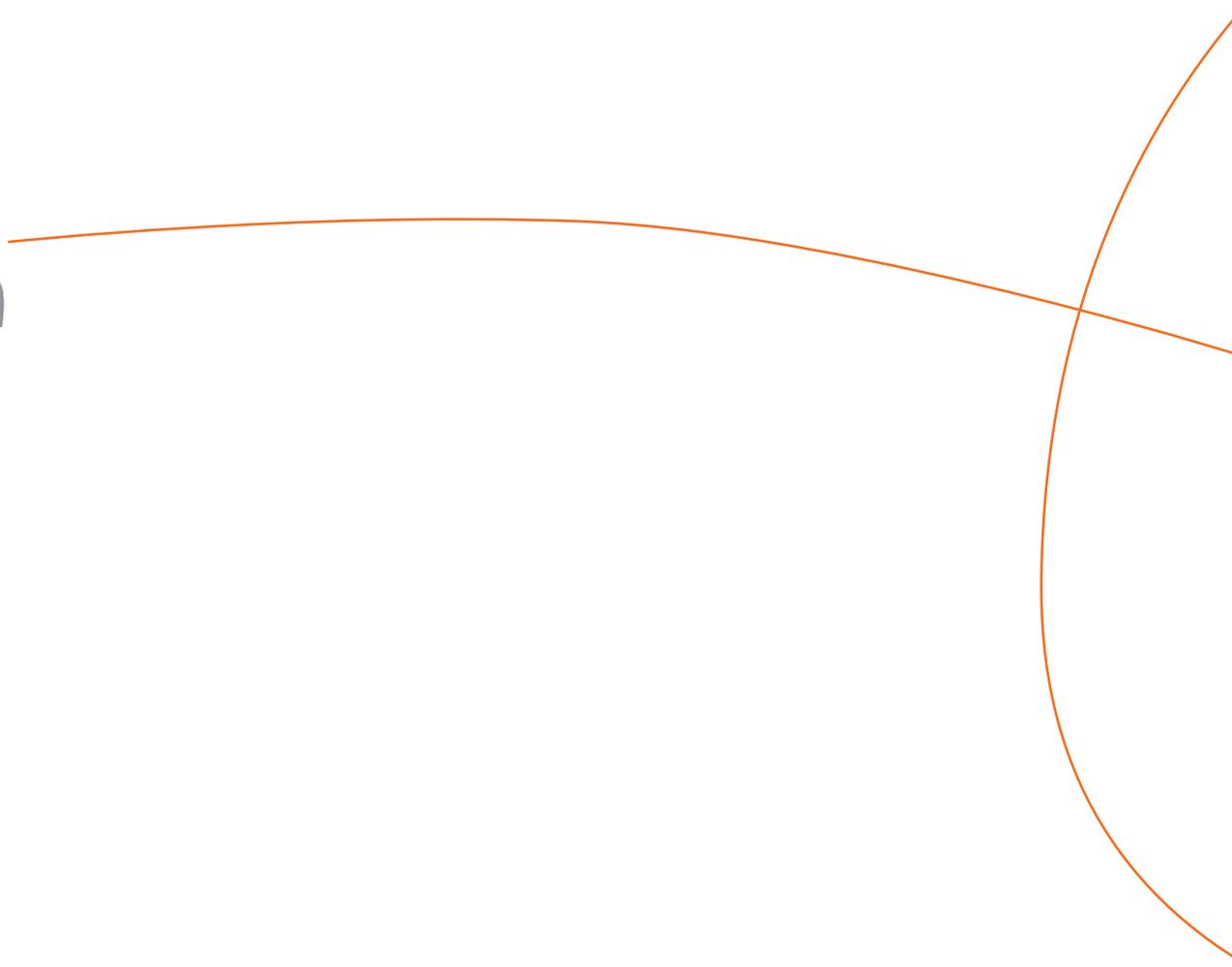
Milano 2015 quadri e trasformazioni

Milano oggi dati e immagini interpretative

La costruzione di una visione strategica in grado di orientare, in futuro, le politiche e i progetti della Provincia di Milano e dei Comuni, ma anche di altri attori pubblici e privati, è strettamente legata alla capacità di definire un'immagine di sintesi, condivisa e aggregante, della contemporaneità: per dire dove si vuole arrivare e, soprattutto, per decidere quali passi compiere per raggiungere l'obiettivo, è indispensabile sapere qual è il punto di partenza comune. Non si tratta di un'operazione agevole.

Nel corso degli anni più recenti, infatti, Milano e il suo territorio sono stati oggetto di una molteplicità di rappresentazioni, prodotte da soggetti eterogenei e caratterizzati da prospettive differenti; rappresentazioni spesso settoriali, parziali e orientate in relazione a specifici obiettivi, necessità o, più spesso, interessi: immagini forti ed efficaci che hanno contribuito ad alimentare il dibattito politico e sociale e, più in generale, l'immaginario collettivo, senza però riuscire a restituire la molteplicità, la complessità, l'interdipendenza, la complementarità o la conflittualità dei fenomeni che quotidianamente interessano l'abitare nella regione urbana nel suo complesso.

Il Progetto Strategico *Città di città* aspira dunque, in prima istanza, a contribuire alla definizione di un'immagine di sintesi, multidimensionale, della realtà milanese contemporanea, operando una riduzione della complessità dei fenomeni attraverso uno sguardo interpretativo composito, piuttosto che attraverso un approccio settorialmente orientato.





Milano Europa / Milano nel mondo

Milano difficile

Milano (si) consuma

1971 - 2001 Fuga da Milano

Milano cresce senza milanesi

Milano invecchia, largo ai giovani [immigrati]

Milano single, Milano sola

Milano produce, innova e intraprende

Milano è flessibile, spesso precaria

Milano ricca, Milano fragile

Milano forma le nuove generazioni

Milano in Europa / Milano nel mondo

La regione urbana e la provincia sono competitive sul piano economico, ma poco attrattive.

In una nota recentemente pubblicata¹ nel proprio sito web, la società *Standard & Poor's* colloca Milano al nono posto nella graduatoria dei primi dieci centri economici a livello planetario² :

GRADUATORIA PRIMI 10 CENTRI

by rating:

-
- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Paris |
| 2 | Greater London Authority |
| 3 | Los Angeles |
| - | Madrid |
| - | Toronto |
| 6 | Yokohama |
| 7 | Chicago |
| - | New York City |
| 9 | Milan |
| 10 | Moscow |
-

Fonte: Standard & Poor's, Report Card: World's Top 10 Economic Centers, novembre 2006

Secondo Standard & Poor's, Milano si configura come un'area fortemente urbanizzata, caratterizzata da una struttura economica orientata ai servizi, in particolare finanziari, ma anche da un settore industriale rilevante (nonostante la quota di ricchezza prodotta da questo settore sia in declino e destinata a diminuire ulteriormente nel medio-lungo periodo), da un tasso di disoccupazione molto basso e da un elevato PIL pro capite.

Il ruolo di Milano quale centro propulsore della crescita economica è confermato anche da recenti studi e ricerche³: in virtù di un'elevata accessibilità (esito di efficienti reti di collegamento alla scala continentale, e di un sistema aeroportuale in grado di garantire flussi di traffico transcontinentali), Milano è pienamente inserita in un denso sistema di relazioni internazionali, che ne garantisce il ruolo di "nodo della rete globale".

Per quanto attiene l'importanza delle funzioni metropolitane presenti, Milano si pone tra le posizioni più avanzate a livello europeo nella produzione industriale; nei trasporti; nel sistema universitario; nel turismo e come di numerosi *headquarters* di imprese multinazionali. L'unica area funzionale nella quale le performance del capoluogo lombardo appaiono relativamente ridotte è quella *amministrativa* (presenza di sedi di istituzioni internazionali e nazionali, ecc.), dato in buona parte dipendente dal fatto di non essere la capitale politica del Paese.

Il ruolo di Milano come "città dell'economia globale" è confermato anche da un rapporto della società di consulenza multinazionale *Cushman & Wakefield Healey & Baker*, costruito a partire da una indagine condotta su 507 *companies* europee, alle quali è stato chiesto di esprimere un parere in merito alla rilevanza delle città del vecchio continente come centri per la creazione di business. Milano si posiziona al 12° posto della graduatoria finale, che considera 30 grandi centri e che registra il primato di Londra e Parigi (Roma, unica altra città italiana presente, si colloca al 26°).

CLASSIFICA DELLE 33 MIGLIORI CITTA'

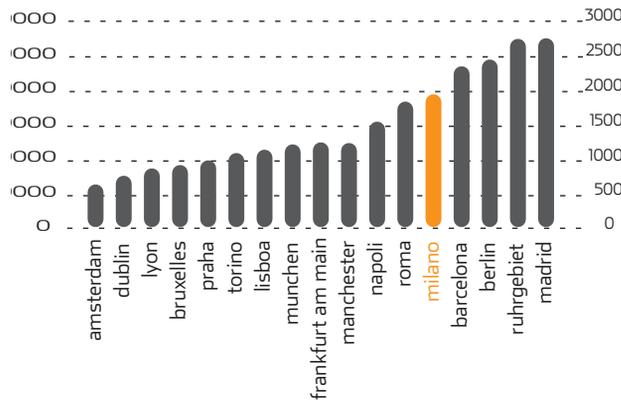
Location	1990*	Rank 2005**	2006	Score 2006	Location	1990*	Rank 2005**	2006	Score 2006
London	1	1	1	0.91	Warsaw	25	20	18	0.09
Paris	2	2	2	0.59	Birmingham	-	-	19	0.09
Frankfurt	3	3	3	0.36	Geneva	8	18	20	0.08
Barcelona	11	5	4	0.27	Manchester	13	15	21	0.08
Brussels	4	4	5	0.24	Budapest	21	21	22	0.08
Amsterdam	5	6	6	0.23	Vienna	0	23	23	0.08
Madrid	1	7	7	0.20	Lyon	18	24	24	0.07
Berlin	15	8	8	0.18	Glasgow	10	22	25	0.06
Munich	12	9	9	0.18	Rome	-	26	26	0.06
Zurich	7	10	10	0.16	Copenhagen	-	25	27	0.06
Dublin	-	12	11	0.14	Leeds	-	-	28	0.05
Milan	9	11	12	0.13	Bucharest	-	-	29	0.04
Prague	23	13	13	0.12	Helsinki	-	27	30	0.04
Düsseldorf	6	16	14	0.11	Moscow	24	28	31	0.03
Lisbon	16	14	15	0.10	Athens	22	30	32	0.03
Hamburg	14	19	16	0.10	Oslo	-	29	33	0.02
Stockholm	19	17	17	0.09					

Fonte: Cushman & Wakefield, European Cities Monitor, 2006

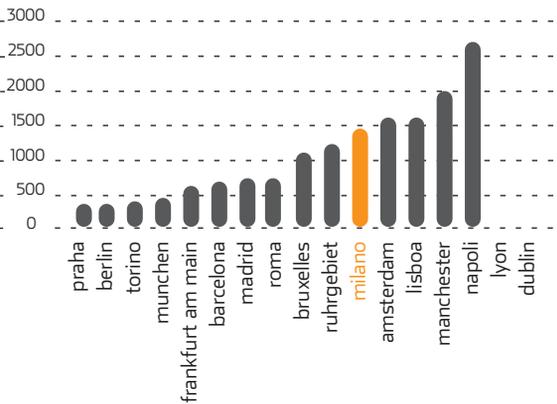
L'indagine appare significativa perché, basandosi su una relazione diretta con le grandi imprese, restituisce la percezione che esse hanno delle potenzialità e delle criticità delle trenta città e, soprattutto, registra l'effettiva volontà futura degli operatori economici di localizzarvi o meno nuove attività. Una lettura analitica delle graduatorie tematiche, contenute nel rapporto, evidenzia come la buona performance complessiva di Milano risulti condizionata negativamente da fattori che non attengono in modo diretto alle sue potenzialità economico-produttive, bensì dalla percezione negativa che gli operatori hanno in merito alla scarsa qualità della vita e alla scarsa qualità ambientale⁵. L'indagine condotta da Cushman & Wakefield Healey & Baker, nella sua parziale rappresentatività, costituisce un indizio significativo: la dimensione dell'abitabilità, assunta dal Progetto Strategico *Città di città* quale prospettiva strategica fondamentale per il territorio provinciale e per la regione urbana, sembra ormai essere riconosciuta dai grandi operatori economici come fattore discriminante nelle scelte localizzative. Come confermato anche dalla Territorial Review dell'OECD un fattore centrale, quindi, nella definizione della capacità di un territorio di attrarre risorse e di competere nel quadro dell'economia globale.

L'ipotesi che le principali criticità oggi rilevabili nella regione urbana milanese siano connesse alla "fatica" quotidiana dell'abitare e alla carente qualità ambientale trova ulteriore sostegno se si opera una comparazione tra alcuni macro-indicatori relativi alle principali aree metropolitane europee⁶. Milano, infatti, sembra per lo più presentare un quadro generale non dissimile da quello di altre realtà oggi ritenute più competitive e attrattive, facendo registrare valori significativamente divergenti dalla media (in senso negativo, ma anche positivo) solo in relazione alla presenza di un profilo demografico "anziano", di un'elevata densità di popolazione, di una quota di residenti extracomunitari (ma anche nati in altri Paesi dell'Unione Europea) relativamente bassa e di un tasso di disoccupazione assai ridotto.

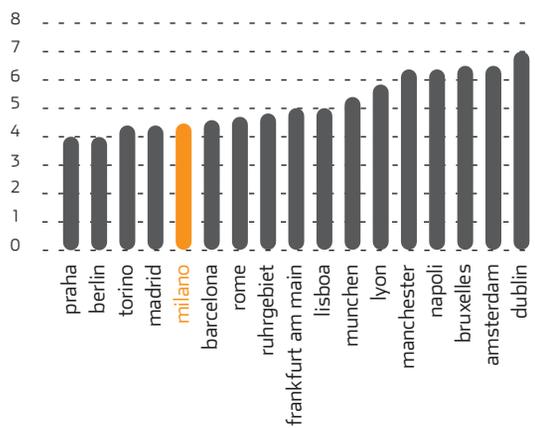
TOTALE POPOLAZIONE RESIDENTE



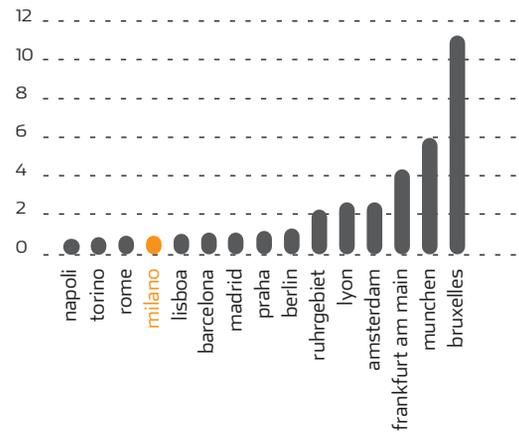
DENSITA' DI POPOLAZIONE



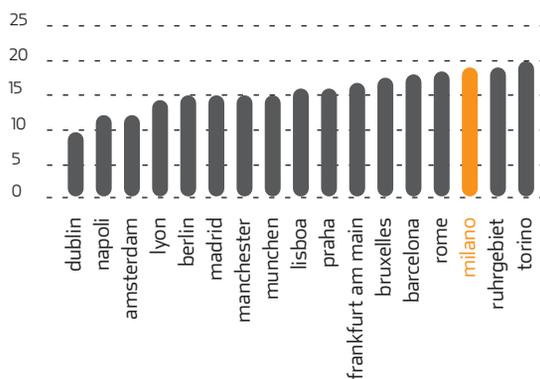
QUOTA DI POPOLAZIONE RESIDENTE 0-4 ANNI



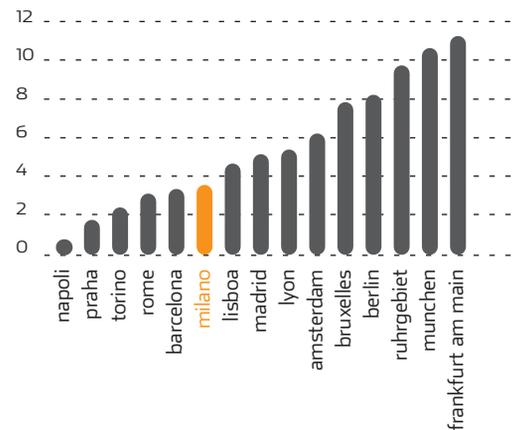
QUOTE STRANIERI UE



QUOTA POPOLAZIONE RESIDENTE CON ETÀ SUPERIORE AI 65 ANNI



QUOTE STRANIERI NON UE



Fonte: Elaborazione DiAP su dati Urban Audit, 2001

Milano difficile

La provincia risulta meno attrattiva di altre aree metropolitane perché poco *abitabile*

L'immagine posizionale di Milano muta drasticamente in peggio, però, se si prendono in considerazione i parametri relativi alle dimensioni della qualità e della sostenibilità ambientale. Secondo una recente indagine condotta in 26 città europee, infatti, il capoluogo lombardo presenta una delle peggiori situazioni continentali, collocandosi agli ultimi posti della graduatoria per quanto attiene i seguenti indicatori: concentrazione massima annua di NO₂; concentrazione massima annua di PM₁₀; consumo di acqua potabile (l/ab. per giorno); dotazione di parchi e giardini (mq/ab.); dotazione di percorsi ciclabili (m/100 ab.). Milano registrerebbe invece performance più elevate per quanto riguarda il numero annuo di passeggeri del trasporto pubblico e la percentuale di raccolta differenziata dei rifiuti. L'unico parametro che vede il capoluogo lombardo collocarsi nella fascia di vertice è quello relativo all'estensione della rete di trasporto pubblico su ferro (m/100 ab.).

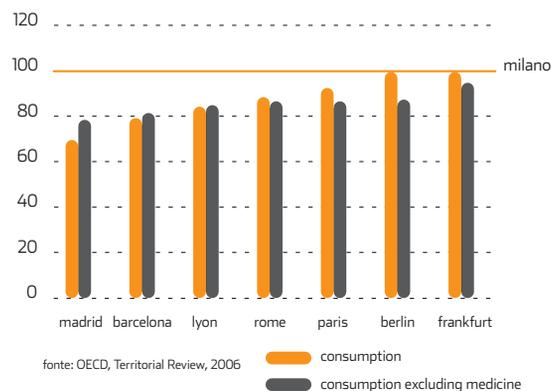
Tali valutazioni sulle performance ambientali non stupiscono se si pensa che, ad esempio, nell'anno 2005, nell'area di monitoraggio *Milano-Como-Sempione*, la soglia di PM₁₀ è stata superata per 137 giorni (a fronte di un massimo di 35 giorni all'anno prescritto dall'UE)⁸; nello stesso periodo, nelle stazioni di rilevamento della provincia di Milano, si sono registrati 829 superamenti del valore soglia per l'ozono.

La scarsa qualità ecologica sembra connotare anche il sistema delle acque, una delle risorse storiche dell'area milanese: a parte i fiumi Adda e Ticino (stato biologico buono) e Lambro e Seveso (stato biologico sufficiente, nel loro percorso nell'alta pianura), gli altri fiumi e torrenti della provincia presentano uno stato biologico scadente o pessimo. Molti corpi idrici subiscono l'immissione di inquinanti di origine urbana, ossia scarichi di fognature pubbliche o domestici⁹.

Le pessime performance ambientali vengono registrate, confermate e ufficializzate a livello europeo anche dal recente rapporto¹⁰ dell'OECD che, in una graduatoria che contempla le 30 principali città europee, registrando i valori di inquinamento dell'anno 2005, colloca Milano al 29° posto: dopo Mosca, Milano è la città più inquinata d'Europa.

Tuttavia, non è solo la pessima situazione ecologico-ambientale a rendere oggi l'area milanese meno attrattiva rispetto ad altre grandi città "globali". Altri fattori critici, quotidianamente incidenti sulla difficoltà e sulla qualità dell'abitare, sono ormai evidenti anche agli osservatori internazionali, agli investitori, ecc. Il traffico automobilistico e la congestione da esso derivante, ad esempio, rappresentano ormai un'emergenza di assoluto rilievo: il numero di autovetture circolanti nella provincia di Milano è pari a circa 2.236.600; nelle ore di punta la velocità media dei veicoli, lungo le principali direttrici stradali, è inferiore ai 20 km/h; inoltre, circa il 27% degli automezzi circolanti nel territorio provinciale non rispetta gli standard di emissione previsti dalle Direttive Europee¹¹. Un sistema di trasporto pubblico locale carente per capillarità, frequenza, qualità dei mezzi, ecc. non è in grado di rappresentare una valida alternativa all'uso dei veicoli privati, sia nel capoluogo che negli altri comuni della provincia. Le linee ferroviarie di trasporto regionale e interregionale, soprattutto nelle fasce orarie corrispondenti agli spostamenti dei lavoratori pendolari, offrono performance a dir poco imbarazzanti (costanti ritardi, interruzioni del servizio,

COSTO DELLA VITA NELLE PRINCIPALI CITTÀ EUROPEE - 2004



sovrappollamento dei convogli, ecc.) per una città che aspira ad essere competitiva su di un piano globale, contribuendo a rendere Milano poco vivibile sia per i residenti che per gli altri abitanti. A fronte di tutto ciò, come rilevato dal recente rapporto OECD, il “costo della vita” a Milano risulta essere comunque superiore a quello registrato nelle altre grandi città europee.

Non sorprende dunque che, nella classifica sintetica sulla qualità della vita nelle grandi città globali del pianeta (anno 2005), proposta dall'OECD, la provincia di Milano si collochi addirittura al 52° posto.

Tale graduatoria, per quanto dichiaratamente “tentativa”, assume un particolare valore simbolico, soprattutto in virtù dell'autorevolezza della fonte e della sua diffusione a livello internazionale. Essa rende evidente, in forma sintetica, quel “grumo” complesso di criticità che oggi caratterizzano il territorio della provincia di Milano e che, se eluse, non tarderanno a manifestare effetti deprimenti (e dirompenti) sulla capacità attrattiva e competitiva del sistema milanese.

CLASSIFICA DELLE PRIME 52 CITTÀ PER QUALITÀ DELLA VITA

city	country	2005	2004	2003	city	country	2005	2004	2003
geneva	switzerland	1	1	2	hamburg	germany	27	24	26
zurich	switzerland	2	1	1	helsinki	finland	28	24	26
vancouver	canada	3	3	2	honolulu	usa	29	24	23
vienna	austria	4	3	2	san francisco	usa	30	24	20
frankfurt	germany	5	5	5	brisbane	australia	31	24	31
munich	germany	6	10	10	oslo	norway	32	31	31
dusseldorf	germany	7	12	12	paris	france	33	31	31
auckland	new zeland	8	5	5	singapore	singapore	34	33	36
bern	switzerland	9	5	5	tokyo	japan	35	33	26
copenhagen	denmark	10	5	5	lyon	france	36	35	39
sydney	australia	11	5	5	yokohama	japan	37	35	31
amsterdam	netherlands	12	10	10	boston	usa	38	41	39
brussel	belgium	13	12	12	london	uk	39	35	39
melbourne	australia	14	12	15	kobe	japan	40	38	36
berlin	germany	15	15	15	new york	usa	41	38	44
lussemburg	lussemburg	16	15	15	madrid	spain	42	38	44
stockholm	sweden	17	15	15	portland	usa	43	41	39
toronto	canada	18	15	12	barcelona	spain	44	44	50
wellington	new zeland	19	15	15	washington	usa	45	--	--
ottawa	canada	20	20	20	winslon	usa	46	43	39
perth	australia	21	20	20	lexington	usa	47	44	44
nordberg	germany	22	20	26	osaka	japan	48	44	47
dublin	ireland	23	23	23	pittsburgh	usa	49	44	47
montreal	canada	21	24	23	seattle	usa	50	44	36
adelaide	australia	25	24	31	chicago	usa	51	49	47
calgary	canada	26	24	23	milan	italy	52	49	62

Fonte: OECD, 2005

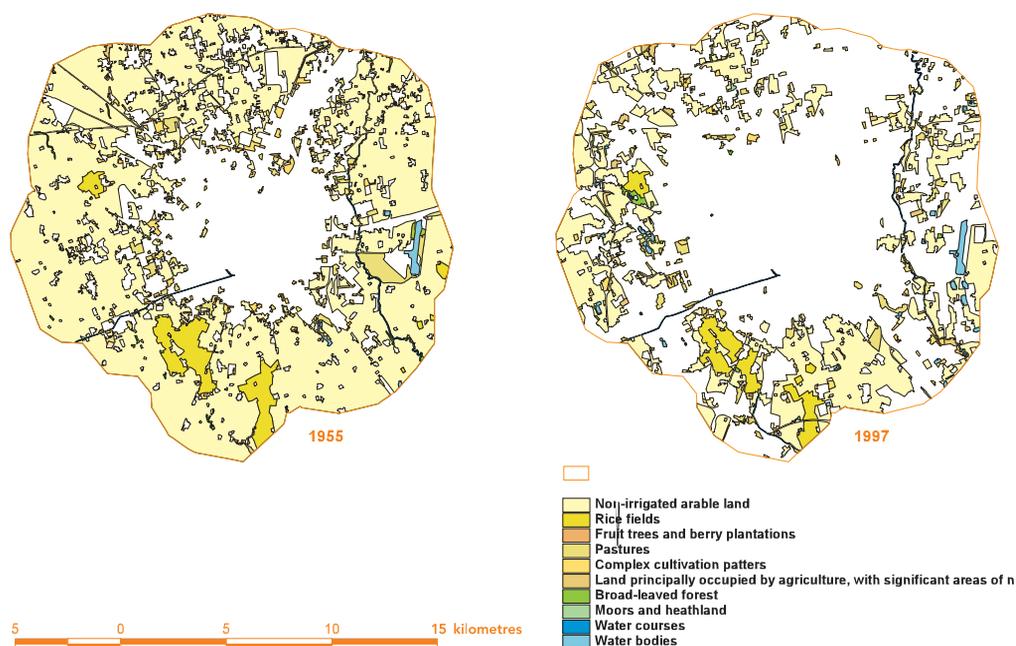
Milano (si) consuma

Il consumo di suolo e la riduzione della biodiversità

Milano continua a consumare le sue risorse.

Secondo una ricerca dell'EEA¹², infatti, negli ultimi 40-50 anni, a causa dell'espansione dell'urbanizzato, sarebbe andato perduto il 37% dei suoli agricoli e non edificati: il dato più elevato tra tutte le grandi città europee.

EROSIONE DELLE AREE AGRICOLE E NATURALI A MILANO TRA IL 1966 E IL 1998



fonte: European Environment Agency, Towards an urban atlas, Copenhagen 2002

Il consumo di suolo non rallenta. Tra il 2000 e il 2004 nella sola provincia sono stati edificati circa 68,6 milioni di metri cubi di fabbricati. Di questi, 31,3 Milioni sono fabbricati residenziali che avrebbero dovuto/potuto accogliere in 5 anni circa 208.000 nuovi abitanti, ovvero 42.000 abitanti all'anno. Un mercato immobiliare particolarmente selettivo, contribuisce a rendere difficoltoso il reperimento di residenze a costi accessibili nella città capoluogo e nei comuni consolidati: alla ricerca di casa, ci si sposta in nuovi territori non edificati, generando spinte e pressioni insediative che consumano di anno in anno il territorio non urbanizzato residuo. Gli effetti di questi fenomeni sono facilmente immaginabili.

Da un lato, semplicemente in termini di superficie, è stata occupata una superficie pari a circa 110-120 aree delle dimensioni paragonabili, ognuna, a un Parco Sempione.

NUOVE VOLUMETRIE REALIZZATE TRA IL 2000 E IL 2004

	nuova volumetria residenziale realizzata tra il 2000 e il 2004 [m3]	nuova volumetria NON residenziale realizzata tra il 2000 e il 2004 [m3]	nuova volumetria TOTALE realizzata tra il 2000 e il 2004 [m3]	%
Milano	5.829.870	3.731.022	9.560.893	13,9%
Nord Milano	1.438.310	3.748.277	5.186.587	7,6%
Nord Ovest	1.766.242	2.415.899	4.182.140	6,1%
Alto Milanese	3.137.211	3.701.689	6.838.900	10,0%
Magentino e Abbiatense	3.714.689	1.556.591	5.271.280	7,7%
Sud Ovest	1.496.308	2.128.017	3.624.325	5,3%
Sud Est	2.339.195	2.116.719	4.455.914	6,5%
Adda Martesana	3.493.555	8.342.047	11.835.602	17,2%
Vimercatese	1.936.551	3.579.416	5.515.967	8,0%
Monza e Brianza collinare	1.481.708	1.372.318	2.854.025	4,2%
Brianza occidentale	4.634.632	4.685.277	9.319.908	13,6%
Totale Provincia di Milano	31.268.271	37.377.270	68.645.542	100,0%

Fonte: Elaborazione DiAP, 2007

Dall'altra la produzione edilizia porta con sé, un altrettanto rilevante carico urbanistico e insediativo: ogni nuovo abitante infatti consuma risorse e produce impatti ambientali. L' emissione annua di CO₂ equivalente della sola provincia di Milano è pari a 24.366.145 tonnellate all'anno (o a 6,55 ton/abitante per anno)¹³. Se pensiamo che il verde che oggi è presente nella Provincia di Milano è in grado di assorbire al massimo 139.224 tonnellate di anidride carbonica, risulta chiaro come questi trend risultino insostenibili e come sia duramente messa alla prova la capacità di rigenerazione ambientale della città. Allo stesso modo la città continua a consumare acqua e a produrre rifiuti.

CO₂ ASSORBITA PER SUPERFICI NATURALI

Provincia di Milano	Fattore di assorbimento annuo CO ₂ [g CO ₂ /m ²]				
			scenario 1:36	scenario 2:500	scenario 3:800
Coperture naturali	Cat Dusaf	Ha	ton CO ₂ /anno assorbite		
Superficie boscata	B	12.734,02	46.607	63.670	101.872
Superficie arborata	L5-L7-L8	2.139,72	7.831	10.699	17.118
Vegetazione naturale	N	2.529,26	9.257	12.646	20.234
	Totali	17.403	63.695	87.015	139.224

I coefficienti di assorbimento della CO₂ sono molto variabili in letteratura. Dalla consultazione di Osservatorio kyoto per alcuni comuni di pianura si estrae un fattore medio di assorbimento forestale di CO₂ pari a circa 500-800 grammi di CO₂ per m² di superficie boscata dell'anno

Fonte: Elaborazione DiAP, 2007

I coefficienti di assorbimento della CO₂ sono molto variabili in letteratura. Dalla consultazione del sito di osservatoriokyoto¹⁴ per alcuni comuni di pianura si estrae un fattore medio di assorbimento forestale di CO₂ pari a circa 500-800 grammi di CO₂ per m² di superficie boscata all'anno.

Consumo di suolo e impoverimento ecologico si rincorrono. In 50 anni l'agro-ecopaesaggio del sud milano (che oggi corrisponde essenzialmente al parco sud) dimostra chiaramente gli esiti del processo di impoverimento di cui è stato oggetto. Né è indizio molto semplice la scomparsa di una fondamentale risorsa ecologica diffusa e un carattere tipico del paesaggio agrario lombardo: la siepe e il filare campestre. Entrambi costituivano i due biotopi base dell'agroecosistema di pianura. Nell'area del parco agricolo sud nel 1954 si

contavano 2071 km di siepi (50 m/ha). Nel 2000 i chilometri rimasti erano 729 (17 m/ha). Semplificazione, frammentazione, erosione e discontinuità. In una parola scomparsa dell'habitat e della biodiversità contraddistinguono il contesto milanese.

Ad una crescita urbana continua non è seguita una crescita della natura. Anzi, la seconda ha ceduto spazi alla prima, senza considerare come valore fondamentale e irrinunciabile quello dell'ambiente. Senza che alla crescita si sapessero associare operazioni consistenti e responsabili di rigenerazione ambientale e produzione di ambiente e naturalità.

IDENTIFICAZIONE DELLE STRUTTURE FORESTALI NEL TERRITORIO (DETTAGLIO)



1954-55



1999-2000

1971 - 2001 Fuga da Milano

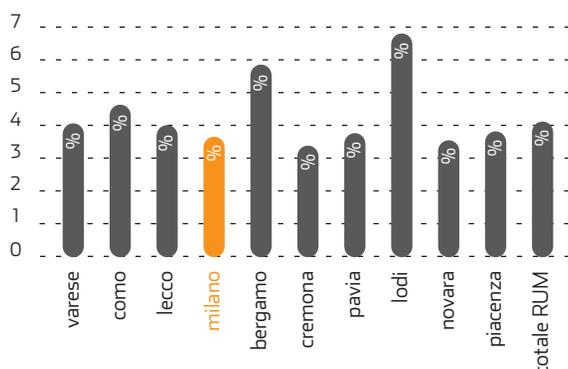
La provincia ha perso molti residenti a favore delle altre aree della regione urbana

Negli ultimi trent'anni la città di Milano ha perso quasi un terzo della sua popolazione, per lo più a causa di un progressivo trasferimento degli abitanti dal capoluogo al territorio provinciale e alle province confinanti. La popolazione che si è allontanata, alla ricerca di un'abitazione economicamente più accessibile e di una migliore qualità della vita, ha sostituito tempo e costo di viaggio ai costi della rendita urbana, contribuendo in modo sostanziale all'espansione dell'area metropolitana; un processo al quale si sono accompagnati il decentramento di attività produttive e commerciali e l'aumento della domanda di infrastrutture per la mobilità, soprattutto su gomma. Anche il territorio della Provincia di Milano, nel periodo 1981-2001, ha registrato un sensibile decremento complessivo di popolazione, pari a - 3,4% (3.839.006 abitanti nell'anno 1981; 3.738.685 nel 1991 e, infine, 3.707.210 nel 2001). La popolazione totale della regione urbana milanese, invece, nello stesso periodo ha fatto registrare un incremento complessivo dello 0,5%, esito di dinamiche alquanto variabili e non omogenee tra le diverse realtà che la compongono (Milano, Lodi, Piacenza, Pavia, Cremona, Novara, Varese, Lecco, Como e Bergamo).

La lettura dei dati demografici relativi al ventennio 1981-2001 evidenzia come al decremento della popolazione in Provincia di Milano sia corrisposto un trend costante di crescita di alcune delle province che compongono la regione urbana (confermato anche dalle rileva-

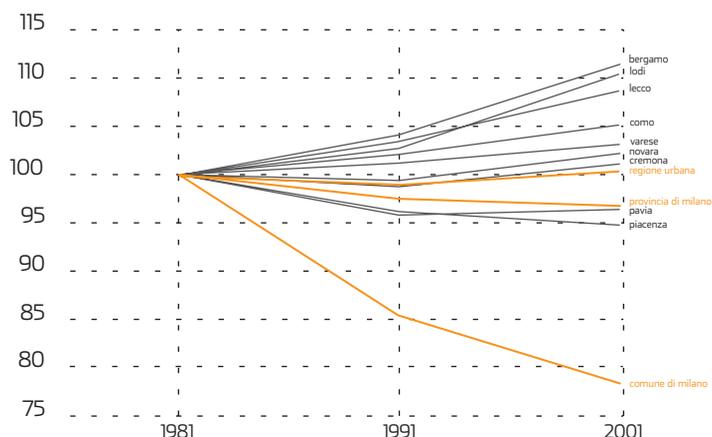
zioni relative agli anni dal 2001 al 2006), nelle quali si sono registrati anche significativi incrementi del numero di abitazioni edificate, del numero di unità produttive locali e del numero di addetti. In particolare, Lodi e Bergamo hanno rappresentato, e ancora oggi sembrano rappresentare, un contesto abitativo appetibile per una quota di residenti milanesi intenzionati ad abbandonare Milano per ricercare migliori condizioni di abitabilità.

VARIAZIONE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE



fonte: Elaborazione DiAP, 2007

VARIAZIONE PERCENTUALE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE



fonte: elaborazioni DiAP, 2007

Milano cresce senza milanesi

La popolazione è tornata a crescere, ma quasi esclusivamente grazie agli immigrati

Negli anni più recenti, successivi al Censimento 2001, la popolazione della provincia di Milano (e della regione urbana in genere) ha fatto registrare un'inversione di tendenza, tornando a crescere in modo progressivo. Questo incremento appare fortemente connesso all'aumento del numero di immigrati residenti, per lo più di origine extracomunitaria (dato probabilmente influenzato, almeno in parte, dagli effetti della sanatoria connessa alla legge sull'immigrazione n° 189/2002 "Bossi-Fini", che ha portato all'emersione di una quota di popolazione straniera già presente sul territorio ma, fino a quel momento, non contemplata dalle rilevazioni ufficiali). Nel periodo 2003-2005, successivo alla sanatoria, la popolazione della Provincia di Milano ha registrato un incremento del 3,2%, pari ad un

valore assoluto di 117.788 residenti; di questi, però, ben 90.325 sono, appunto, stranieri. In definitiva, l'incremento totale della popolazione residente in Provincia di Milano, nel periodo 2003-2005, risulta costituito per il 77% da cittadini stranieri. Apparentemente, tale dinamica sembra essere comune a tutta la regione urbana che, nello stesso periodo, ha registrato un incremento di popolazione pari al 3,1%, passando da 7.698.034 a 7.935.051 abitanti, con un'incidenza delle presenze straniere pari al 74%. Anche in questo caso, però, il dato aggregato è frutto di dinamiche differenziate tra provincia e provincia. I residenti stranieri in Provincia di Milano, all'inizio dell'anno 2005, erano 260.307, con una variazione del 53% rispetto al 2003. Nel 2005 i residenti stranieri rappresentavano il 6,8% dell'intera popolazione provinciale (con un incremento percentuale di oltre 2 punti rispetto all'anno 2003). Il 55% della popolazione straniera di tutta la Provincia risiede nel Comune di Milano, dove essa rappresenta il 10,9% della popolazione. Sul totale degli stranieri residenti nella Provincia di Milano, le popolazioni più numerose sono quelle dei cittadini di origine: filippina (10,8%); egiziana (10,5%); peruviana (7,6%); ecuadoriana (7,2%); albanese (7%); marocchina (6,5%) e cinese (6%).

Milano invecchia, largo ai giovani (immigrati)

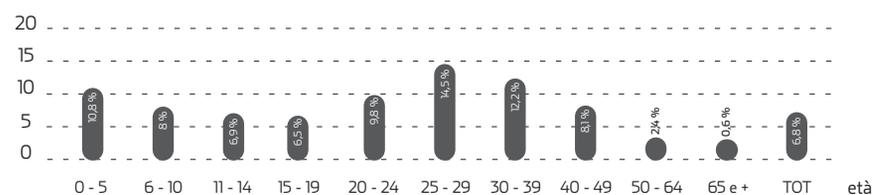
Il profilo demografico dei residenti è sempre più anziano, bilanciato in parte dalle presenze straniere

La popolazione residente nella provincia di Milano (e ancor più quella residente nel capoluogo) è soggetta ad un processo di invecchiamento. Nell'anno 2005, il 19% dei residenti aveva un'età superiore ai 65 anni (un incremento di due punti percentuali rispetto alla fine del secolo scorso); l'8,4% dei residenti aveva un'età superiore a 75 anni (10,7% nel capoluogo).

L'invecchiamento è contrastato dai residenti stranieri, la cui struttura anagrafica mostra infatti chiaramente come essi si collocano, per lo più, nella fascia corrispondente all'età adulta/lavorativa e come incidano sulle nascite e sulla fascia di età della prima infanzia. In provincia di Milano, i bambini di origine straniera rappresentano infatti il 10,8% della popolazione di età compresa tra 0 e 5 anni. Nel Comune di Milano, il 34,5% dei bambini nati nel 2005 ha almeno un genitore straniero.

Nell'anno 2005, in provincia di Milano, il tasso di crescita degli individui di sesso femminile, nelle due sottopopolazioni (italiana e straniera) è stato molto diverso: -7,2% per le donne italiane e +135,8% per le straniere. Se si mette in relazione questo dato con il tasso di fecondità delle donne di origine italiana e delle donne di origine straniera (rispettivamente 1,08 e 1,78), si evince che la popolazione di origine straniera è destinata a far registrare una crescita progressiva nel corso dei prossimi due decenni.

PESO STRANIERI IN PROVINCIA MILANO PER CLASSI DI ETÀ'



fonte: Elaborazione DiAP su dati ISTAT, 2005

Milano single, Milano sola

L'invecchiamento della popolazione e la difficoltà di creare nuove famiglie stanno diventando fattori strutturali

Nel periodo 1971-2001 il numero delle famiglie è aumentato in tutte le province della regione urbana, mentre si è registrata una generale tendenza alla diminuzione del numero medio dei componenti dei nuclei familiari. In provincia di Milano il numero di famiglie è aumentato del 26%, a fronte di un sensibile decremento della popolazione residente. Nell'anno 2001, le famiglie con un solo componente erano il 28% (37% nel comune di Milano), mentre quelle con 4 componenti il 16% (capoluogo 11%) e quelle con 5 e più componenti solo il 4% (capoluogo 2%). Negli ultimi 15 anni, il numero medio di componenti per nucleo familiare è sceso da 2,6 a 2,3 (nel comune di Milano ha ormai raggiunto quota 1,9). Il 30% delle famiglie ha come componente di riferimento una persona di età compresa tra 65 e 74 anni.

In provincia di Milano, l'età media dei matrimoni è di 34 anni per gli uomini e di 32 per le donne; l'età media delle madri è di 31,7 anni (superiore ai 31,0 della media regionale ma inferiore alla media di 33 anni registrata nel comune di Milano); l'età media dei padri è di 35. Secondo i dati relativi all'anno 2005, il numero medio di figli per donna è 1,32. Le coppie con un solo figlio rappresentano la situazione più frequente (il 53% delle coppie con figli), a fronte di un dato nazionale di 45,5%. Le coppie con tre o più figli solo il 7,5%, a fronte di un dato nazionale di 12,3%.

Nel 22,6% delle coppie, il figlio più giovane ha più di 24 anni, a testimonianza di una permanenza in famiglia superiore al dato nazionale (20,7%).

Le famiglie monoparentali, cioè i nuclei dove è presente un solo genitore con almeno un figlio celibe/nubile rappresentano l' 8,5% del totale delle forme familiari. Nell'83% dei casi il genitore è rappresentato dalla madre.

Dalla lettura dei dati, emerge il quadro di un territorio abitato da persone "sole" perché single (per scelta o per il protrarsi di una condizione di instabilità economico-lavorativa) oppure perché anziane e rimaste senza coniuge e figli. Come prevedibile, la quota principale di single è concentrata nel Comune di Milano, dove essi rappresentano la categoria più ampia (il 37,3% delle famiglie).

Milano produce, innova e intraprende

L'economia milanese si caratterizza per la forte varietà e per una spiccata capacità imprenditoriale e di innovazione

Milano continua ad essere la città economicamente più dinamica d'Italia.

Nonostante il balzo in avanti di Roma, il Pil pro-capite a livello provinciale resta il più elevato, mentre imprenditività e innovatività rimangono punti di forza della base economica della regione urbana.

Per molti aspetti (la forte presenza e la crescita di un terziario "basso", legato ai servizi alla persona e connesso alla presenza di forza lavoro straniera; il peso del settore immobiliare e del ciclo edilizio, dopo anni di crescita dei valori immobiliari e di nuovi cantieri; la specializzazione nei servizi ad altissimo valore aggiunto e nei settori *information intensive*

e *science based*) Milano presenta i tratti delle città segnate dai processi di polarizzazione economica connessi alla globalizzazione. D'altra parte, Milano rimane ancora una città scambiatrice (è forte e dinamico il settore del commercio, ed in particolare della grande distribuzione), caratterizzata dalla varietà delle attività e dall'apertura ai mercati internazionali; nella quale le culture del lavoro e dell'impresa rappresentano non solo un valore storicamente rilevante, ma anche una risorsa attiva.

Secondo un recente rapporto¹⁵, nell'anno 2005 le imprese milanesi attive risultano essere 338.010, di cui 5.266 di nuova creazione (incremento dell' 1,6% rispetto all'anno precedente; superiore al dato nazionale di 1,1% nazionale). Le imprese milanesi rappresentano il 42,3% delle imprese lombarde e il 6,6% delle imprese italiane. Il 48% degli addetti alle imprese milanesi è impiegato in unità locali, da queste dipendenti, collocate fuori dal territorio provinciale.

IMPRESE ATTIVE PER AREA GEOGRAFICA 2002 - 2005

Aree geografiche	Attive Valori assoluti				Variazioni %			
	2002	2003	2004	2005	05/04	04/03	03/02	02/01
Milano	322.709	326.437	332.744	338.010	1,6	1,9	1,2	1,5
Lombardia	762.401	771.801	785.771	796.400	1,6	1,8	1,2	1,4
Nord-Ovest	1.313.575	1.324.763	1.343.491	1.361.182	1,3	1,4	0,9	1,1
Nord-Est	1.063.146	1.066.391	1.77.294	1.086.294	0,8	1,0	0,3	0,4
Italia	4.952.053	4.995.738	5.061.859	5.118.498	1,1	1,3	0,9	1,1

Fonte: Camera di Commercio di Milano, Milano produttiva 2006, 2006

La struttura della base economica sta mutando ancora. Milano resta caratterizzata da una forte varietà settoriale, giocando un ruolo di nodo della rete globale dei servizi e dell'economia della conoscenza, ma anche di piattaforma e snodo della produzione manifatturiera, in particolare rispetto ad alcuni settori del cosiddetto "Made in Italy".

I processi di terziarizzazione, che hanno interessato con intensità crescente l'economia milanese, a partire dagli anni Settanta del secolo scorso, hanno fatto passare in secondo piano il fatto che la provincia di Milano ha continuato ad essere una grande realtà industriale, con particolare riferimento ad alcune aree del territorio provinciale, nelle quali le attività manifatturiere esprimono la metà della domanda di lavoro dell'area. Oltre alla forte presenza di alcuni settori storicamente leader, come quello delle attività finanziarie, della comunicazione, della moda e del design, Milano rappresenta uno dei principali poli nazionali per i settori innovativi come l'ICT, le telecomunicazioni e la chimica, oltre che nel settore emergente della sanità e delle biotecnologie.

IMPRESE ATTIVE PER SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICHE

Settori	attive 2005		Variazioni percentuali		
	Valori assoluti	Pesi %	2003/2002	2004/2003	2005/2004
Agricoltura - pesca	5.740	1,7 %	-0,1 %	1,6 %	1,2 %
Estrazione di minerali	114	0,0 %	-2,3 %	-3,2 %	-5,8 %
Attività manifatturiere	49.473	14,6 %	-1,1 %	-1,1 %	-1,4 %
Prod. e distribuz. energia elettrica, gas e acqua	272	1,1 %	5,1 %	0,4 %	1,1 %
Costruzioni	44.963	13,3 %	3,4 %	4,6 %	3,4 %
Commercio	89242	26,4 %	0,1 %	0,8 %	0,4 %
Servizi	142.661	42,2 %	1,9 %	3,6 %	3,0 %
Imprese non classificate	5.545	1,6 %	6,7 %	-9,8 %	-1,3 %
Totale	338.010	100 %	1,2 %	1,9 %	1,6 %

Fonte: Camera di Commercio di Milano, Milano produttiva 2006, 2006

Milano resta una città aperta, che attrae investimenti e che esporta.

Incoraggianti segnali di ripresa provengono dalle esportazioni, con un incremento del +7,7%, a fronte di un dato regionale di +6,6% e nazionale del +4%.

Di particolare rilievo è la ripresa delle esportazioni di prodotti ad elevato contenuto tecnologico (+ 21%, a fronte di un +7% nazionale), che vedono aumentare il proprio peso sul totale dell'export manifatturiero milanese (23,3%); ciò può essere messo in relazione al fatto che il 22% della spesa nazionale in ricerca e sviluppo si concentra in Lombardia, peso che sale al 31% considerando gli investimenti delle sole imprese. L'area milanese e lombarda rappresentano il cuore del sistema nazionale delle giovani imprese ad alta tecnologia, cioè delle imprese (nate nel 1980 o successivamente) operanti nei settori basati su elevati contenuti di carattere scientifico (nuovi materiali, biotech, chimica avanzata, ICT, ecc.). Esse ricoprono un ruolo primario per la diffusione delle innovazioni radicali, la generazione di nuovi segmenti di mercato, la crescita occupazionale e la competitività complessiva del sistema economico. Delle quasi 2000 imprese di questa natura, censite a livello nazionale nel 2004, il 30% risulta localizzato in Lombardia e ben il 20% nella sola Provincia di Milano.

Milano infine è una città nella quale l'attivismo imprenditoriale dipende anche dalla presenza degli stranieri.

Per molti immigrati, la scelta di fare l'imprenditore rappresenta un modo per svolgere un lavoro più qualificato rispetto a quello normalmente offerto loro sul mercato del lavoro.

Nel 2005, il numero di imprenditori stranieri¹⁶ nel territorio milanese è cresciuto del +11,7%, a fronte di un incremento regionale del 15,9% e nazionale del 15,5%. Gli imprenditori stranieri appartenenti all'Unione Europea rappresentano solo il 6,9% dell'imprenditoria straniera oggi presente nel territorio provinciale. Le imprese con titolari extracomunitari, invece, rappresentano ormai l'11,5% delle ditte individuali milanesi (in Lombardia questa percentuale scende a 8,5%; al 5,8% a livello nazionale).

NUMEROSITA' E REDDITO IMPONIBILE MEDIO DEI CITTADINI STRANIERI IN BASE ALLE PRINCIPALI NAZIONALITA' - 2003

Nazionalità	Numerosità	Reddito imponibile medio
Filippine	7.388	8.279
Egitto	6.513	8.988
Perù	5.034	7.877
Cina	4.385	6.869
Sri Lanka	2.967	9.721
Marocco	2.097	9.851
Senegal	1.180	9.516
Albania	1.467	10.098
Ecuador	3.549	7.352
Romania	1.971	10.232
Totale	36.551	8.878,3

Fonte: Progetto Amerika - Elaborazioni Dip. di statistica, università degli studi Milano Bicocca su dati del comune di Milano - Agenzia delle entrate

Milano è flessibile, spesso precaria

La trasformazione del lavoro costruisce nuovi percorsi di autonomia ma contribuisce a creare fragilizzazione sociale

Negli ultimi anni, il mercato del lavoro di Milano è contrassegnato da un forte processo di flessibilizzazione, ma continua ad esprimere una significativa domanda di lavoro con modalità tradizionale.

Nel 2004 (quarto trimestre), gli occupati a Milano erano 1.713.000 unità. Nello stesso periodo il tasso di disoccupazione in provincia di Milano si attestava al 4,6%, nettamente inferiore al dato nazionale (8%), ma meno positivo del dato medio regionale (4%).

Significativi i cambiamenti nel mix settoriale degli occupati milanesi: gli occupati nel settore del terziario hanno raggiunto il massimo di sempre con il 68%, mentre gli occupati nell'industria sono scesi al 31,6% con un arretramento di 2,3 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

I dati Istat segnalano un forte incremento del lavoro indipendente che, dopo molti anni, torna a superare la quota del 25% sul totale degli occupati. E' ipotizzabile, ma non stimabile in modo sicuro, che tale fenomeno di crescita sia correlato all'espansione di modalità di lavoro parasubordinato o da partita IVA che spesso mascherano un lavoro dipendente. Nell'anno 2004 le assunzioni a tempo determinato hanno rappresentato il 58,6% del totale, con un incremento di 1,5% rispetto all'anno precedente. L'andamento assume particolare evidenza negli ultimi sei mesi dell'anno (62-63%): ad ogni rallentamento congiunturale corrisponde un'impennata delle assunzioni a tempo determinato. Una lettura dei dati registrati dai Centri per l'Impiego consente di evidenziare come, a fronte di 345.710 persone avviate almeno una volta con un contratto di lavoro subordinato, risultino complessivamente 488.267 avviamenti: il rapporto tra avviamenti e avviati restituisce l'immagine di un mercato del lavoro caratterizzato da avviamenti multipli e, quindi, da un crescente grado di flessibilità. In forte crescita è anche il fenomeno del lavoro part-time, che è arrivato a rappresentare il 16,6% degli avviamenti e a interessare il 21,4% degli avviati.

AVVIAMENTI DI PROVINCIA DI MILANO PER MODALITA' CONTRATTUALE - 2004

	Val. assoluti 2004	Val. % 2004	Val. % 2003
Tempo indeterminato	181.247	37,2	38,7
Tempo determinato	188.649	38,7	35,7
CFL	1.993	0,4	3,2
Inserimento	2.032	0,4	
Lavoro a chiamata	47	0,0	
Apprendistato	20.670	4,2	4,2
Lavoro somministrato	92.564	19,0	18,1
Domicilio	132	0,0	0,0
Totale	487.334	100,0	100,0
Missing	933		

fonte: Provincia di Milano, Il lavoro difficile. Rapporto 2004 sul mercato del lavoro e le politiche del lavoro in provincia di Milano, Franco Angeli, Milano 2005

In generale, appare sempre più evidente il progressivo processo di flessibilizzazione del mercato del lavoro milanese: l'espansione dell'area del lavoro atipico ha conosciuto una crescita dal 67,5% del 2003 al 71,2% dell'anno 2004¹⁷.

Milano ricca, Milano fragile

Milano e la regione urbana sono un territorio che produce benessere, ma non per tutti

I dati sul reddito pro-capite confermano il primato di Milano come provincia più ricca di Italia, con 30.629 € di ricchezza prodotta; ampiamente al di sopra del valore nazionale che si attesta intorno ai 20.000 €.

VALORE AGGIUNTO PRO-CAPITE DELLE PRIME DIECI E DELLE ULTIME DIECI PROVINCE ITALIANE - 2004

Posizione graduatoria	Province	Reddito pro-capite (in euro)	Posizione graduatoria	Province	Reddito pro-capite (in euro)
1	Milano	30.629	94	Trapani	13.561
2	Bolzano	29.953	95	Palermo	13.360
3	Bologna	28.332	96	Napoli	13.253
4	Modena	27.691	97	Vibo Valentia	12.885
5	Firenze	27.585	98	Cosenza	12.759
6	Mantova	26.873	99	Foggia	12.734
7	Roma	26.350	100	Lecce	12.601
8	Parma	26.024	101	Agrigento	12.597
9	Aosta	25.407	102	Enna	12.421
10	Bergamo	24.955	103	Crotone	12.285

* Dati provvisori

Fonte: Elaborazione Servizio Studi CCIAA di Milano su dati Unioncamere-Tagliacarne

Tuttavia, l'esperienza dell'abitare quotidiano, così come le 'storie di vita' di frequente proposte dai media locali e nazionali, sembrano testimoniare una realtà parzialmente differente: Milano produce ricchezza, ma questa non riesce a determinare condizioni di benessere diffuso per i cittadini.

Abitare a Milano, e nella sua regione urbana, incide in modo rilevante sulle disponibilità economiche dei cittadini: secondo la *Territorial Review* dell'OECD¹⁸, infatti, il "costo della vita" a Milano, registrato nell'anno 2004, sarebbe il più elevato tra le grandi città continentali (Madrid, Barcellona, Lione, Roma, Parigi, Berlino, Francoforte). Si pone dunque il problema della reale distribuzione della ricchezza prodotta. A tal fine può rivelarsi utile prendere in esame i dati resi disponibili dal progetto AMeRlca¹⁹ sui contribuenti residenti nel comune di Milano. Secondo tali dati, nel 2003, i percettori milanesi disponevano di un reddito imponibile medio pari a 23.609 €, con una forte disparità tra le donne (16.197 €) e uomini (31.346). Tale differenza tende ad essere contenuta nelle classi di età più giovani e ad aumentare con il progredire dell'età dei soggetti.

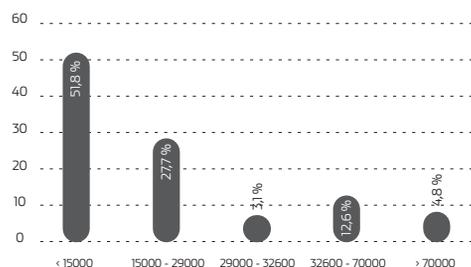
REDDITO IMPONIBILE MEDIO STRATIFICATO PER CLASSI DI ETÀ E GENERE DEI PERCETTORI - 2003

Classe età	Femmine	Maschi	Totale
0-14	2.423	2.445	2.434
15-19	3.190	3.955	3.624
20-24	7.721	8.655	8.234
25-29	12.835	15.584	14.303
30-34	17.850	23.694	20.976
35-44	20.816	35.623	28.772
45-54	21.525	41.546	31.984
55-64	16.363	40.316	27.928
65-74	12.450	32.347	21.461
75 o +	13.415	24.825	17.468
Totale	16.197	31.346	23.609

Fonte: Progetto Amerika - elaborazione dipartimento di statistica università degli studi Milano Bicocca su dati del comune di Milano - Agenzia delle entrate

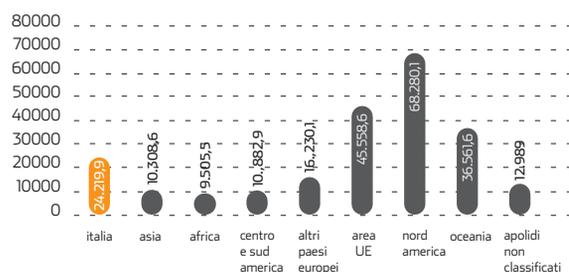
L'analisi della distribuzione percentuale della popolazione per fasce di reddito consente di evidenziare come il 79,5% dei percettori milanesi si collochi nelle fasce al di sotto dei 29.000 € medi annui. Ben il 51,8% dei dichiaranti (circa 430.000 cittadini) si colloca nella fascia più bassa, al di sotto di 15.000 € all'anno. Il 27,7% dei dichiaranti si colloca nella fascia tra 15.000 e 29.000 € all'anno.

DISTRIBUZIONE DI FREQUENZA DELLA POPOLAZIONE PER FASCE DI REDDITO - 2003



FONTE: Progetto AMeRICA - elaborazioni Dip. di Statistica, Università degli studi di Milano Bicocca su dati del Comune di Milano - Agenzia delle Entrate

REDDITO IMPONIBILE MEDIO PER CITTADINANZA DEI RESIDENTI MILANESI - 2003



fonte: Progetto AMeRICA - elaborazioni Dip. di Statistica, Università degli studi di Milano Bicocca su dati del Comune di Milano - Agenzia delle Entrate

Emerge un'immagine contraddittoria, probabilmente dovuta anche al fatto che una valutazione dei redditi imponibili non è sufficiente a definire un quadro reale della 'ricchezza' degli abitanti dell'area milanese (un ruolo rilevante giocano, ad esempio, le rendite finanziarie, il possesso di immobili, ecc.).

Un contributo utile a fare chiarezza può essere fornito da alcune recenti indagini sul tema della "povertà": da esse emerge che, in base ad una definizione relativa di povertà²⁰, a Milano verserebbero in questa condizione il 14% (80 mila circa) delle famiglie e il 12,9% degli individui (160 mila circa). I profili dei nuovi poveri corrispondono per lo più ai soggetti minorenni, alle famiglie con una persona anziana come componente di riferimento e alle famiglie con figli minori. Se si prendono in esame i dati relativi al "rischio di povertà", si può rilevare come tale condizione colpisca soprattutto gli anziani soli (22,4%) e le madri sole con figli minori (31,1%); tra le coppie con figli minori il rischio aumenta rispetto a quelle con figli maggiorenni (rispettivamente 11,5% e 7,7%)²¹.

Una lettura incrociata di queste informazioni e dei dati relativi alle dinamiche demografiche (con particolare attenzione alla composizione dei nuclei familiari) restituisce un quadro non particolarmente grave nel presente, ma abbastanza preoccupante per quanto riguarda le potenziali evoluzioni future.

Milano forma le nuove generazioni

Il sistema universitario attrae giovani con una offerta varia e articolata, ma pochi dall'estero

Milano è il principale nodo nazionale del sistema dell'alta formazione.

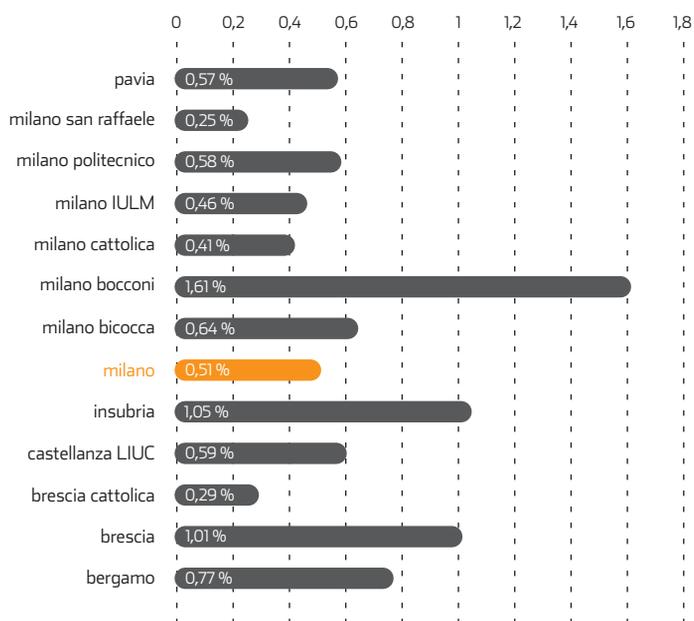
Il tasso di partecipazione della popolazione "in età" alla formazione universitaria, offerta dagli atenei milanesi, è passato dal 34,4 dell'Anno Accademico 1991/1992 al 49,0 dell'A.A. 2001/2002.

Dall'anno 2000 in poi, l'offerta formativa degli atenei milanesi si è mantenuta complessivamente stabile. Le iscrizioni risultano aumentate per effetto dell'introduzione dei corsi di laurea specialistica ma, depurato dall'effetto dell'introduzione del nuovo ordinamento (3+2), il dato appare cresciuto di poco. Aumentano le iscrizioni ai corsi più brevi e professionalmente orientati (master e corsi di perfezionamento), mentre diminuiscono le iscrizioni ai corsi più lunghi e accademicamente orientati (scuole di specializzazione e dottorati di ricerca).

Una lettura disaggregata consente di mettere in evidenza una significativa crescita delle iscrizioni alle Facoltà di Economia e Ingegneria (tipicamente "forti" da un punto di vista degli sbocchi occupazionali) e, in generale, nelle facoltà scientifiche.

Poco brillante, almeno da un punto di vista quantitativo, appare il dato sulle presenze di studenti stranieri negli atenei milanesi: un fattore utile a valutare lo "scambio culturale" e l'attrattività dell'offerta formativa nel quadro internazionale. Gli studenti stranieri immatricolati in Italia, nell'A.A. 2003/2004, sono stati 3.515; quasi la metà (1.553 unità) si è iscritta agli atenei lombardi; 1.093 negli atenei milanesi. Essi rappresentano lo 0,63% del totale degli studenti immatricolati a Milano nell'anno 2003/2004; dato superiore allo 0,60 % nazionale ma ampiamente al di sotto della media dell'Europa comunitaria (5,5%). L'attrattività per i flussi di studenti stranieri si misura in base al singolo istituto, più che ai centri della regione urbana. Così, ad esempio, la LIUC di Castellanza e Il Politecnico di Milano presentano un dato omogeneo (0,59 e 0,58%).

STRANIERI IMMATRICOLATI SUL TOTALE DEGLI IMMATRICOLATI IN LOMBARDIA - 2003/04



Note

¹ Standard & Poor's, *Report Card: World's Top 10 Economic Centers*, novembre 2006

² Graduatoria costruita a partire da molteplici criteri: rilevanza economica dei Paesi di appartenenza; dimensione (prende in esame solo le città con più di 1.000.000 di abitanti); ruolo di maggior centro economico nel contesto nazionale; gamma dei servizi forniti e ruolo economico svolto nei confronti della propria area funzionale.

³ Espon (European spatial planning observation network), *Mapping regional competitiveness and cohesion. European and global outlook on territorial diversities*, 2006

⁴ Cushman & Wakefield Healey & Baker, *European Cities Monitor 2005*, London 2005

⁵ Milano si colloca al 12° posto tra le trenta città con i migliori collegamenti/trasporti internazionali, crolla al 24° posto per quanto riguarda la facilità di trasporti all'interno della città e dell'area metropolitana. Se Milano registra un importante 9° posto per quanto attiene la reperibilità di "staff" (personale) qualificato a costi accessibili per l'azienda (20° posto), crolla al 25° per la facilità di reperire spazi di lavoro (uffici) e addirittura al 29° per il loro costo economico. Ciò che più colpisce, ma non sorprende, è constatare che anche i grandi operatori economici ritengono che la "qualità della vita" dei lavoratori (impiegati) a Milano sia decisamente bassa (17° posto), probabilmente anche a causa dell'opprimente inquinamento atmosferico (29° posto, la peggior performance europea dopo Mosca).

⁶ La comparazione si avvale dei dati resi disponibili da Urban Audit, uno strumento approntato da Eurostat e dal Directorate-General for Regional Policy (DG REGIO) dell'Unione Europea, che consente un confronto tra le città degli Stati membri dell'Unione a partire dalle loro "Lager Urban Zone", cioè le aree funzionali centrate intorno alla città oggetto di esame. La "lager urban zone" di Milano (come per le altre realtà italiane) coincide con l'estensione del territorio provinciale. Urban Audit non contempla le informazioni relative a Londra e Parigi (che presentano dimensioni e caratteri strutturali così peculiari da renderle poco utili come termini di confronto) e quelle relative a città appartenenti a Stati non ancora aderenti alla UE.

⁷ Ambiente Italia, *The Urban Ecosystem Europe Report*, Milano 2006. La ricerca monitora molteplici indicatori "ecologici" e alcuni relativi alla dimensione della "sostenibilità". Le rilevazioni sono state effettuate su 26 città europee (senza prendere in esame le rispettive aree funzionali: Milano coincide con il Comune di Milano, ma può comunque rappresentare un utile riferimento per una comparazione tra le diverse qualità ambientali espresse a livello europeo). Le città monitorate sono: Aarhus, Antwerp, Barcelona, Berlin, Bristol, Brussels, Copenhagen, Dresden, Goteborg, Heidelberg, Helsinki, Lyon, London, Madrid, Milan, Naples, Nicosia, Paris, Prague, Riga, Rome, Saragossa, Stockholm, Tampere, Turku, Vienna.

⁸ Arpalombardia, *Rapporto sulla qualità dell'aria di Milano e Provincia - anno 2005, 2006*

⁹ Provincia di Milano, *Rapporto sullo stato dell'ambiente*, 2005, Milano 2006

¹⁰ OECD, *Territorial Review: Milan, Italy*, Paris 2006

¹¹ Provincia di Milano, *Rapporto sullo stato dell'ambiente*, 2005

¹² European Environment Agency, *Towards an urban atlas*, Copenhagen 2002

¹³ Provincia di Milano, *Rapporto sullo stato dell'ambiente*, 2005, pag.78

¹⁴ www.osservatoriokyoto.it

¹⁵ Camera di Commercio di Milano, *Milano produttiva 2006*, Milano 2006

¹⁶ Vengono considerate "straniere" le imprese aventi un titolare nato all'estero (quindi, eventualmente, anche quelle con titolare italiano ma nato all'estero).

¹⁷ Provincia di Milano, *Il lavoro difficile. Rapporto 2004 sul mercato del lavoro e le politiche del lavoro in provincia di Milano*, Franco Angeli, Milano 2005

¹⁸ OECD, *Territorial Review: Milan, Italy*, Paris 2006

¹⁹ Il progetto Anagrafe Milanese e Redditi Individuali con Archivi (AmeRiCA), nato da un'iniziativa del Settore Statistica del Comune di Milano in collaborazione con il Dipartimento di Statistica dell'Università di Milano Bicocca e dell'Agenzia delle Entrate, è finalizzato a fornire informazioni statistiche-descriptive sui redditi reali percepiti dai cittadini e dalle famiglie residenti nel Comune di Milano.

²⁰ La "povertà" così rilevata corrisponde alla percentuale di famiglie che, al momento della rilevazione, godevano di un reddito inferiore al 50% della mediana dei redditi della popolazione di riferimento.

²¹ Benassi (a cura di), *La povertà come condizione e come percezione. Una survey a Milano*, Franco Angeli, Milano 2005

Nota alla costruzione della mappa

Il territorio della crescita problematica (pag 34 - 35)

La mappa rappresenta uno scenario contenente le aree della provincia milanese urbanizzate al 2015.

La ricostruzione delle superfici urbanizzate al 2015 è stata prodotta a partire dai dati volumetrici sui permessi ad edificare distribuiti dall'Istat, che si riferiscono al quinquennio 2000- 2004 ipotizzando un tasso di urbanizzazione annuo per i dieci anni successivi (2005-2015) pari al valore medio ricavato dai dati disponibili. Tale ipotesi è stata rafforzata analizzando i dati che evidenziano che nel periodo 2000-2004, non vi sono state sostanziali variazioni nella tendenza ad edificare. In questo modo è stato ricavato il volume di edificato totale, distinto nelle tipologie residenziale e non, al 2015, per ciascuna delle città di città individuate nel progetto strategico.

I volumi sono stati successivamente trasformati in superfici ipotizzando che siano edificabili tre tipologie di edifici: villette a uno o due piani, edifici multipiano e capannoni industriali. Per ogni città di città è stata calcolata la tipologia di futura urbanizzazione prevalente analizzando le caratteristiche dello stock edilizio (quota di abitazioni a 1 o 2 piani/quota di abitazioni con più di due piani). In questo modo è stato possibile ottenere, per ogni città, le superfici di villette, di edifici multipiano e di capannoni.

La base cartografica è una griglia di celle quadrate, ciascuna con lato di 750 m, alle quali è stato associato un colore specifico per ogni classe di copertura del suolo. Ogni cella corrisponde quindi a 562.500 mq.

Infine sono stati definiti, per ogni tipologia di nuovo edificato, alcuni semplici principi insediativi che hanno guidato la localizzazione delle nuove aree urbanizzate sulle aree considerate edificabili, cioè prati e seminativi. Non sono ammesse nuove edificazioni su boschi, vegetazione naturale, specchi d'acqua, verde urbano.

Gli edifici multipiano sono stati posizionati in prossimità all'edificato residenziale esistente; i fabbricati industriali lungo le infrastrutture principali (autostrade, strade statali, linee ferroviarie) e in contiguità con altri fabbricati industriali; le villette in territori aperti, lungo la rete stradale minore.

Complessivamente risulta di prossima urbanizzazione al 2015 circa il 14% della superficie totale edificabile a livello provinciale.

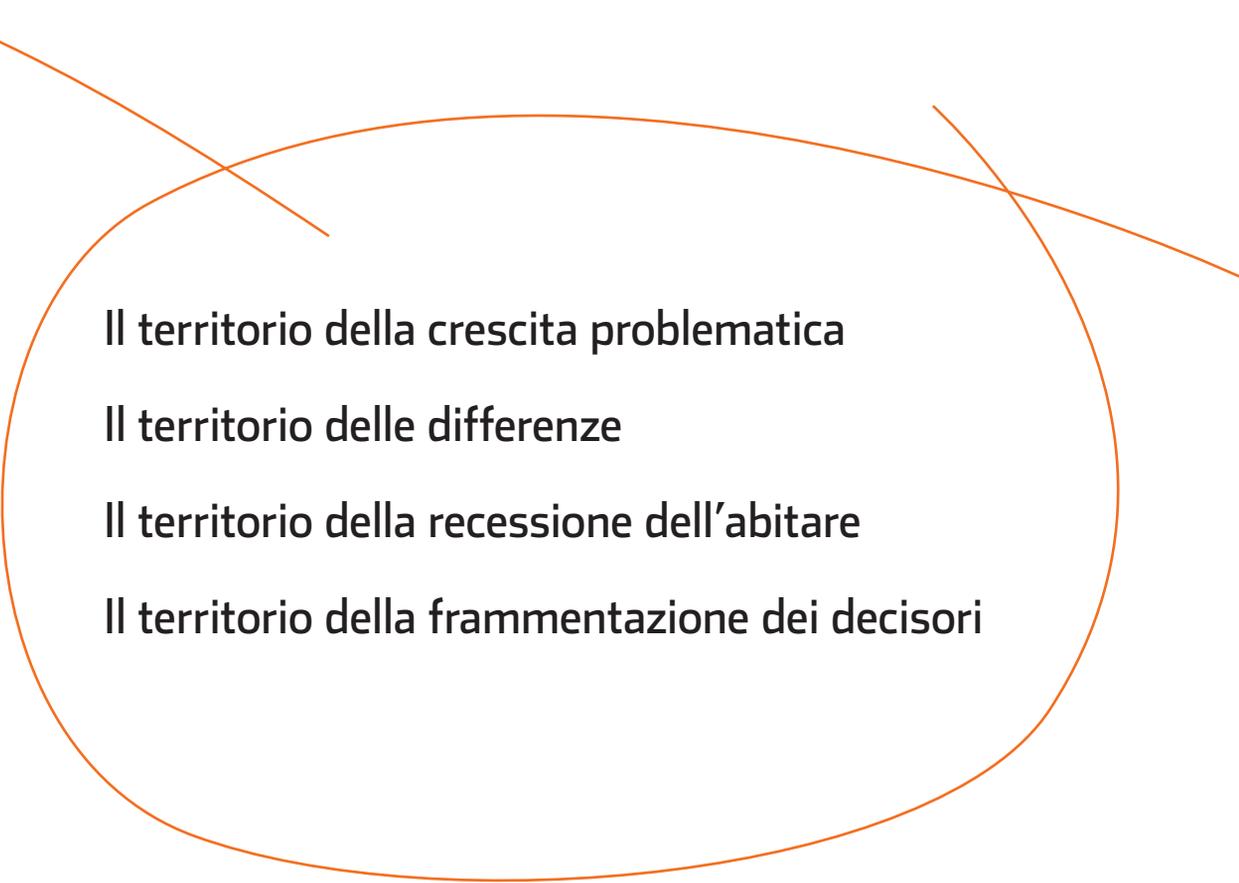
Dopo aver rappresentato la complessità della condizione attuale della provincia di Milano - una realtà territoriale che, pur presentando grandi risorse e potenzialità, deve confrontarsi con una pluralità di problemi che potrebbero incidere in modo negativo sullo sviluppo futuro - il Progetto Strategico propone una riflessione sulle trasformazioni che, nei prossimi anni, potrebbero interessare l'area milanese.

Attraverso la costruzione di quattro "immagini del cambiamento", rappresentazioni articolate che mettono in evidenza le possibili conseguenze critiche derivanti dalla sovrapposizione, dall'interazione e dall'interdipendenza di alcuni dei fenomeni e delle dinamiche oggi rilevabili, è possibile formulare delle ipotesi di evoluzione tendenziale e interrogarsi sul futuro della provincia e del suo territorio: dove potremmo andare a finire, continuando lungo le attuali direttrici di sviluppo e di trasformazione? quale Milano potrebbe riservarci il futuro?

La soglia temporale assunta come riferimento è quella dell'anno 2015, la data in cui, a seguito della propria autorevole candidatura, il capoluogo lombardo potrebbe ospitare l'Expo Universale "Feeding the planet, energy for life".



Quattro immagini del cambiamento



Il territorio della crescita problematica

Il territorio delle differenze

Il territorio della recessione dell'abitare

Il territorio della frammentazione dei decisori

Il territorio della crescita problematica

FENOMENI DI ESPANSIONE dell'urbanizzato e le trasformazioni territoriali che, a partire dal secondo dopoguerra, hanno progressivamente occupato lo spazio non edificato, continuano oggi a caratterizzare, seppur con intensità differente, il territorio della provincia. Nonostante le dinamiche demografiche negative registrate nell'ultimo trentennio, la crescita dell'edificato, la costruzione di nuovo patrimonio edilizio, non hanno segnato battute d'arresto: i mutamenti dei profili demografici e della composizione dei nuclei familiari, la domanda di residenza caratterizzata da standard qualitativi migliori e di prezzi accessibili, la persistente tendenza ad interpretare la "casa" come un bene economico sul quale fare investimenti "sicuri" hanno contribuito a determinare una costante tendenza alla nuova edificazione.

L'esito di tale dinamica è un progressivo consumo di suolo; a causa dello sprawl, negli ultimi decenni la provincia di Milano ha perso quasi il 40% delle aree agricole e non edificate: la quota più elevata tra le grandi città europee. Inoltre, i fenomeni di inquinamento dell'aria e delle altre risorse naturali non rinnovabili hanno raggiunto in provincia di Milano livelli inaccettabili e pericolosi per la salute. D'altra parte la crescita dell'urbanizzato si accompagna ad una maggior domanda di mobilità degli abitanti, alla quale i servizi di trasporto pubblico non sembrano in grado di offrire risposte adeguate. Il conseguente incremento del numero di autoveicoli circolanti genera fenomeni di congestione della rete stradale e si configura come un fattore rilevante, anche se non unico, nella formazione dell'inquinamento atmosferico. L'inquinamento, il consumo di suolo e la crescita dell'urbanizzato giocano un ruolo non marginale anche nella definizione della qualità dell'abitare: al di là delle dispute teoriche (spesso ideologiche, più che scientifiche) sui cambiamenti climatici globali, l'esperienza quotidiana testimonia come, negli ultimi anni, l'area milanese presenti condizioni microclimatiche sempre più critiche e, in alcuni periodi (ad esempio nei mesi estivi), addirittura tali da configurarsi come un problema sociale e sanitario (soprattutto in relazione alla popolazione anziana, ai bambini piccoli, ecc.). Non è un caso che i maggiori picchi di consumo di energia elettrica, negli ultimi anni, si registrino in estate, quando l'uso di climatizzatori risulta quasi indispensabile per sfuggire alla morsa di caldo e umidità e garantirsi condizioni accettabili di confort abitativo e lavorativo.

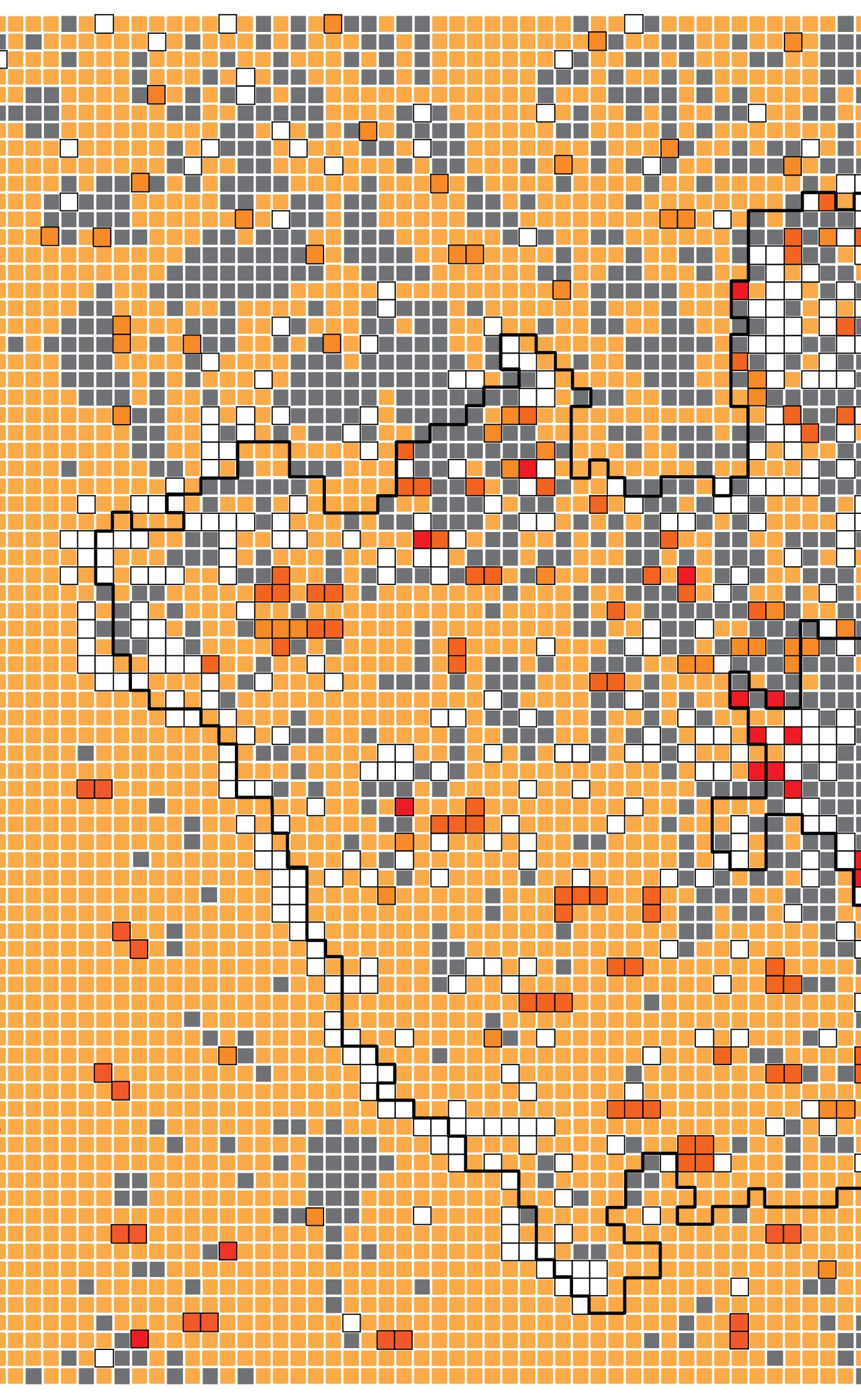
Consumi che vanno a sommarsi ad una rilevante domanda "ordinaria" di energia elettrica, espressa per lo più dal settore produttivo e ormai equamente ripartita tra il terziario e il settore industriale-manifatturiero. Gli aspetti climatici e microclimatici, inoltre, stanno ponendo sempre più in evidenza il problema del consumo e dell'approvvigionamento di acqua, oggi poco avvertito dalla pubblica opinione, ma non trascura-

bile in una prospettiva futura. In questo quadro, i temi della sostenibilità ambientale non possono più essere semplicemente oggetto di affermazioni di principio, ma devono essere assunti come variabile rilevante nella costruzione di qualunque visione che aspiri ad orientare concretamente lo sviluppo della regione urbana in un contesto di competizione economica globale.

COSA SUCCEDEREBBE SE LE DINAMICHE DI CONSUMO DI SUOLO, E DI CRESCITA IN GENERALE, CONTINUASSERO A SEGUIRE LE TENDENZE ATTUALMENTE IN ATTO?

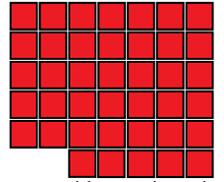
Il territorio della provincia potrebbe perdere le residue qualità ambientali, trasformandosi in un paesaggio urbano ulteriormente omologato: un tessuto edilizio continuo che, pur presentando puntualmente condizioni eterogenee di densità e qualità formale, risulterebbe sostanzialmente indifferenziato; uno spazio punteggiato da realtà architettoniche e naturali di qualità non più in grado di essere pienamente percepite e concretamente fruite dagli abitanti. Si configurerebbe un territorio di flussi sempre più faticosi e rallentati: altamente accessibile dall'esterno, perché ben connesso alle reti del trasporto globale (grazie all'alta velocità ferroviaria, al sistema aeroportuale, ecc.) ma difficile da abitare, perché gravemente congestionato dal traffico automobilistico locale e non servito in modo capillare da trasporti pubblici efficienti e in grado di garantire standard accettabili di confort. Un territorio caratterizzato, in modo pervasivo e diffuso, da tassi di inquinamento ancora più elevati e pericolosi di quelli già drammatici di oggi: una condizione di "patologia ambientale" che diviene rischio potenziale per la salute dei cittadini, in contraddizione con la vocazione di polo d'eccellenza della sanità. Un territorio e una città poco attrattivi, nei quali si risiede non per scelta ma perché costretti dai vincoli della vita quotidiana (il lavoro, la mancanza di disponibilità economiche sufficienti a intraprendere altri progetti di vita, ecc.).

**Il territorio
della crescita problematica**

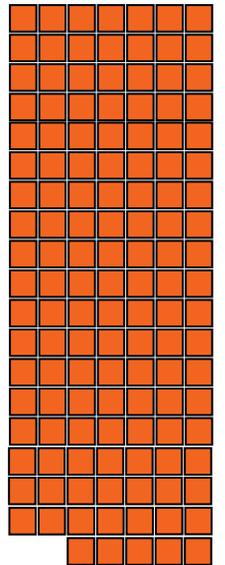


Tra il 2000 e il 2004 in Provincia di Milano sono stati edificati **68.650.000** mc di fabbricati

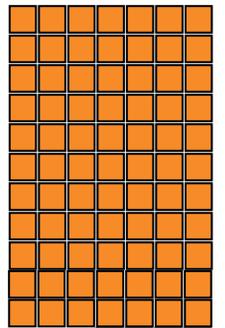
Lo scenario al 2015 prevede l'edificazione di **219.665.733** mc così ripartiti:



edifici residenziali multipiano



edifici residenziali di uno/due piani



edifici produttivi e commerciali

 aree potenzialmente edificabili

 aree non edificabili (vegetazione naturale, boschi, verde urbano, acque)

 urbanizzato esistente al 1999

750 m x 750 m

Il territorio delle differenze

Milano ed il suo territorio hanno storicamente costruito la propria condizione di sviluppo e benessere grazie alla capacità di accogliere ed integrare popolazioni differenti, portatrici di culture, saperi e professionalità diverse. La sostanziale coesione sociale ha rappresentato, e ancora rappresenta, un elemento di forza dell'area milanese. Essa, però, oggi non può più essere data per scontata; non può più essere affidata esclusivamente alla tradizionale propensione all'accoglienza della società milanese: le dinamiche sociali, economiche e politiche degli ultimi decenni, infatti, unitamente al progressivo incremento dei fenomeni migratori di origine extracomunitaria, hanno innescato processi di trasformazione che, potenzialmente, potrebbero determinare l'innescò di fenomeni di conflittualità e generare effetti dirompenti.

Il dibattito mediatico sui disordini che, poco più di un anno fa, hanno sconvolto le banlieu di Parigi sembra non aver lasciato un deposito concreto di riflessioni politiche nel contesto istituzionale milanese; eppure, pur evitando improbabili analogie o ingiustificati allarmismi, i segnali che provengono dal territorio, fino alla recente "rivolta" della Chinatown di Milano, dovrebbero indurre a porre il tema delle differenze al centro della costruzione di una prospettiva di sviluppo per la regione urbana e per la provincia di Milano. Differenze non solo di natura etnica, religiosa, o legate alla provenienza geografica, ma anche economiche, anagrafiche, occupazionali, ecc.

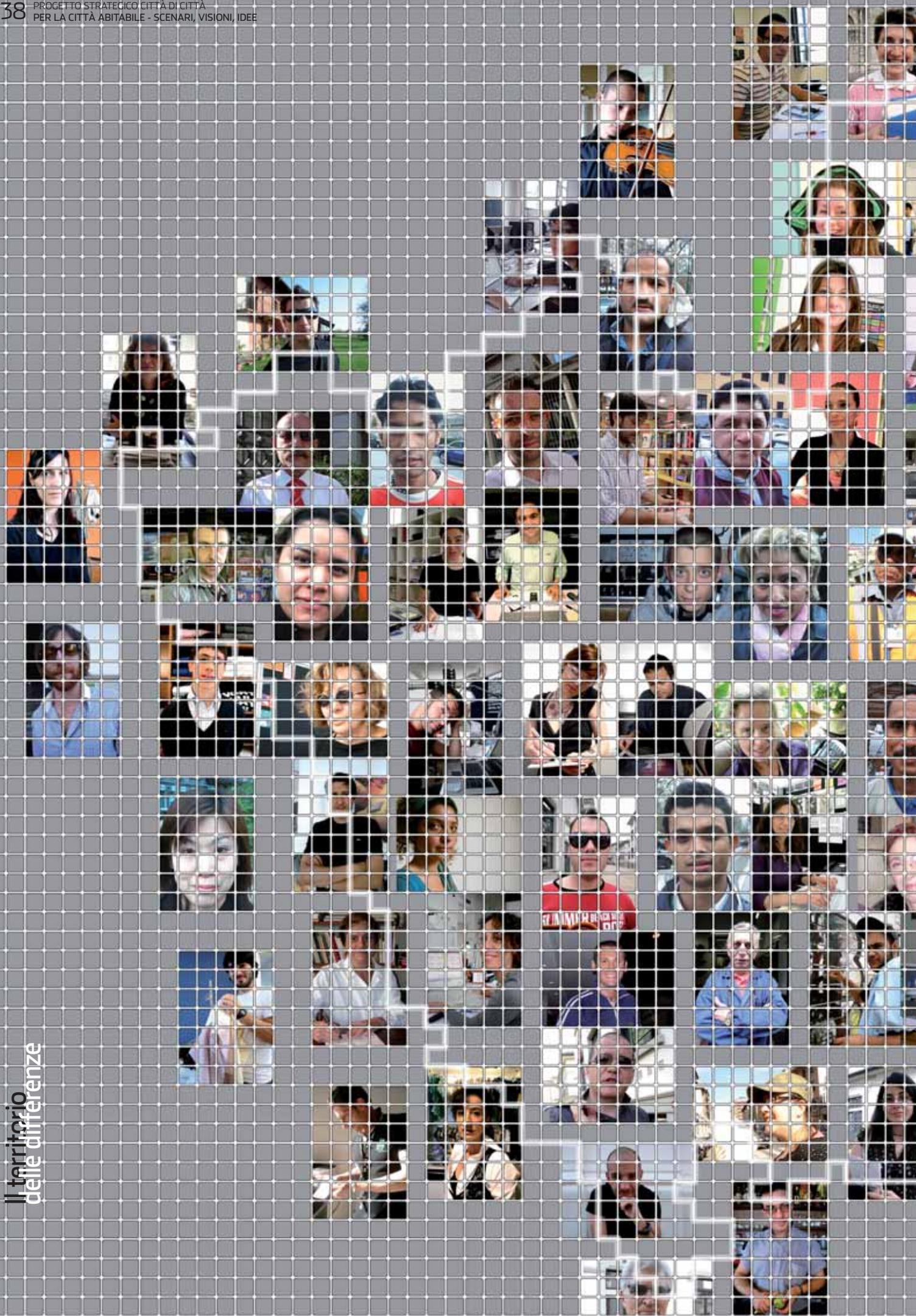
Un contesto sociale ed economico frammentato e sostanzialmente polarizzato - nel quale "l'altro" appare sempre più diverso per età anagrafica, *background* culturale, idioma d'origine, disponibilità economiche, tenore di vita, reti sociali, aspirazioni e capacità di esprimere forza progettuale - difficilmente può garantire un grado di coesione sufficiente ad elaborare una visione condivisa, e non conflittuale, del futuro. Avvertire questo quadro problematico non significa non riconoscere la grande valenza delle risorse sociali, culturali e di partecipazione che ancora oggi caratterizzano positivamente Milano e il territorio provinciale, bensì avere la consapevolezza che esse, da sole, difficilmente potranno rappresentare un motore positivo ed efficace del cambiamento.

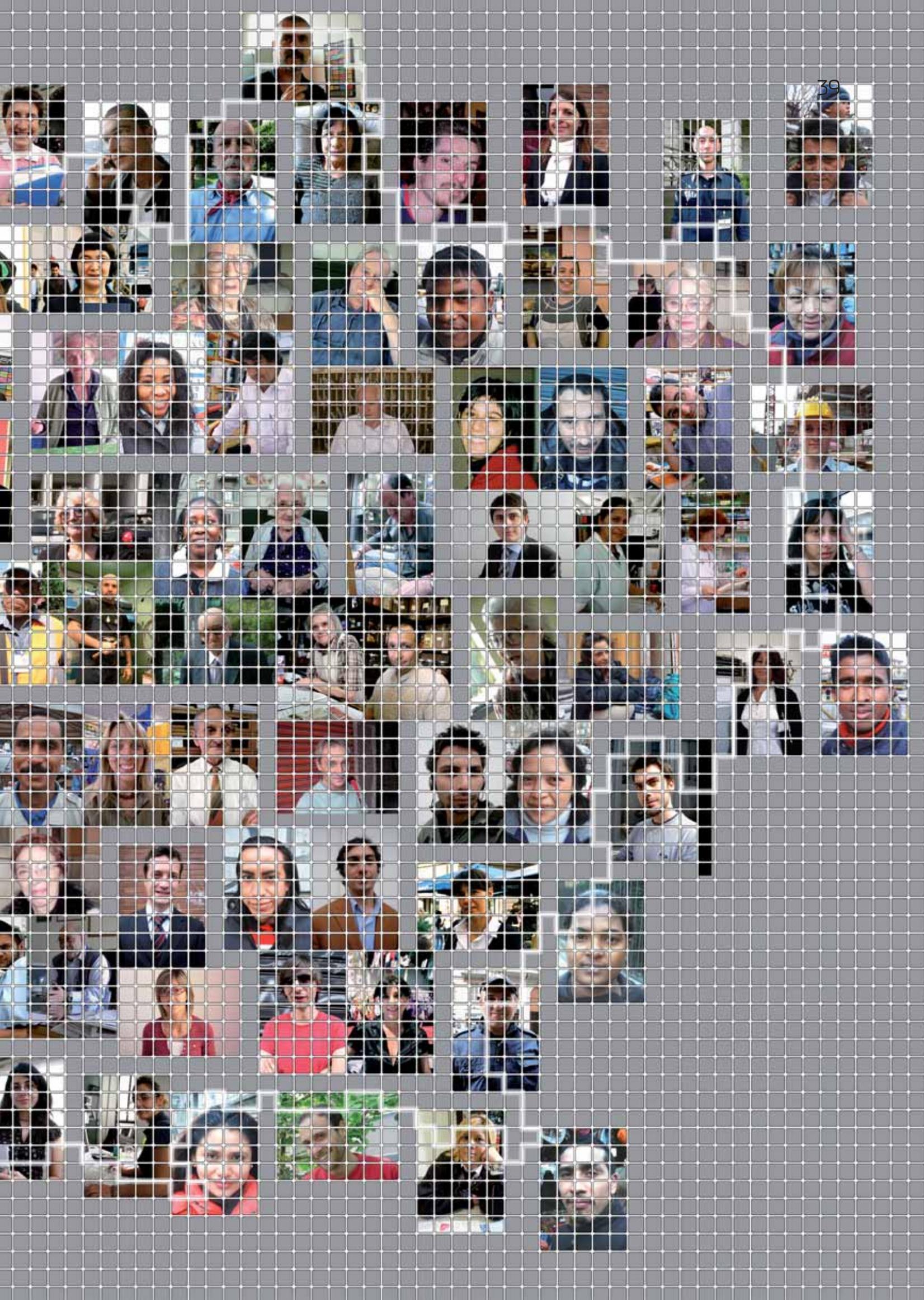
COSA SUCCEDEREBBE, IN FUTURO, SE LA NATURA DI “TERRITORIO DELLE DIFFERENZE” E LE DINAMICHE DI POLARIZZAZIONE SI INTENSIFICASSERO ULTERIORMENTE?

Milano e il territorio provinciale si troverebbero a fronteggiare il problema di una popolazione residente composta da una quota sempre più rilevante di persone anziane, spesso sole e bisognose di assistenza; da una quota maggioritaria di lavoratori precari (soprattutto giovani) impossibilitati a compiere scelte di vita fondamentali (la costituzione di una famiglia, l'acquisto di una casa, ecc.) e ad investire risorse economiche utili ad alimentare l'economia locale; da una quota sempre crescente di residenti immigrati (per lo più di origine extracomunitaria) costretti a fronteggiare simultaneamente i problemi di integrazione/inserimento sociale e i problemi economici, prima citati, comuni a molti lavoratori e a molte famiglie residenti nell'area milanese; da una quota di popolazione giovane composta sempre più da bambini figli di immigrati, o aventi almeno un genitore straniero, costretti ad affrontare il problema della costruzione di una identità sociale e culturale.

Si configurerebbe un territorio nel quale una quota percentuale molto elevata di popolazione versa in condizioni di rischio di povertà. Un territorio nel quale il problema della sicurezza si aggrava, perché l'economia illegale diviene una risorsa per chi, anche provandoci, non riesce a trarre dall'economia tradizionale i mezzi sufficienti a garantirsi un decoroso sostentamento. Un territorio nel quale la percezione dell'insicurezza e del pericolo diviene centrale: non solo in relazione ai fenomeni criminali, ma anche in relazione alla volontà di difendersi e di isolarsi dall'altro perché diverso (povero, marginale).

Il territorio
delle differenze





Il territorio della recessione dell'abitare

NEL CORSO DEGLI ULTIMI TRE DECENNI, contestualmente ad una rilevante dinamica di decremento demografico (l'abbandono di Milano da parte di una quota rilevante di popolazione, ricollocatasi nei territori delle province limitrofe), il territorio della Provincia ed il capoluogo hanno registrato una progressiva crescita delle attività terziarie, lo sviluppo e il successo internazionale dei settori della moda e del design, la nascita e la crescita di network televisivi nazionali, l'espansione delle strutture e delle attività nel campo delle esposizioni fieristiche, ecc. Tali fenomeni hanno contribuito a connotare Milano come "piattaforma della produzione, del consumo e degli eventi": una città ed un territorio "usati" quotidianamente da abitanti temporanei, che vi si recano per lavorare, per studiare, per fare acquisti, per usufruire di servizi, per partecipare ad iniziative culturali, per trascorrere il proprio tempo libero e divertirsi, ecc. Abitanti che non vi "risiedono" e che quindi, pur dando un impulso rilevante all'economia e alla produzione milanese, non possono fornire un altrettanto significativo contributo alla costruzione di una dimensione di coesione sociale e territoriale. Se, in passato, la natura di "piattaforma" ha rappresentato una caratteristica vincente della città e del territorio milanese, perché sinergica e ben integrata con la dimensione quotidiana dell'abitare dei residenti, essa appare oggi così pervasiva e dominante da configurarsi come una rilevante criticità: un fattore di rottura di equilibri positivi consolidati. Mentre infatti la città si riempie di funzioni e spazi dedicati agli abitanti temporanei, ne perde di altre, particolarmente importanti: i negozi di vicinato, i giardini e i piccoli parchi, spazi pubblici di qualità, ecc. Milano appare in questo senso affetta da quello che potremmo descrivere come un fenomeno di recessione dell'abitare: un restringersi degli spazi e delle funzioni che possano assicurare la qualità della vita quotidiana di chi vi abita, in cui le sfere di vita, le reti e le pratiche si riducono, si ritirano. E ancor più rischia di esserlo nel prossimo decennio. Questa dimensione problematica trova riscontro anche nella modificazione e nel radicarsi di alcune pratiche abitative che costituiscono una peculiarità della realtà milanese e che possono essere interpretate come l'esito di un processo di adattamento a questo fenomeno. Da un lato la partecipazione agli "eventi" ospitati dalla "piattaforma" sembra infatti rappresentare ormai un nuovo modo spettacolarizzato di vivere la città e una variabile rilevante nella costruzione delle mappe della propria quotidianità. Dietro a questo modo di vivere la città, apparentemente gratificante, è possibile rinvenire i sintomi di una crescente difficoltà nel risiedere oggi a Milano. A Milano non è insolito sentirsi "senza dimora", pur avendo una residenza formale, un appartamento o una stanza in cui vivere, mangiare, dormire. Dall'altra, paradossalmente, a questo tipo di pratiche corrisponde una

tendenza a fare della casa il proprio mondo: è forse più vero per i territori che compongono la regione urbana, piuttosto che per il capoluogo. Chi lavora a Milano e vive, per scelta o necessità, nelle città di città, spesso ha con Milano un rapporto in negativo: vi lavora, senza entrare realmente in contatto con essa, considerandola una città poco vivibile, caotica, priva di qualità, e svolge in realtà la propria esistenza, spesso con un forte investimento anche simbolico, nel piccolo comune in cui risiede e nel territorio in cui esso è collocato. Da questo punto di vista recessione dell'abitare significa piuttosto una tendenza al ritrarsi, rispetto al capoluogo, nei territori di riferimento, spezzando i legami forti sui quali si è costruita l'interazione tra città e provincia e fare della propria casa l'unico riferimento e chiedere ad essa di svolgere le funzioni dello stare in società che la città assolve.

COSA SUCCEDEREBBE, IN FUTURO, SE QUESTE DINAMICHE PREVALESSERO E LA CITTÀ FINISSE PER ESSERE SEMPRE PIÙ UNA PIATTAFORMA PIUTTOSTO CHE UN LUOGO IN CUI VIVERE?

Milano potrebbe diventare una città display: uno "schermo" sul quale complessi processi economici, produttivi e culturali si rappresentano attraverso eventi, circoscritti in spazi specializzati, secondo temporalità parziali e cicliche, di breve durata ed elevata intensità; oppure eventi che hanno luogo in "spazi rigidi", governati da logiche temporali predefinite e da un regime di presenze predeterminato ed accessibile in maniera esclusiva (ad esempio i luoghi di lavoro). Uno schermo sul quale solo alcuni pixel riescono ad illuminarsi pienamente, perché circondati da altri sempre più sbiaditi, "spenti": gli spazi e le funzioni, i luoghi e le reti attorno a cui si sostanziano le pratiche quotidiane dell'abitare. Il territorio della Provincia potrebbe configurarsi al contempo come un arcipelago di isole densamente popolate, sempre meno interessate a guardare fuori dai propri territori per trovare risposte soddisfacenti alle proprie domande di qualità di vita, sempre meno in grado di accedere ad un mercato immobiliare, dell'intrattenimento, delle attività ricettive, ecc. che individua negli abitanti temporanei il target primario della propria offerta di beni e servizi. Residenti "costretti" ad abbandonare la città e a ricollocarsi in aree limitrofe, trasformandosi, a loro volta, in abitanti temporanei. Una prospettiva poco auspicabile: un territorio fatto di "recinti" destinati alla produzione e agli eventi, e di "recinti" residenziali di differente qualità, all'esterno dei quali vivono e si muovono soprattutto popolazioni oggi percepite come problematiche, destinate ad occupare gli spazi di mezzo.

la città di Milano tra il 1992 e il 2006
e gli altri Comuni della Provincia

fiera: **753.000** mq di superficie espositiva

4.500.000 visitatori annui nel 2006

salone del **150** location
mobile:

1000 eventi nella città

Milano è **prima** in Italia per numero di g

è **seconda** per numero di eventi,

è **terza** per numero di mostre d'arte (20

2001 ha perso **110.000** abitanti

a sono cresciuti di **58.886** abitanti

6

11.526 spettacoli teatrali

24 musei

330 cinema

4.022.063 biglietti venduti in un anno per
rappresentazioni teatrali e musicali

gallerie d'arte , case d'asta , biblioteche

, mostre e manifestazioni artistiche

2004)

10.823.574 presenze negli esercizi ricettivi

Il territorio della frammentazione dei decisori

Milano, come tutte le grandi regioni urbane del mondo, nel corso degli ultimi decenni è stata oggetto di fenomeni di frammentazione dei poteri e degli interessi, di crisi radicale delle forme tradizionali di rappresentanza e di espropriazione dei luoghi della decisione democratica.

Questa crisi nella regione urbana milanese ha una flessione più decisa per almeno tre ragioni. Innanzitutto, storicamente Milano non è mai stata una città governata da un potere unico e centrale, ma è sempre stata caratterizzata da uno spiccato pluralismo di interessi e di poteri. In secondo luogo, la regione urbana milanese, per le sue dimensioni e per la storica frammentazione tipica dell'articolazione municipale delle regioni del nord e in particolare della Lombardia, mette in gioco un numero eccezionalmente alto di poteri pubblici a partire dagli Enti locali. Infine, a Milano la ricchezza della società e delle sue forme di auto-organizzazione è sempre stata assai alta: il numero e la rilevanza delle associazioni, dei soggetti del privato sociale e del volontariato è straordinariamente elevato. Questa ricchezza tuttavia è stata l'altra faccia di una radicale incapacità di governo strategico alla scala della regione urbana dei processi da parte di alcuni attori pubblici centrali.

Oggi la frammentazione assume forme diverse.

Innanzitutto, una crescente pulviscolarizzazione delle unità decisionali fondamentali (imprese e famiglie) e una conseguente frammentazione dei decisori diffusi che compiono scelte rilevanti di insediamento e localizzazione.

In secondo luogo, una diminuita capacità di orientamento e di regia pubblica, soprattutto in relazione ad alcuni ambiti di politiche che presentano una maggiore complessità. Gli esempi sono molti: dalle politiche per le grandi infrastrutture alle politiche ambientali nelle quali la realizzazione di servizi collettivi utili a tutta la regione urbana ha incontrato ostacoli di natura procedurale e opposizioni locali di diversa natura. La frammentazione dei decisori ha a che vedere anche con radicali problemi di rappresentanza, connessi alla crisi degli attori collettivi tradizionali (partiti, sindacati, ma anche associazioni di categoria) e dei loro modelli di regolazione e con la complessità decisionale di temi che mettono in gioco istanze di sussidiarietà verticale (con conseguenti conflitti tra interessi diffusi e localizzati, globali e locali) e orizzontale (con la crescente difficoltà di identificazione dell'interesse pubblico legittimo).

Ma complessità e densità delle arene e dei network decisionali non sono il vero problema. Reti più dense e inclusive sono piuttosto una risorsa per rispondere ai problemi di blocco decisionale, a condizione che gli attori siano in grado da una parte di garantire processi aperti e trasparenti e dall'altra di offrire immagini strategiche del cambiamento

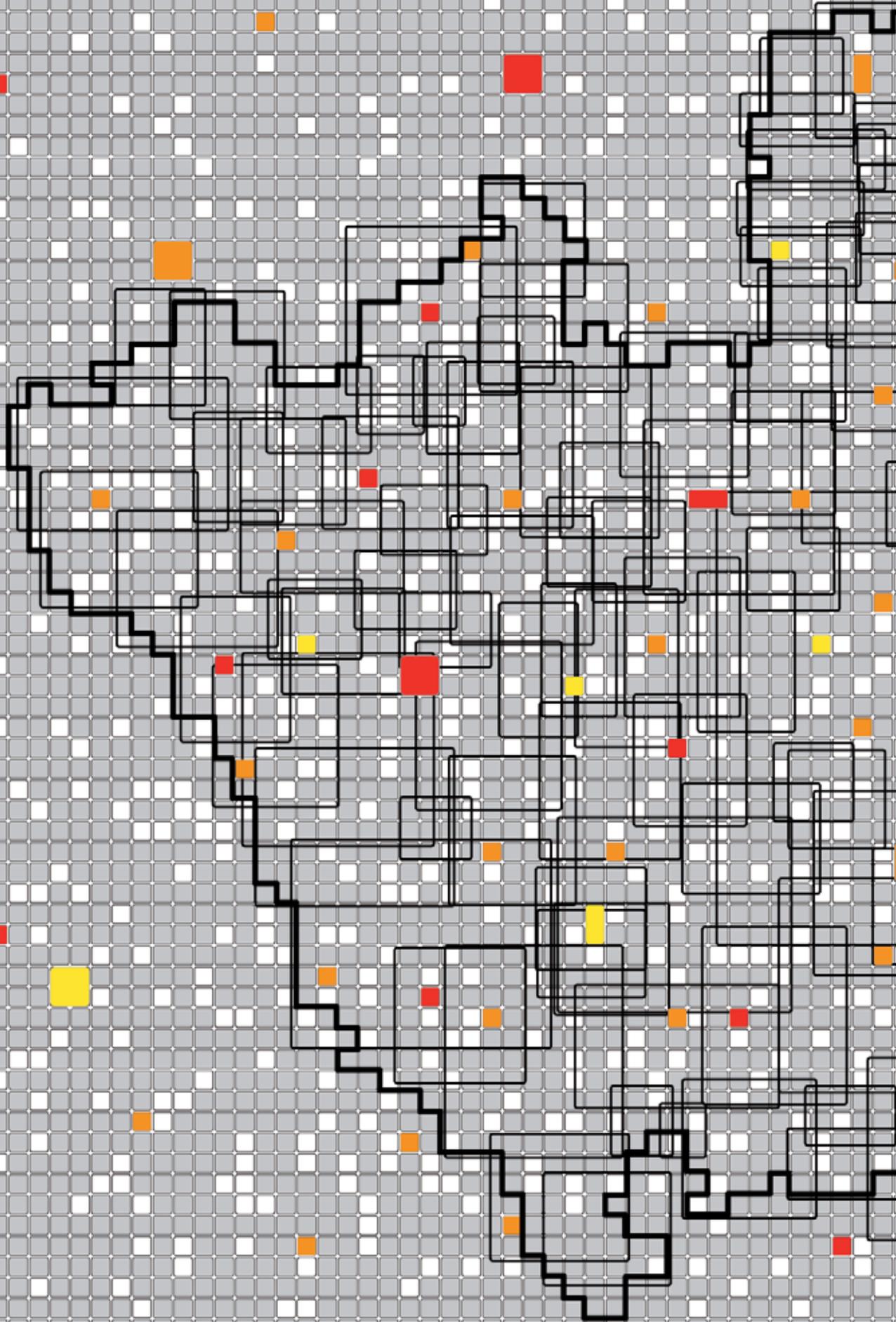
intorno alle quali anche interessi e persino valori e concezioni del mondo diverse e in qualche misura confliggenti possano almeno parzialmente riconoscersi.

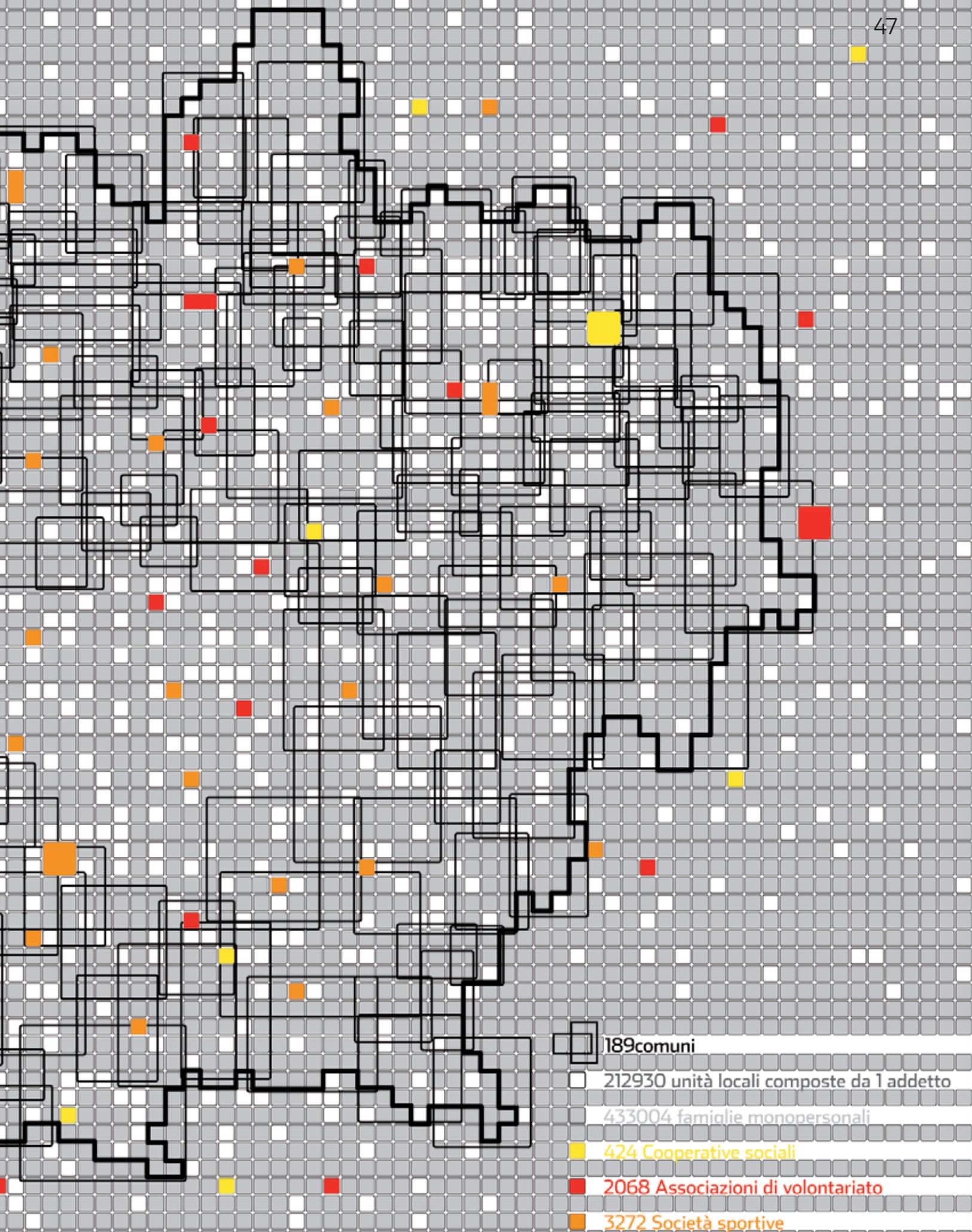
Il tema della frammentazione ha dunque tre snodi cruciali: quello della capacità di regia e di orientamento strategico da parte di una pluralità di attori pubblici e privati; quello della costruzione di pratiche di democrazia locale inclusive, efficaci e non manipolative; quello della costruzione di regole chiare per tutti gli attori, che permettano alla società di “fare da sola” identificando tuttavia criteri di convivenza che siano in grado di contrastare l'imbarbarimento della vita pubblica.

COSA SUCCEDEREBBE IN FUTURO SE QUESTE TRE CONDIZIONI NON SI VERIFICASSERO E SE CRESCESSERO CONGIUNTAMENTE LA COMPLESSITÀ E LA FRAMMENTAZIONE DEI PROCESSI DECISIONALI, IN ASSENZA DI UNA REGIA STRATEGICA, E L'IMPOVERIMENTO DELLA VITA PUBBLICA E DELLE PRATICHE DI DEMOCRAZIA LOCALE?

L'area milanese sarebbe completamente “sgovernata” senza per questo essere più libera e aperta all'innovazione sociale. Una città senza regole, nella quale la “civicness” non è premiata ma penalizzata, le forme di conflitto pubblico rimosse o represses, i contrasti tra diversi livelli di governo sempre più accentuati sarebbe una città nella quale sempre più prevalgono da un lato l'incapacità di produrre beni pubblici e collettivi, dall'altro gli interessi di un numero sempre più limitato di attori forti, che detengono tutte le risorse rilevanti (a partire da quelle finanziarie) e che non hanno alcun interesse a disegnare dispositivi di governance capaci di generare anche benefici di natura collettiva. Questa frammentazione potrebbe portare sia al blocco dei processi decisionali che devono condurre all'assunzione di decisioni di interesse collettivo, lungo una deriva che ha già caratterizzato gli ultimi decenni e che ha fatto perdere a Milano il suo primato di città fattiva e operosa, sia all'impovertimento dei luoghi di conflitto democratico rispetto a scelte di investimento che finiscono per favorire pochi e per depri- vare la città di risorse collettive.

Il territorio
della frammentazione dei decisori





Milano 2015 verso una nuova visione

Osservata oggi, esercitando sguardi diversi e molteplici, la provincia di Milano restituisce l'immagine complessa di una realtà territoriale "dissociata", che sembra presentare simultaneamente due anime: quella di un territorio con una forte vocazione e ambizione internazionale, pienamente inserito tra le grandi realtà metropolitane europee, nodo rilevante della rete dell'economia globale e, allo stesso tempo, quella di un territorio "faticoso" da abitare nella quotidianità, un contesto caratterizzato da una precaria qualità della vita, da una scarsa qualità ambientale e da progressivi fenomeni di fragilizzazione e frammentazione sociale.

Milano e la sua regione urbana sono altamente performanti, ma il loro ruolo di centro dello sviluppo non può essere assunto come uno status acquisito, soprattutto se, come rilevato anche dagli operatori globali, l'area milanese risulta poco attrattiva perchè poco "vivibile": una condizione preoccupante, soprattutto in prospettiva, in un contesto internazionale nel quale è l'economia della conoscenza a sostenere l'economia reale, a svolgere il ruolo di motore dell'innovazione, e nel quale la capacità di produrre ricchezza e di competere è strettamente legata alla possibilità di generare condizioni abitative utili ad attrarre saperi, professionalità, capitale creativo, ecc.

Le dinamiche oggi in atto, pur non configurandosi per lo più, ancora, come delle "emergenze" conclamate, lasciano intravedere un destino decisamente meno roseo per la città, per il territorio della provincia e per la regione urbana in genere. Un futuro critico che potrebbe manifestarsi, nel prossimo decennio, secondo le modalità ipotizzate nelle "quattro immagini del cambiamento" precedentemente descritte.

Un futuro decisamente non auspicabile, nei confronti del quale è necessario reagire costruendo una prospettiva di sviluppo innovativa, che prenda le mosse dalla consapevolezza del fatto che la competizione con le altre grandi città europee non può darsi esclusivamente sul piano della produzione economica, anzi: è proprio sul piano della qualità dell'abitare che Milano dovrà inevitabilmente confrontarsi, riconoscendo le proprie criticità e lavorando per raggiungere standard già acquisiti da altre grandi realtà continentali.

Si tratta di una dimensione progettuale ancora poco presente nel dibattito locale: Milano, infatti, guarda con ragione all'Europa, ma costruisce le proprie rappresentazioni e il proprio immaginario collettivo in relazione ai primati nazionali acquisiti; essi, per quanto rilevanti e indiscutibili, contribuiscono ad alimentare retoriche efficaci dal punto di vista della comunicazione politica, ma poco generative e poco fertili dal punto di vista della messa in opera di energie nuove, realmente propedeutiche allo sviluppo.

Tutto ciò assume una rilevanza ed un'urgenza particolari proprio oggi, in una fase in cui Milano è autorevolmente candidata ad ospitare, nell'anno 2015, l'Expo Universale "Feeding the planet, energy for life". Quale Milano ospiterà (qualora la candidatura risulti vincente) la grande manifestazione internazionale? Quali trasformazioni potrebbero darsi entro quella data e come potrebbero essere governate affinché la città, il territorio provinciale e la regione urbana siano in grado di configurarsi come un contesto accogliente, abitabile e nuovamente "ambito" dai grandi operatori internazionali? Soprattutto, quale ruolo sinergicamente costruttivo potrebbe eventualmente assolvere l'Expo, nella definizione di una più ampia prospettiva di sviluppo per la regione urbana milanese e per i suoi abitanti?

Il Progetto Strategico promosso dalla Provincia di Milano si propone di fare proprio questo: costruire una nuova visione in grado di orientare positivamente le scelte e le azioni che gli attori istituzionali, economici e sociali dovranno intraprendere nei prossimi anni.

Una visione fondata sulla convinzione che le esigenze della produzione e quelle del vivere siano complementari. Una visione supportata da strategie e azioni progettuali concrete, in grado di incidere in modo positivo sulla vivibilità, sulla competitività, sulla capacità di governo, sulla coesione sociale e territoriale dell'area milanese.

Una visione che si configura come una grande immagine di riferimento, verso cui tendere, e che aspira a costruire una dimensione cooperativa, nell'accezione migliore del termine: uno sfondo ideale di riferimento entro il quale sia possibile, nel rispetto delle differenze di identità, di interessi e di aspirazioni espressi dalle diverse componenti sociali, economiche e politiche presenti nel territorio, costruire un "gioco a somma positiva" in grado di garantire il conseguimento di più elevati livelli di benessere individuale e collettivo.

UN NODO RILEVANTE nella rete delle grandi città globali; una porta che mette in relazione la regione urbana con il resto del mondo;

UNA GRANDE REGIONE URBANA articolata nelle sue diverse città, che sapranno organizzarsi in termini di complementarità per dare forza, identità e struttura all'intera area milanese e darsi nuove modalità di governo;

UNA CITTÀ CHE RESPIRA nella quale l'inquinamento atmosferico e delle altre risorse naturali non rinnovabili è significativamente ridotto grazie a efficaci interventi di carattere ambientale;

UNA CITTÀ PIÙ VERDE, perché avrà saputo ricreare condizioni diffuse di naturalità, connettendo gli spazi aperti urbani con i grandi parchi dell'area metropolitana e salvaguardando e qualificando le aree agricole;

UN TERRITORIO CARATTERIZZATO DA UNA MAGGIORE FACILITÀ E VELOCITÀ DI CONNESSIONI E DI RELAZIONI, grazie a reti efficienti di trasporto pubblico e a nuove infrastrutture strategiche capaci di offrire un "valore aggiunto" territoriale e paesistico;

UN LUOGO PIÙ CONFORTEVOLE E ACCOGLIENTE per chi vi abita e per chi voglia abitarvi o soggiornarvi temporaneamente, dove sarà più facile trovare casa, grazie ad un significativo riequilibrio del mercato immobiliare, esito di un miglioramento complessivo della qualità degli spazi della residenza e dell'efficienza dei trasporti;

UNA CITTÀ PIÙ GIOVANE, più attrattiva e più dinamica: un ambiente stimolante e invitante perché disponibile ad accogliere e a valorizzare nuovi giovani talenti, nuove professionalità e nuovi stili di vita;

UNA METROPOLI APERTA ALL'INNOVAZIONE SOCIALE, in grado di valorizzare la forza propositiva espressa dalle molteplici popolazioni che abitano il territorio;

UNA CITTÀ PIÙ COESA E SOLIDALE, capace di combattere povertà e emarginazione, accogliere e di integrare le comunità di immigrati, di fornire servizi efficienti e accessibili a individui e famiglie, costruendo un sistema condiviso di valori civici di riferimento, pur nel rispetto delle differenze e delle specificità;

UNA METROPOLI PIÙ COMPETITIVA, capace di porsi come nodo rilevante nell'economia della conoscenza, perché avrà saputo valorizzare il ruolo culturale, sociale ed economico delle università e dei centri di ricerca, favorendone l'integrazione sinergica con il mondo della produzione;

UNA METROPOLI IN CUI SIA MENO PESANTE

IL RAPPORTO TRA CITTADINI E ISTITUZIONI: un luogo in cui cittadini, abitanti, imprenditori, utenti temporanei riescano a trovare un dialogo più semplice con l'amministrazione nel suo ruolo regolativo e normativo;

UN CONTESTO AMBITO PER LA LOCALIZZAZIONE DI NUOVE IMPRESE, anche perché ambito dalle persone come luogo in cui vivere.



La visione proposta dal Progetto Strategico della Provincia di Milano descrive un quadro plurale e complesso di obiettivi e volontà, che trovano un denominatore comune nella necessità di definire e attuare azioni progettuali mirate a fare della provincia e della regione urbana milanese un contesto più competitivo, ma anche più attrattivo e più ospitale sia per gli operatori economici, sia per gli abitanti temporanei, sia per i residenti. Solo dal dialogo e dalla interazione tra le domande espresse da queste diverse componenti sociali, presenti sul territorio, sarà possibile elaborare un percorso di sviluppo concretamente praticabile e in grado di superare le criticità che tradizionalmente caratterizzano gli approcci settoriali al governo delle trasformazioni territoriali.

Tutto ciò suggerisce la necessità di dare spazio ad un nuovo “fuoco delle politiche”, in grado di tenere in conto, in forma sintetica, la pluralità e la complessità dei problemi da affrontare e dei traguardi che si vogliono raggiungere.

Una “parola” che riassume in sé, anche da un punto di vista fortemente simbolico, la prospettiva di sviluppo che la Provincia di Milano intende proporre ai Comuni del territorio, agli attori istituzionali, agli attori economici, agli attori sociali e, più in generale, ai cittadini: **abitabilità**.

Abitabilità una prospettiva strategica

Declinazioni dell'abitabilità campi dell'agire strategico

Il concetto di "abitabilità"

fa riferimento ad un'idea non statica ma processuale di "abitare", comprensiva di una molteplicità di forme di interazione sociale e spaziale: differenti modi di "usare", occupare e strutturare il territorio, da parte di cittadini e imprese residenti, ma anche non residenti.

Parlare di "abitabilità" significa dunque fare riferimento ad una prospettiva di sviluppo territoriale che pone al centro della propria dimensione operativa i seguenti aspetti.

La qualità della vita e dell'ambiente per i cittadini residenti, per gli abitanti temporanei, siano essi consumatori, fruitori di alcuni suoi servizi (come l'Università o il Sistema Sanitario), oppure operatori economici che vi si recano periodicamente; e anche per le imprese, nuove o già presenti, locali o provenienti dall'esterno, radicate o mobili, impegnate nella produzione di beni o di servizi, finalizzate al profitto o appartenenti al terzo settore.

La crescente domanda di standard qualitativi realmente accessibili, attraverso la sperimentazione di un nuovo sistema di *welfare* territoriale, capace di offrire servizi efficienti alle persone, e attraverso la predisposizione di beni pubblici essenziali: trasporti efficienti, aria pulita, verde di qualità, occasioni culturali e percorsi formativi, impianti sportivi, mobilità ciclabile e così via. Diviene fondamentale, quindi, cooperare attivamente alla creazione di tali percorsi, promuovendo e favorendo imprese sociali o culturali, e contribuendo alla riorganizzazione dei servizi pubblici territoriali.

La domanda di ambienti di vita, di ambienti di lavoro, di insediamenti e di infrastrutture più "amichevoli", che garantiscano una dimensione del vivere quotidiano meno faticosa e più ricca dal punto di vista delle esperienze e delle occasioni di socialità. Diviene fondamentale, quindi, prestare attenzione alla possibilità di fare, di promuovere iniziative, di elaborare e sviluppare progetti, di esprimersi creativamente nella vita quotidiana e nel lavoro, in un contesto non solo fisico-ambientale ma anche socio-istituzionale che, al tempo stesso, faciliti l'entrare in relazione, la condivisione di alcune azioni, garantendo libertà, fluidità, ma anche sicurezza.

L'importanza di "spazi" fisici, istituzionali e di potere. Flessibilità, malleabilità, porosità sono le caratteristiche che rendono tali spazi capaci sia di ospitare nuove forme di residenza, di lavoro, di innovazione, di vita di relazione (esito delle trasformazioni sociali, culturali ed economico-produttive che, negli ultimi decenni, hanno interessato il contesto italiano e in particolare le grandi aree metropolitane come la regione urbana milanese), sia di mettere in relazione le singole iniziative di produzione (pubblica e privata) di beni comuni, poiché l'abitabilità è innanzitutto un bene comune.

Al fine di perseguire la visione e la prospettiva di sviluppo prima enunciate, cioè il conseguimento di una soddisfacente dimensione di abitabilità nella regione urbana milanese e nel territorio provinciale, il Progetto Strategico non si limita ad elencare auspicabili strategie ed azioni; esso definisce piuttosto dei campi tematici entro i quali operare concretamente attraverso specifici progetti (da attivare o già messi in opera dall'Amministrazione provinciale) e attraverso la costruzione di politiche urbane destinate a promuovere "buone pratiche" già presenti e riscontrabili nel territorio, ma anche in altre realtà italiane e straniere.

Ogni campo tematico può essere inteso come una "declinazione" del concetto di abitabilità: un punto di vista parziale ma comprensivo, non settoriale, utile a definire, di volta in volta, una concreta dimensione operativa e a istituire le condizioni indispensabili per l'attivazione di processi di trasformazione in grado di generare effettive ricadute positive sul territorio.

Ognuna di esse sarà oggetto di trattazione nei paragrafi successivi. Tale sezione si configura dunque come uno dei dispositivi progettuali proposti dal Progetto Strategico.

Le declinazioni dell'abitabilità sono:

Abitare

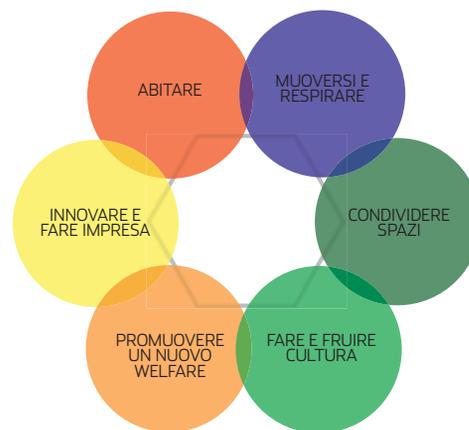
Muoversi e respirare

Condividere spazi

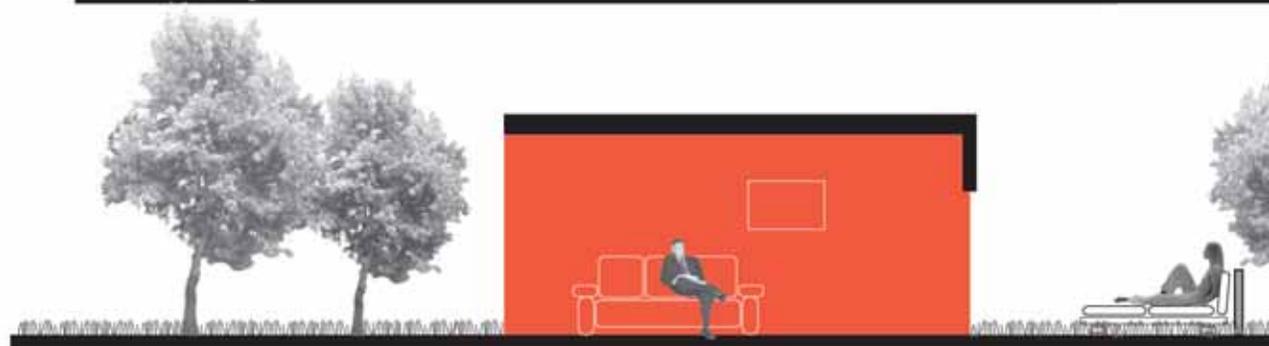
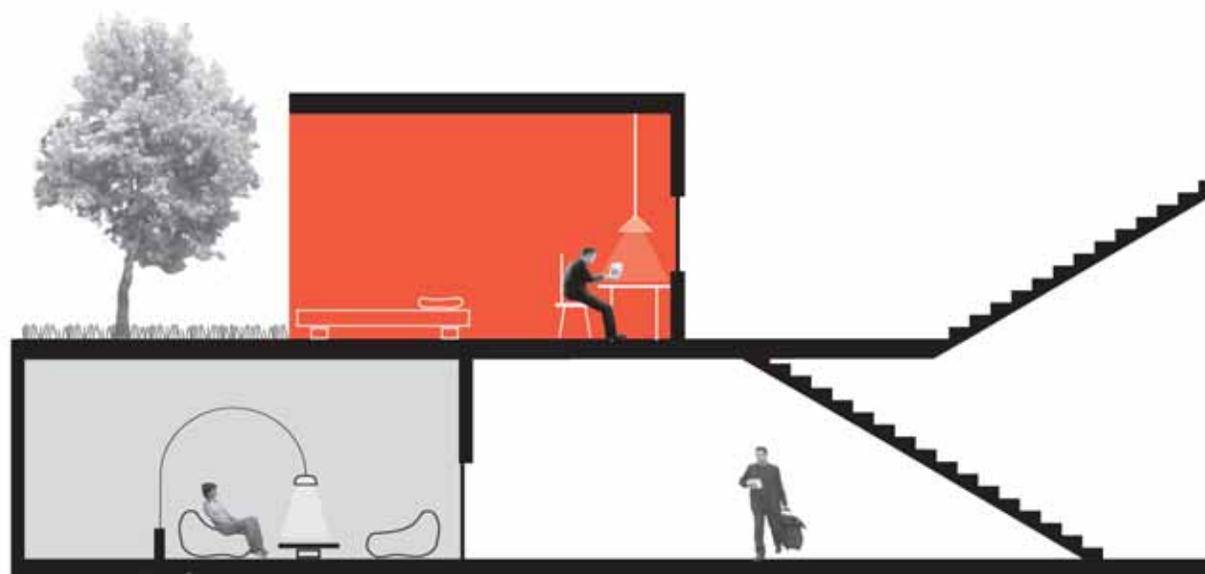
Fare e fruire cultura

Nuovo welfare

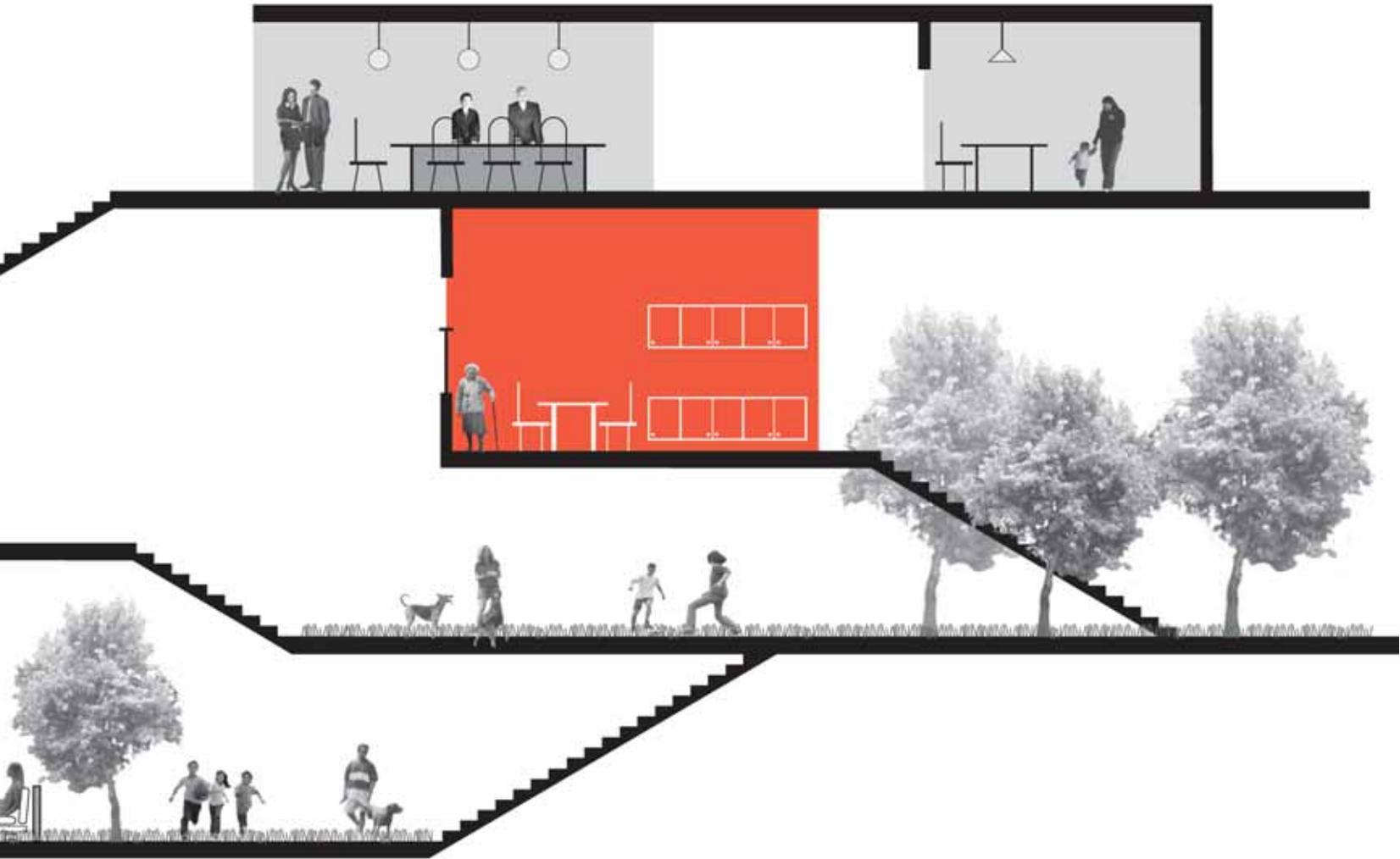
Lavorare, innovare, fare impresa

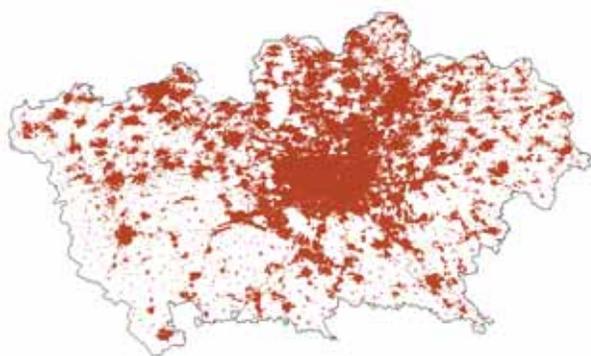


Una provincia abitabile, perché capace di facilitare l'accesso dei cittadini alla "casa", senza che essi siano costretti a ricorrere a soluzioni precarie e provvisorie. Capace di promuovere iniziative utili a rendere flessibile la residenza, in modo da valorizzare le individualità e le diverse scelte di vita, che spesso comportano differenti e mutevoli temporalità e domande di spazi. Una provincia capace di promuovere la qualità dello spazio esterno e relazionale dell'abitare, facendo sì che ognuno possa contribuire alla costruzione collettiva dell'ambiente urbano, dei paesaggi plurali e degli spazi di relazione. Una provincia capace di agire senza inseguire un astratto disegno pianificatorio, ma riconoscendo alcuni processi in atto, accompagnando e orientando alcune molecolari trasformazioni in corso, dando spazio alle tante tattiche degli abitanti che il settore immobiliare o le politiche pubbliche non di rado osteggiano.



Abitare

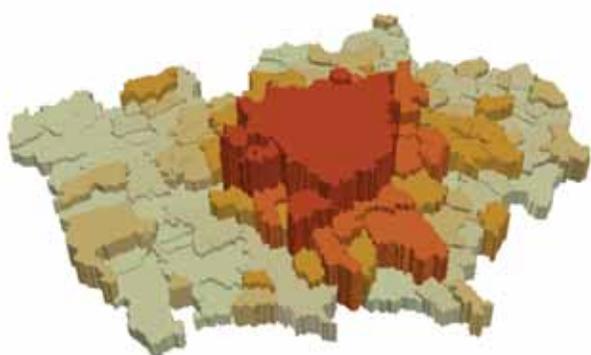




URBANIZZATO

2001

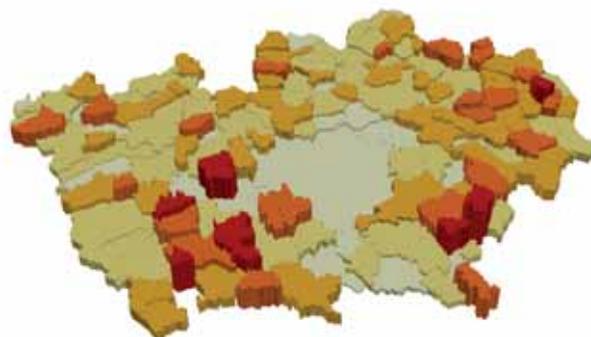
fonte: cartografia DUSAF



DENSITÀ

POPOLAZIONE
RESIDENTE / URBANIZZATO

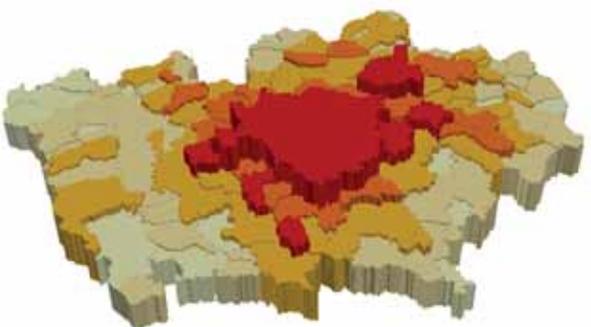
fonte: elaborazione dati
ISTAT - DUSAF, 2001



CRESCITA

VARIAZIONE PERCENTUALE
URBANIZZATO 1990 - 2001

fonte: elaborazione dati ISTAT, 2001



VALORI IMMOBILIARI

SECONDO SEMESTRE 2006

fonte: osservatorio del mercato immobiliare,
Nota Territoriale, Milano, secondo semestre, 2006

Abitare Le sfide

La regione urbana milanese nell'ultimo secolo ha conosciuto una straordinaria storia di miglioramento delle condizioni abitative: la conquista di un'abitazione sempre più confortevole, ampia e in proprietà; la crescente soddisfazione per lo spazio "interno" dell'abitare (negli appartamenti condominiali urbani, nelle palazzine suburbane, nelle villette isolate o a schiera) che ha contribuito ad allentare la ricchezza di relazioni dei cortili milanesi e delle corti lombarde. Questa storia ha riguardato anche una quota elevata di popolazione immigrata, perché Milano (e la regione tutta) è stata in grado di accogliere nuove popolazioni, offrendo loro la possibilità di trovare non solo un lavoro, ma anche una casa e un nuovo spazio di relazione e di convivenza. Oggi questa storia "di sviluppo" si è arrestata o perlomeno è in aperta crisi. Da un lato il modello di risposta alle domande dell'abitare (tutto rivolto all'interno, alla casa in proprietà e ad un modello abbastanza uniforme e unico di "casa") mostra più di una crepa (di cui sono spia i fenomeni di silenziosa "recessione" residenziale di molti milanesi, i livelli crescenti di insoddisfazione abitativa nonostante il confort alloggiativo, le esigenze inascoltate di forme flessibili mobili e di nuove forme di residenza dei giovani); dall'altro per i nuovi arrivati (stranieri e italiani) Milano sembra ancora in grado di dare lavoro, ma non sembra più dare abbastanza risorse economiche per avere una casa. Insomma, la crescita economica e la possibilità di occupazione non garantiscono più la casa e, al tempo stesso, avere una casa (almeno per molti) non garantisce più un buon abitare.

Di fronte a questa realtà è possibile segnalare tre sfide.

La prima sfida, quella che si può in parte ricondurre alla più tradizionale politica sociale della casa, è quella di dare una risposta alla difficoltà di avere un'abitazione a un prezzo "accessibile", di poter accedere alla casa. In questo senso si segnala non solo la presenza di una fascia minoritaria, ma significativa, di popolazione che rischia di essere esclusa o lo è già dall'accesso ad una casa (entro un circolo in cui marginalità sociale ed esclusione dalla casa si autoalimentano) o che è costretta ad abitare in sistemazioni precarie e con elevatissimo affollamento, ma anche la crescente difficoltà, da parte di un numero non insignificante di famiglie di ceto medio-basso, a sostenere rate di mutui di una casa acquistata o livelli particolarmente elevati di affitto. Si tratta di una difficoltà a cui si risponde generalmente con due mosse tattiche che generano inedite situazioni di coabitazione. Da un lato la rilevante quota dei ceti popolari metropolitani che rimane quasi asserragliata nella casa della famiglia di origine. Dall'altro, la crescente frequenza delle coabitazioni, sia quelle super affollate dei nuovi immigrati dal terzo mondo nei patrimoni edilizi marginali, sia quelle meno esplosive tra nuovi lavoratori qualificati attratti da Milano, i cui guadagni non sono spesso sufficienti per accedere ad una casa individuale.

La seconda sfida, inedita, è quella di tener conto di una differenziazione della domanda abitativa, sempre più libera, sempre meno riconducibile ad un dato naturale, sempre più frutto di una originale e non facile definizione personale, che si scontra con un modello abitativo offerto ancora univoco. Da un lato l'alloggio nella sua forma standard sembra poco adattarsi a nuove forme di vita familiare e di convivenza tra persone, alle forti differenziazioni delle esigenze nel ciclo di vita della stessa famiglia tradizionale, nonché alle mutate

relazioni tra residenza e lavoro e alla loro compenetrazione; soprattutto si registra la difficoltà di adattare il patrimonio abitativo a nuove e plurali forme di convivenza, a nuove relazioni tra pratiche abitative e lavorative, alla crescita di pratiche di cura assolute dalla famiglia nella propria abitazione e alle forme di convivenza temporanea con altri (amici, ospiti, badanti, co-affittuari, ecc.). Dall'altro, c'è la difficoltà a rispondere ad un processo di differenziazione negli stili di vita ed abitativi che investono non solo l'alloggio, ma anche il rapporto con lo spazio esterno, e che comportano una domanda plurale di "paesaggi dell'abitare", di spazi di prossimità, di tipi e livelli di interconnessioni con altri luoghi, di forme di relazione con l'urbano e il non costruito, di relazioni di distanza con i propri simili e con chi si sente diverso. L'impressione sempre più forte è che, nell'area milanese più che in altre metropoli, lo spazio per un abitare plurale e flessibile sia negato o almeno reso particolarmente difficile, tanto dal mercato quanto dalle politiche e venga salvaguardato solo, e con crescente difficoltà, in alcune zone porose e ricche di mixità della periferia storica di Milano e nelle molte *città di città* della regione urbana, con i loro differenti materiali urbani e i loro differenti paesaggi. Una varietà che spesso si mostra come l'unica "presa" possibile di un sapiente agire tattico di molti individui e famiglie, che tuttavia alcune forme di valorizzazione immobiliare da un lato e un elevatissimo consumo del suolo dall'altro stanno distruggendo.

Una terza ed ultima sfida muove dalle difficoltà a confrontarsi con alcune dinamiche tipiche anche di altre metropoli, in particolare a valorizzare le nuove dimensioni spazio-temporali dell'abitare contemporaneo più aperte all'esterno e ai paesaggi urbani, temporanee, plurilocalizzate. In primo luogo si segnala con quanta difficoltà Milano dia

ospitalità a popolazioni che vi risiedono temporaneamente per ragioni di lavoro, studio o per l'accesso ad alcuni suoi servizi. In secondo luogo, con maggior riferimento alla storica introversione dell'abitare milanese, si segnala come a Milano e in Lombardia sia più difficile gestire la generale metamorfosi del senso di ciò che è "interno" ed "esterno". Oggi lo spazio interno è sempre più connesso immaterialmente con "mondi lontani anche pericolosi ma osservabili e conoscibili in sicurezza e con comodità seduti sul proprio divano", mentre lo spazio esterno vicino alla casa, lo spazio di prossimità (nelle città-mondo) si fa più ignoto, diventa luogo di incontro con la varietà (non preordinata) dei vicini, sconosciuti. In terzo luogo, anche a Milano quote non marginali di popolazioni abitano più case e più territori (ad esempio abitano tra diverse città-metropoli, ma anche tra territori veloci e densi e territori lenti e rarefatti, luoghi di emigrazione e luoghi di arrivo). Questo abitare "al plurale" più case e più territori rischia tuttavia di alimentare in forme nuove un connotato che è emerso nel tempo dell'area milanese: quello di proiettare sempre più al suo esterno i luoghi del "ben vivere".

Abitare 10 idee progettuali

Interventi combinati per l'abitare integrato 1

Sostenere iniziative orientate a superare la monofunzionalità dei comparti urbani (in particolare nei casi di nuova edificazione) utilizzando la dimensione residenziale come opportunità per intercettare altri tipi di esigenze e di sollecitazioni iniziando da quelle che provengono dall'intorno e dal contesto territoriale. Non si tratta solo di ricercare un'integrazione tra funzioni diverse, ma anche di favorire una molteplicità di pratiche d'uso dei nuovi insediamenti, di moltiplicare il campo degli interessi e di arricchire il sistema delle opportunità per diversi gruppi sociali. Si tratta da un lato di moltiplicare l'offerta di edilizia in affitto a canone moderato entro i piani integrati di ristrutturazione urbanistica (in aree già urbanizzate, con densità crescenti in rapporto all'accessibilità su trasporto collettivo) e con una quota fissa, come nell'esperienza francese e spagnola, più che con una politica settoriale su nuove aree da urbanizzare; dall'altro, di creare, entro questi interventi integrati, dei servizi locali o sovralocali pubblici e di consumo che favoriscano lo scambio con il tessuto circostante e lontano, e la relazione tra popolazioni differenti.

In entrambi i casi l'azione della Provincia può essere solo indiretta: di stimolo ed eventualmente di premialità per i comuni che prevedano nei propri PGT una quota minima di edilizia in affitto nei piani attuativi, di stimolo perché la regione preveda una norma come quelle spagnole e francesi nella LR 12.

Forme di partenariato tra pubblico e privato per l'abitare sociale 2

Moltiplicare i soggetti di offerta di edilizia in affitto sociale e moderato, evitare che l'accesso all'edilizia sociale diventi una rendita per taluni inquilini. Costruire le condizioni tecniche e politiche affinché si arrivi ad un "accordo largo sulla casa" e si sviluppino le convenienze per le parti pubbliche e per le parti private nel sostegno di iniziative residenziali orientate all'abitare sociale, e quindi finalizzate alla locazione permanente a canoni calmierati rispetto al mercato. Fissati gli obiettivi che tutelino l'interesse pubblico e i criteri per la massimizzazione delle ricadute sociali, si tratta di disegnare una strategia nella quale sia possibile impiegare le risorse pubbliche (aree, incentivi e agevolazioni, risorse economiche) come leva per la mobilitazione delle risorse private (siano esse economiche, progettuali, gestionali).

Operativamente, la Provincia potrebbe attivare un tavolo tra i diversi soggetti interessati lungo la linea di concertazione istituzionale già avviata dall'attuale Amministrazione.

3

Valorizzare i processi di riuso residenziale debole di patrimoni marginali

Si tratta di valorizzare i processi di riuso, da parte di soggetti economicamente deboli (spesso immigrati), di patrimoni edilizi (urbani e rurali) semi-abbandonati e sottoutilizzati, con forme di credito, di sostegno progettuale ai micro-interventi edilizi, di agevolazione nei cambi d'uso non conformi (ad esempio dei negozi o dei piccoli laboratori periferici in residenza), promuovendo anche patteggiamenti e protocolli sull'uso di spazi collettivi adiacenti (presa in cura dei nuovi arrivati,...). Questa potrebbe essere una delle azioni portanti della politica per l'immigrazione anche di profilo professionale medio-alto.

La Provincia potrebbe studiare (con alcuni Comuni) la fattibilità di forme di incentivi che possono essere territorialmente differenziati con grande elasticità nel tempo, per bilanciare pratiche di riuso che possono dare alternativamente corso a processi di "ghettizzazione" oppure di "gentrification", ossia per favorire nelle aree di riuso una certa mixité. La Provincia, inoltre, di concerto con la Regione e con le imprese che attirano manodopera immigrata, potrebbe predisporre buoni casa (non generici) per l'acquisto e la ristrutturazione di edifici abbandonati.

4

Moltiplicare e diversificare l'offerta per l'abitare temporaneo

Moltiplicare gli spazi di residenza temporanea-collettiva secondo modelli non rigidamente riferiti ad una sola popolazione (studenti, parenti malati, lavoratori temporanei ecc...), privilegiando il riuso di patrimoni edilizi marginali e sedi in prossimità dei nodi del trasporto collettivo può rappresentare un tassello importante di una nuova politica della casa. In questa direzione negli ultimi anni, specialmente nel Comune di Milano e in rapporto con le Università, sembra essere maturata una certa attenzione per la realizzazione di pensionati studenteschi (e in parte per le Rsa). Molto meno esplorata è la realizzazione di residenze dove possano convivere popolazioni differenti e una riflessione sulla dimensione esterna di queste residenze, sulla possibilità di predisporre spazi e strutture ibride di accesso aperto. Più in particolare, nel campo delle politiche sociali e per i giovani si potrebbe pensare a misure di sostegno a studenti e giovani lavoratori di ceto medio-basso che fuoriescono dalla casa di famiglia, nella forma di buoni o piccoli prestiti da restituire senza interesse, oppure con l'offerta di residenze temporanee e/o semi-collettive.

L'azione della Provincia in questo caso è di stimolo e indiretta, e si deve rivolgere a Regione, Comuni, università, imprese. La Provincia potrebbe cofinanziare alcune realizzazioni-pilota, incentivando esercizi di progettazione sperimentale o, ancora, incentivare la presenza di simili spazi nella pianificazione attuativa integrata.

5

Favorire la flessibilità dell'alloggio e della combinazione casa-lavoro

Si tratta di stimolare la realizzazione di forme alloggiative flessibili e componibili, capaci di tener conto delle esigenze della famiglia nell'evoluzione nel tempo, di facilitare forme di semi-coabitazioni con anziani e disabili di cui si prende cura, con figli che si rendono autonomi, con badanti, ma anche con coetanei, sia delle diverse forme possibili di convivenza tra casa-lavoro. Si possono immaginare tre linee di azione: la prima è quella dell'abbinamento di diversi moduli alloggiativi; la seconda è quella di costruire moduli alloggiativi con divisioni interne facilmente modificabili e diversa organizzazione dell'impiantistica; la terza è legata all'offerta di spazi aperti individuali e collettivi di coabitazione. Tale progettualità dovrebbe esprimersi sia nelle aree di ristrutturazione urbanistica pesante, sia a supporto dei più minuti riusi residenziali o misti di spazi artigianali-produttivi o dei piani terra del vecchio commercio di prossimità.

Il ruolo della Provincia potrebbe essere quello, da un lato, di promuovere un'azione di verifica della fattibilità di simili interventi alla luce delle regolamentazioni edilizio igienico sanitarie ecc.; dall'altro di stimolare prime sperimentazioni con bandi o con la realizzazione di alcuni intervento modello (in concerto con le associazioni dei costruttori).

6

Compensazione ecologica per ogni attività costruttiva, incentivi per la trasformazione ecologica del patrimonio esistente e per progetti edilizi "ecologici"

Nel quadro di una ricerca di incontro tra le esigenze di case, abitazioni, alloggi e di piccoli e grandi spazi aperti, parchi, estese campagne, luoghi di silenzio, ogni attività costruttiva (anche delle opere pubbliche) dovrebbe essere oggetto di compensazione ecologica e preventiva, nel senso di provvedere a realizzare altrove interventi con forte valore naturalistico, ecologico e ricreativo (boschi, filari e siepi in aree agricole, prati stabili, singoli lotti di grandi parchi periurbani, ecc...). Ciò deve valere anche per insediamenti commerciali e produttivi di cui oggi si chiedono solo compensazione a parcheggio e in opere viabilistiche funzionali alle sole attività economiche insediate. Questi interventi ambientali devono essere realizzati a carico di chi costruisce e prima di costruire. In secondo luogo, vanno elaborati dei sistemi regolativi e di incentivazioni per una effettiva riconversione ecologica del patrimonio edilizio esistente e di quello offerto nelle nuove edificazioni. La prima a livello edilizio sul bilancio energetico degli edifici e degli alloggi. La seconda a livello urbanistico, secondo due modelli complementari, ma differenti: da un lato con forme di incentivazione delle edificabilità (favorendo indici elevati) a ridosso dei nodi infrastrutturali (stazioni trasporto pubblico, reti di teleriscaldamento, ecc...); dall'altro, con disposizioni insediative ed edilizie a minor densità ma energeticamente ottimali nelle aree più disperse (con pannelli solari, accessibilità ciclabile, soluzioni architettoniche che limitino i consumi energetici, cura del verde privato e semi-collettivo, ecc).

Anche in questo caso il ruolo della Provincia può essere rilevante, attraverso il PTCP (con riferimento specialmente ai principi di compensazione ambientale ripresi ad esempio dall'esperienza tedesca), attraverso la gestione strategica e integrata (e non "separata") dell'ordinaria attività dei settori Ambiente, Parchi, Agricoltura e Viabilità e trasporti, attraverso la promozione di bioarchitettura in tutta l'edilizia pubblica provinciale (specialmente negli edifici scolastici), infine attraverso bandi e incentivi verso buone pratiche che stimolino l'attività a livello comunale.

Progetti innovativi per l'abitare a basso costo, ma sostenibile

7

Avviare, in accordo con le associazioni di categoria ed altre organizzazioni sensibili al tema, procedure concorsuali orientate a favorire processi di innovazione nel mondo della progettazione e della costruzione edilizia, con riferimento ai materiali e alle tecnologie costruttive, al fine di abbattere e contenere i costi di manutenzione, di gestione e di realizzazione delle opere. La sperimentazione potrebbe coinvolgere anche le Amministrazioni comunali interessate, per verificare la possibilità di elaborare regolamenti edilizi più articolati e attenti ad introdurre, nel rispetto dei requisiti di qualità in particolare di tipo ecologico, caratteristiche speciali e straordinarie per la costruzione/ristrutturazione. Il progetto potrebbe interessare edifici destinati ad uso abitativo e rivolti a persone e nuclei che faticano ad entrare nel mercato dell'offerta immobiliare ordinaria.

La Provincia può costruire condizioni regolative (anche attraverso lo strumento del PTCP) e sperimentazioni progettuali che incentivino l'innovazione su questo fronte. Iniziative localistiche e di quartiere sempre più inappropriate per le popolazioni giovanili e di mezza età.

Mantenere, rafforzare e reinventare le differenze dei paesaggi urbani della regione metropolitana

8

Riformare il degradato paesaggio metropolitano, reinterpretare le sue storiche differenze, evitare la sua banalizzazione-uniformazione in ulteriori e omologanti espansioni edilizie, in progetti urbani di basso profilo, in una infrastrutturazione ancora una volta slegata dal progetto di paesaggio; evitare la frammentazione degli spazi agricoli, ripensare la campagna anche con riferimento alla sua valenza urbana qualitativa, creare nuovi complessi paesaggi urbani rispondenti anche a stili di vita differenti sono aspetti non marginali per consentire prese differenziate alle pratiche dell'abitare, per garantire supporti per pratiche plurali non negate ma certo rese più difficili in un indistinto e degradato spazio periurbano.

La Provincia può fare molto su questo terreno, sia con il PTCP (in una qualche misura anche attraverso una autonoma assunzione di responsabilità), sia con politiche attive del paesaggio (concertate con Comuni e Regione) in particolare integrate ai progetti infrastrutturali, sia con una riflessione sul ruolo dell'agricoltura e delle campagne urbane. Il tutto con interventi e progetti-pilota di riqualificazione del paesaggio, un paesaggio ordinario pensato come elemento essenziale dell'abitare.

9

Lavorare sullo spazio di prossimità della residenza (anche attraverso forme di co-housing) e sulla dimensione relazionale dell'abitare

Un ripensamento dei caratteri dello spazio di prossimità (specialmente aperto e/o collettivo, ma non solo) della residenza sembra particolarmente urgente in relazione a due grandi temi dell'abitare "con" gli altri "in" un territorio. Innanzitutto, con riferimento alla enorme facilitazione che esso può consentire all'attività di cura della popolazione anziana e infantile, un tema per certi versi molto noto ma assai trascurato nella definizione e gestione quotidiana degli spazi aperti collettivi-privati (cortili e giardini condominiali) o pubblici, o nel sostegno alle pratiche di buon vicinato. In secondo luogo, con riferimento a spazi non contigui, ma comunque significativi della inevitabile dimensione "esterna" dell'abitare. Nel primo caso, possono essere rilevanti forme di co-housing e un ruolo attivo e propositivo di associazioni di cittadini nella costruzione volontaria e nella cura di simili spazi; nel secondo caso, si pone un problema più ampio di ridefinizione di uno spazio di convivenza lontano dai tradizionali modelli urbano-comunitari.

In entrambe le direzioni l'azione della Provincia può essere solo indiretta e di stimolo attraverso progetti pilota o con bandi che diano piccoli cofinanziamenti a programmi ed azioni. Un intervento diretto della Provincia può tuttavia nascere da un ripensamento degli spazi degli istituti scolastici per l'istruzione superiore, che già in taluni casi si configurano come spazi di relazione di scambio e di vita anche fuori dagli orari e scolastici e non solo per l'uso esclusivo delle palestre da parte delle società sportive giovanili. Questi spazi ben si prestano del resto a riscoprire dimensioni esterne di relazione, fuori da dimensioni localistiche e di quartiere sempre più improprie per le popolazioni giovanili e di mezza età.

10

Interventi sui mercati sregolati e speculativi, condizionando i soggetti d'offerta

Si tratta di pensare una politica di "ordine pubblico" rispetto a fenomeni paragonabili all'usura, con riferimento all'affitto ad immigrati di patrimoni edilizi degradati, dove l'elevato canone si accompagna spesso a sovraffollamento; non con usuali pratiche di sgombero, ma con interventi sulla proprietà sia di tipo repressivo, sia attraverso forme di incentivazione e concertazione, nella direzione di una politica di affitto moderato, con incentivi a ristrutturazioni "leggere", alternative al binomio degrado-valorizzazione.

Operativamente, gli interlocutori principali della Provincia dovrebbero essere la Prefettura e le associazioni dei proprietari e degli inquilini. Per una prima sperimentazione andrebbe individuata un'area-critica dove questo tipo di illegalità più si manifesta con più evidenza.

Abitare Progetti e suggestioni

... dall'Atlante

L'Atlante dei Progetti e delle Politiche per l'abitabilità mostra le direzioni in cui la Provincia di Milano sta già lavorando rispetto all'abitare.

Innanzitutto, la Provincia ha promosso il *Patto Metropolitano per la casa* che si pone due obiettivi centrali: produrre un quadro condiviso di informazioni e di conoscenze circa il patrimonio abitativo disponibile ed il fabbisogno espresso; promuovere il confronto e la cooperazione tra Enti territoriali che si occupano di politiche abitative. Un progetto di ampio raggio, che riconosce l'esigenza di ricomporre un quadro di domanda che si fa sempre più complesso perché molto diversificato. Il *Patto Metropolitano per la casa* rappresenta il 'luogo' entro cui avviare una riflessione alla scala metropolitana, mirato a individuare risorse, potenzialità, buoni esempi da replicare.

La Provincia sta poi concentrando la propria azione sul sostegno ad alcune categorie di popolazione che hanno particolari esigenze e difficoltà relativamente all'abitare, lavorando alla definizione di risposte ad hoc.

È questo il caso di due progetti rivolti alla popolazione detenuta: *Comunità per madri detenute e i loro bimbi* e *Accoglienza per persone in carcere*. In entrambi i casi, la Provincia mette a disposizione il proprio patrimonio edilizio per fornire luoghi accoglienti per mamme e bambini, per offrire accoglienza e sostegno durante la riprogettazione dei percorsi di vita delle persone in carcere, per supportare il loro reinserimento nella società.

Nella stessa direzione di supporto lavorano, seppure in via più indiretta, alcuni progetti rivolti alla popolazione straniera, alle persone diversamente abili e ad alcune categorie di popolazione fragili. Gli *Sportelli per immigrati* offrono un servizio di informazione volto a facilitare l'inserimento della popolazione straniera; il progetto *Non più soli* si propone di sperimentare reti per la residenzialità delle persone disabili adulte; il *Fondo di garanzia per i lavoratori atipici* favorisce i percorsi di stabilizzazione dei lavori atipici combattendo i processi di potenziale fragilizzazione sociale.

La *Rete per le emergenze sociali*, infine, si propone di promuovere la cooperazione tra istituzioni e soggetti del terzo settore, per promuovere azioni integrate di accoglienza e in-

clusione delle persone e dei gruppi in situazioni di disagio e svantaggio.

La Provincia, infine, promuove progetti rivolti al miglioramento ambientale, alla diffusione delle energie rinnovabili e delle tecnologie 'pulite', all'incremento del livello di sicurezza della città che certamente possono contribuire in maniera sostanziale alle strategie per l'abitabilità nel campo dell'abitare. Esempi di questa linea di azione sono i progetti della *Dorsale Verde Nord* e della *Forestazione*, le iniziative volte alla *Diffusione della conoscenza ambientale* e alla realizzazione di uno *Sportello per l'energia e l'ambiente*, i progetti di *Sicurezza partecipata*, la *Consulta sulla sicurezza* e il *Progetto Monitor*.

... dal Bando

Le proposte del Bando segnalano un approccio composito al tema dell'abitare. I progetti spaziano dalle questioni più strettamente fisiche attinenti alla sostenibilità costruttiva, alla bioarchitettura, al risparmio energetico, a quelle che trattano la qualità degli spazi in cui si vive, il paesaggio e le forme di convivenza entro i quali la casa è inserita, a quelle infine relative ai diritti e alle opportunità per le fasce deboli della popolazione. Tali proposte possono dunque essere ordinate rispetto alle tre grandi sfide che abbiamo segnalato.

La prima sfida – relativa all'accesso alla casa e agli aspetti sociali dell'abitare – è quella affrontata dal maggior numero di proposte. Un primo gruppo di proposte porta al centro le questioni legate alle esigenze di alcune specifiche popolazioni: gli anziani (*Anziani, formule di sostegno dell'abitare*), gli immigrati (*Casa senza frontiere*), i richiedenti asilo politico (*S.A.R.A soluzioni abitative per richiedenti asilo*), i giovani e le giovani coppie (*Home, House, Housing*), gli studenti universitari (*Modello di fattibilità economico, gestionale e progettuale per iniziative di housing universitario*) progettando soprattutto servizi di informazione, che mettano al corrente delle possibilità presenti sul territorio e concesse dalla legge, e modelli gestionali che migliorino la qualità dell'abitare.

Un secondo gruppo di proposte si rivolgono, più in generale, a quelle che vengono definite fasce deboli, per ragioni di reddito o di difficoltà legate a processi di fragilizzazione sociale, definendo nuove politiche dell'abitare integrato e promuovendo forme innovative di finanziamento (*Un modello di intervento integrato per le politiche dell'abitare, Recupero del villaggio*

Breda e realizzazione del villaggio sociale- costruire connessioni, I fondi immobiliari etici per la costruzione di un modello sperimentale nell'housing sociale).

La seconda e terza sfida, se si eccettua una proposta di carattere più generale che propone delle iniziative di discussione pubblica delle politiche abitative e dei nuovi modi di abitare con attenzione alle nuove forme di coscienza sociale (*Modelli abitativi per una nuova vita*), viene raccolta focalizzandosi su due aspetti.

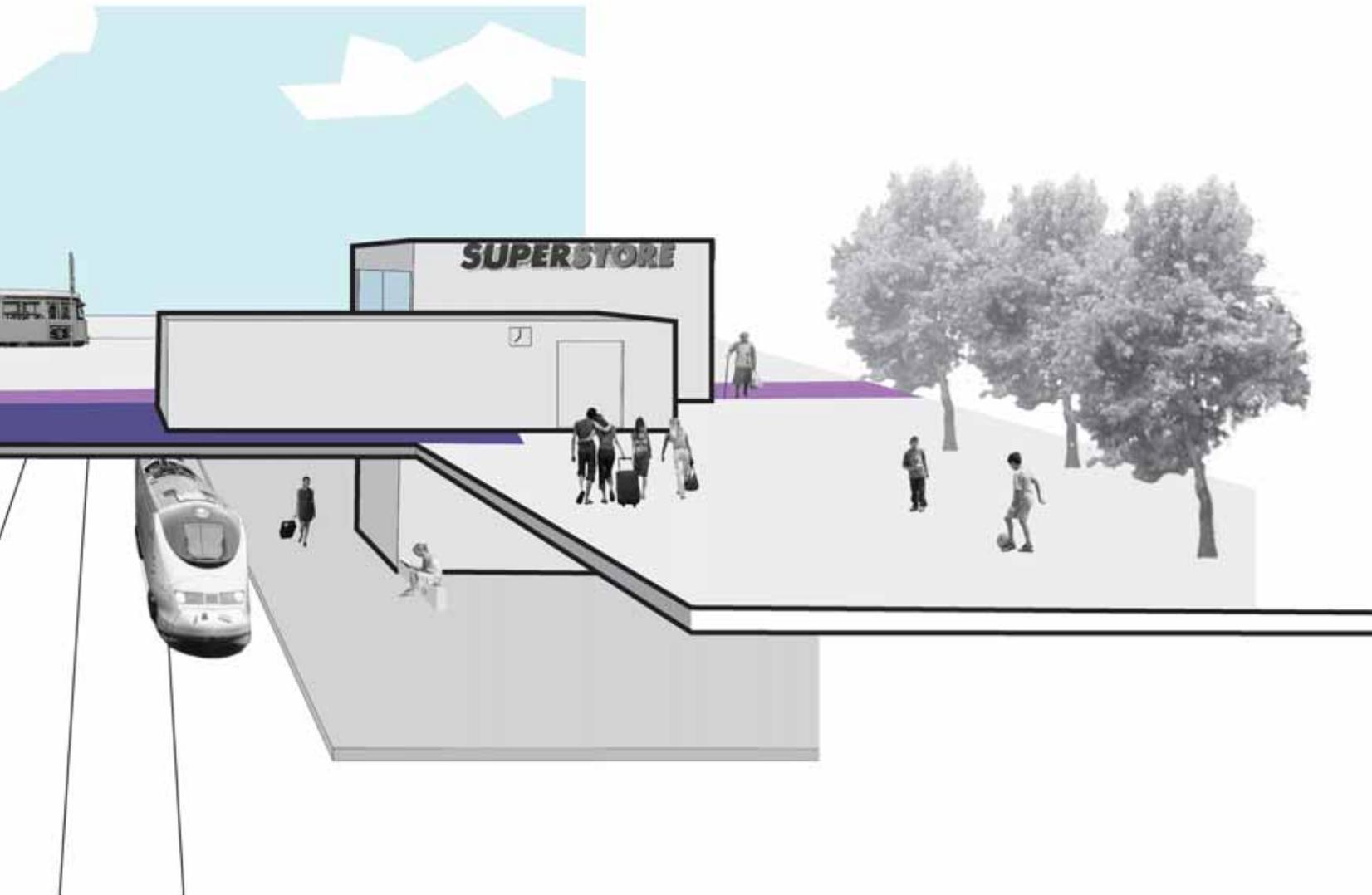
Un gruppo di proposte si concentrano sui temi della bio-edilizia, con il duplice obiettivo di predisporre luoghi di informazione entro cui reperire notizie e consigli sulle tecnologie innovative, sia a livello istituzionale sia in modo auto-organizzato ed auto-promosso (*Abitare sostenibile: iniziative di promozione e di incentivo; Guida pratica di eco-bio architettura per il cittadino*) e di incentivare il risparmio energetico, con progetti rivolti alla diminuzione dei consumi attraverso il miglioramento delle dotazioni domestiche e l'adozione di materiali appositi (*Buone pratiche per la riduzione del consumo idrico ed energetico e riduzione conseguente delle emissioni di CO2, Casa sicura, città sostenibile*).

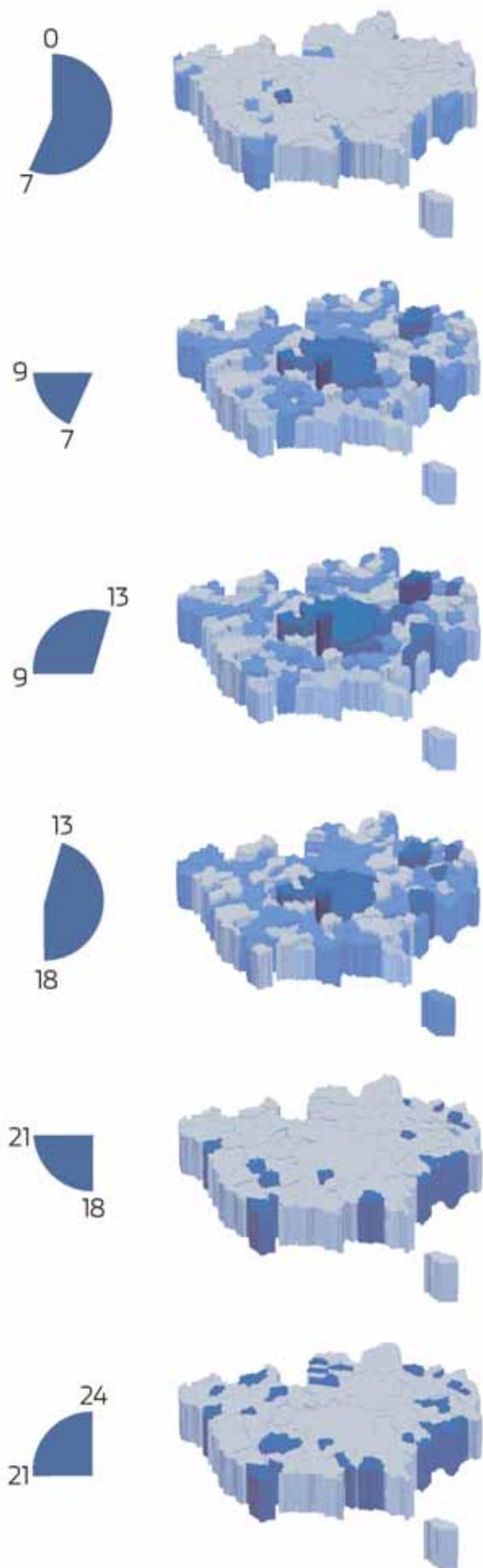
Un secondo gruppo di proposte mette in primo piano la necessità di ripensare e riprogettare l'ambiente entro cui si abita, proponendo idee volte all'animazione degli spazi collettivi e alla progettazione di iniziative che favoriscano l'integrazione sociale. Al centro di queste proposte vi sono gli spazi comuni, cortili e piazze ma anche teatri collettivi e sale di quartiere, letti come risorse per la promozione di incontro e confronto che consentono di creare quelle reti di solidarietà, amicizia, condivisione e identità in grado di arricchire la dimensione dell'abitare (*Il Ludobus in cortile. Interventi di Ludobus nei cortili popolari di San Siro, Abitare il quartiere, Cantieri di comunità. Costruire reti di un quartiere che cambia*). È possibile osservare che i temi della convivenza tra popolazioni diverse fuori da logiche comunitarie, quelli della pluri-residenzialità o della flessibilizzazione dell'alloggio così rilevanti nelle pratiche e nelle tattiche quotidiane di non pochi abitanti della regione urbana milanese, rimangono ancora ai margini di forme di mobilitazione associativa e progettazione collettiva.

Muoversi e respirare

Una provincia abitabile, perché capace di riconoscere pienamente il diritto degli abitanti a muoversi, ma anche perché capace di diffondere una cultura della responsabilità in relazione a questo tema. Un territorio che garantisce, a chi vi abita e a chi vi lavora, una pluralità di forme alternative di mobilità e la possibilità di scegliere quelle in grado di offrire la maggiore flessibilità, connettività e reversibilità. Una provincia che incentiva l'uso delle forme di trasporto a minore impatto ambientale, per permettere ad ogni abitante di sviluppare i propri progetti personali, generando il minor carico possibile di agenti inquinanti.

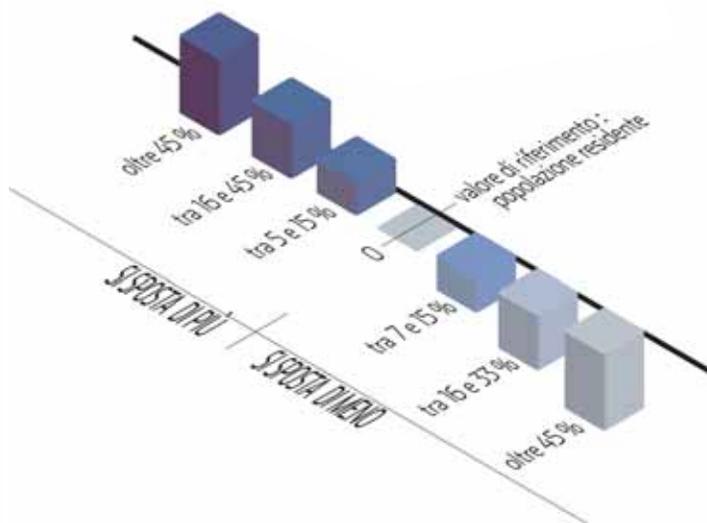






VARIAZIONE PERCENTUALE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE PER FASCIA ORARIA

Le pratiche d'uso rivelano "territori" della mobilità nuovi, accanto al consolidarsi di situazioni emerse nel recente passato. Si intensifica la mobilità multidirezionale, che disegna una strutturazione in rete degli spostamenti più articolata; crescono gli spostamenti trasversali che definiscono un sistema di relazioni meno gerarchizzate che interessa soprattutto i territori più dinamici della regione urbana e che non trovano nelle reti per la mobilità e di trasporto pubblico una adeguata offerta; diventa più articolata la catena di spostamenti giornalieri; la propensione alla mobilità cambia in relazione alla condizione professionale e agli statuti di lavoro; si dilatano le fasce di punta giornaliera, accompagnate da un incremento dei tempi medi di spostamento. Nelle immagini, la popolazione di ogni fascia corrisponde alla popolazione residente sommata alle entrate nel comune e sottratta delle uscite. I dati, normalizzati per essere confrontabili, restituiscono la quota di popolazione presente all'interno di ogni comune in ciascuna fascia oraria.



Muoversi e respirare Le sfide

Nella Provincia di Milano ogni giorno si compiono circa 3.489.310 spostamenti (esclusi i ritorni a casa, Regione Lombardia, 2002) per motivi di lavoro, di studio, di svago per acquisti. Di questi spostamenti "solo" 1.999.922 sono spostamenti pendolari (Istat, 2001), di cui 53% sono in auto; 19% con mezzo pubblico, 18% utilizzano la bici e la marcia a piedi.

I dati della mobilità quotidiana, generati da spostamenti ricorsivi, ma anche occasionali, spesso multidirezionali e articolati, restituiscono un uso allargato e denso dei territori della regione urbana milanese, da parte dei suoi cittadini, legato all'emergere di un numero crescente di luoghi che "hanno senso" per un individuo.

Essi sono, da un lato, esito delle trasformazioni intervenute nei tempi, nei luoghi e nei modi della vita quotidiana; dall'altro, essi stessi fattori che concorrono a ristrutturare il territorio.

In generale si affermano, accanto a quelle più tradizionali (pendolarismo casa-lavoro, casa-scuola), nuove forme di mobilità di tipo occasionale e periodico (city users, business men, pendolari di lunghe distanze, mobilità legata alla multi-residenzialità), che concorrono a intensificare la densità e il numero degli spostamenti quotidiani.

Queste diverse forme di mobilità sono esito di nuovi regimi temporali legati alle trasformazioni del lavoro e delle norme sociali. Si assiste a una razionalizzazione del tempo disponibile: economizzato per ridistribuirlo nel corso della giornata, della settimana o dell'anno; il tempo diventa così più denso e, al contempo, "esplosivo", poiché differenziato. Ma anche ad un indebolimento delle frontiere spaziali e temporali tra lavoro e vita privata: un numero crescente di figure professionali vive in un regime di disponibilità permanente al lavoro, che diviene sempre più immateriale ma nonostante questo

sempre più denso e diversificato.

Le conseguenze delle pratiche di mobilità delle persone, che usano i mezzi e le risorse disponibili per lo spostamento in relazione non solo alla loro disponibilità effettiva, ma anche ai propri progetti personali, alle proprie preferenze e alle proprie capacità (competenze, accesso ai diversi mezzi, disponibilità finanziarie, ecc.), si leggono chiaramente sul territorio: densamente abitato e attraversato, esso risulta afflitto da una crescente congestione da traffico e da valori oltre la soglia di inquinamento atmosferico e acustico, legati all'aumento costante della mobilità veicolare, alla dilatazione delle ore di punta, ecc.

I territori delle mobilità individuali assumono la forma di un arcipelago di luoghi e legami tra i quali le persone si muovono, vivendo al contempo legami forti e radicati con alcuni territori, quelli di provenienza o residenza in particolare, ma al tempo stesso sperimentando una forte propensione alla mobilità e al nomadismo, quasi un radicamento nella fluidità. In cui il tempo alla pari dello spazio assume rilevanza mentre la contiguità (come prossimità nello spazio) continua a rafforzare le relazioni locali e al tempo stesso viene rinnovata dalla connettività (la disponibilità e l'accesso a reti di comunicazione e quindi a nuove potenziali relazioni).

In queste condizioni, la mobilità diventa "capitale sociale" e il diritto al movimento rappresenta un valore e una risorsa chiave di integrazione e di opportunità; per questo, migliorare l'offerta del trasporto pubblico è una condizione necessaria, ma non sufficiente, per migliorare l'abitabilità della regione urbana milanese. Diventano infatti centrali le questioni inerenti l'accesso all'offerta, che orientano a concentrarsi sui processi di sincronizzazione (temporale e spaziale) tra momenti di produzione, di consumo e di vita quotidiana, più che sulla semplice verifica della consistenza delle risorse in gioco.

Così come azioni capaci di intercettare e riconoscere le diverse popolazioni mobili e politiche integrate di gestione delle domande (al plurale) di mobilità. E al tempo stesso di promuovere forme di mobilità sostenibile che possano ridurre gli effetti negativi delle pratiche di vita individuali, favorendo una rinnovata cultura collettiva della responsabilità ambientale: in cui da un lato le persone siano messe in grado di scegliere forme di mobilità sostenibile senza sacrifici personali pesanti, dall'altro i territori possano coniugare in modo le proprie scelte di sviluppo socio-insediativo ed economico con appropriate politiche integrate di mobilità.

Certo non può bastare questo per assicurare alla regione urbana un'aria migliore: i valori da tempo oltre la soglia che contraddistinguono in maniera indifferenziata le città che la compongono segnalano una situazione di criticità a cui concorrono evidentemente una serie di fattori problematici, che attengono anche ad altre questioni, tra le quali il ritardo nell'uso di tecniche costruttive e di tecnologie ed energie rinnovabili, la sempre più ridotta capacità di rigenerazione ambientale del territorio, la ridotta capacità di un sistema produttivo locale di piccola e media impresa di investire sull'ambiente. Politiche integrate che agiscono sulla mobilità delle persone e delle cose e sulla organizzazione dei territori debbono essere per questo accompagnate da altre capaci di rinnovare le risorse scarse a disposizione, superando l'approccio emergenziale che ha caratterizzato l'ultimo decennio.

Sei allora le sfide a cui rispondere, basate su obiettivi trasversali e integrati, quali:

- sviluppare una rete integrata e un'offerta intermodale per la mobilità capaci di rispondere alle domande e alle pratiche delle diverse popolazioni e, al tempo stesso, di

favorire il ricorso a modalità non motorizzate di mobilità (riscoprendo ad esempio la bicicletta come strumento di mobilità quotidiana) e al trasporto pubblico;

- favorire la ricomposizione delle prossimità spaziali per ridurre la lunghezza degli spostamenti e moltiplicare i tragitti a finalità multipla, lavorando per garantire mixité nei luoghi di residenza, del lavoro, dello svago e in particolare nei nodi del trasporto pubblico; così da favorire attorno ad essi la realizzazione agevole di pratiche di movimento multiscopo (prendere un treno, fare la spesa, spedire una lettera, vedere una mostra, ecc.);

- promuovere un rinnovato dialogo tra le ragioni della mobilità e quelle della sostenibilità ambientale, favorendo la diffusione di una rinnovata coscienza ambientale nei cittadini, ma anche nelle istituzioni; si tratta di sostenere e dare impulso a programmi integrati d'azione che coniughino gli obiettivi della riduzione dell'inquinamento e della congestione con quelli della riproduzione delle risorse ambientali;

- offrire risposte alla molteplicità dei desideri residenziali e un'alternativa alla residenza nel periurbano, incentivando politiche di creazione di nuovi quartieri residenziali in ambiti dotati di buona accessibilità al trasporto pubblico;

- migliorare qualità ed efficienza nei servizi di trasporto e nei collegamenti necessari alla competitività alla scala europea e internazionale della regione urbana, facendo pagare i costi di tali servizi anche ai destinatari finali (business man, city users, turisti, ecc.), valutando l'impiego di strumenti di fiscalità;

- garantire sicurezza negli spazi della mobilità, come esito di un insieme di politiche integrate, finalizzate al miglioramento della qualità dello spazio pubblico e al raggiungimento di migliori condizioni di uso della strada per le utenze motorizzate e non (pedoni, ciclisti e altri utenti deboli).

Muoversi e respirare 10 idee progettuali

1 Un'Authority per la mobilità e i trasporti

Appare evidente, in un simile contesto problematico, l'urgenza di garantire coordinamento e integrazione tra le competenze dei diversi livelli di governo esistenti in tema di mobilità, trasporti e qualità dell'aria. Altri contesti simili hanno fatto una simile scelta: non è necessario, forse nemmeno utile, però istituire una struttura con competenze dirette di pianificazione e programmazione. Piuttosto, può risultare strategico attivare una figura di mediazione e facilitazione dei processi di costruzione di politiche integrate per la mobilità, in grado di presidiare i processi di attivazione di tavoli negoziali e concertativi finalizzati alla definizione di azioni condivise in tema sia di gestione della mobilità, sia di programmazione di nuove opere infrastrutturali, sia di indirizzo rispetto a politiche localizzative. Si tratta di lavorare alla configurazione di regole chiare, per garantire diritti di accesso e trasparenza nelle modalità di coinvolgimento strutturato e preliminarmente dei diversi attori, condizione che non solo risolverebbe la questione del perimetro di competenza della Authority per la mobilità, ma consentirebbe anche di inscrivere le politiche per la mobilità tra le priorità dell'azione pubblica, superando il richiamo spesso solo esortativo al coordinamento 'a priori' tra politiche infrastrutturali e pianificazione dell'uso dei suoli.

La Provincia può assumere un ruolo di "regia" nel coinvolgere gli attori e le istituzioni interessate al progetto (tra queste anche le Province contermini) in un confronto circa il ruolo e le competenze che il nuovo soggetto dovrebbe avere, promuovendo l'idea di un'agenzia leggera, in grado di superare i problemi posti dalla frammentazione delle competenze, separando la dimensione regolativa da quella gestionale e di coordinamento.

2 Infrastrutture stradali abitabili vettori di rigenerazione ambientale

Le infrastrutture della regione urbana milanese configurano spesso spazi poco abitabili, di scarsa qualità, ben lontani dall'essere l'esito e la premessa di "progetti di territorio" intesi come processi di valorizzazione territoriale sostenibili e compatibili col contesto, capaci di assicurare connessioni e accessibilità alla scala territoriale e garantire al contempo compensazioni accettabili per i territori attraversati e occasioni di riqualificazione locale. Appare sempre più urgente ritrovare la qualità dei progetti infrastrutturali, anche grazie alla proposta di strategie condivise per la progettazione di infrastrutture che possono assumere la forma di "linee guida", così come proponendo di ridefinire le caratteristiche tecniche e funzionali di alcune tipologie di strade e la normativa ad esse associata (ad esempio le "autostrade regionali") per migliorarne i caratteri progettuali e l'integrazione al contesto. Allo stesso modo, è possibile destinare risorse di progetto a interventi di riqualificazione della viabilità minore, con particolare attenzione alla riqualificazione delle strade radiali di penetrazione ai centri urbani; è possibile introdurre forme di compensazione aggiuntive alle misure di mitigazione tradizionali e valorizzare gli investimenti infrastrutturali previsti o già fatti, generando attorno ad essi occasioni localizzative in grado di contribuire alla crescita e alla valorizzazione di un territorio in funzione della sua accessibilità.

La Provincia, sulla scorta di alcuni progetti pilota ed esperienze già avviate sul tema (TEEM, Boffalora-Malpensa, Rho-Monza, ma anche la proposta di Classificazione della rete stradale della Direzione centrale trasporti e viabilità della Provincia) e coordinandosi con la Regione e con le Province lombarde che hanno già condotto esperienze pilota, può avviare la redazione di linee guida che tocchino i temi indicati, come fase di sperimentazione propedeutica all'avvio di un'azione coordinata a scala regionale. In particolare, può proporsi di sviluppare obiettivi di rigenerazione ambientale, anche attraverso i progetti di nuove infrastrutture, superando l'ottica della semplice compensazione ambientale e progettando infrastrutture "verdi" capaci di contribuire alla rigenerazione ambientale dei territori che attraversano.

3

Nodi di interscambio come occasioni di integrazione tra residenza, posti di lavoro, attività commerciali e per il tempo libero

I nodi di interscambio sono luoghi dalle grandi potenzialità, spesso non pienamente utilizzati. La qualità delle connessioni che essi offrono, le condizioni di contesto in cui sono localizzati (disponibilità di aree dimesse/sottoutilizzate, prossimità a funzioni strategiche, qualità morfo-funzionali dei tessuti limitrofi) possono essere elementi importanti su cui costruire politiche sperimentali di concentrazione di attività e di funzioni capaci di fare di essi degli spazi di integrazione tra pratiche diverse, quali quelle legate al lavoro, all'abitare, al commercio e al tempo libero. Per fare di alcuni di questi luoghi dei nodi strategici appare importante ricercare, entro uno scenario di scala territoriale significativa, congruenze tra ruolo funzionale del nodo e tipologia delle attività da insediare, e organizzare attorno ad essi forme di accessibilità diversificata. Il recupero di linee ferroviarie sottoutilizzate, il cui ruolo può essere ripensato rispetto alle forme dei paesaggi interferiti/serviti e alle domande di mobilità espresse dai territori, così come la promozione di programmi di riqualificazione e valorizzazione commerciale di stazioni di medio-piccola dimensione, possono essere in questo senso delle azioni importanti da avviare.

La Provincia, in quanto ente di orientamento e di indirizzo sui temi di interesse sovra-comunale per le politiche urbanistiche di scala locale, e competente per il servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma, può assumere un ruolo di indirizzo rispetto all'individuazione dei profili di accessibilità dei nodi e delle funzioni di scala sovra-locale da insediare, ma anche un ruolo di attivazione e di coordinamento di tavoli tra i principali soggetti coinvolti: enti locali, Regione, RFI, soggetti privati (promotori, proprietari di aree da trasformare, ecc.).

4

Nuove procedure negoziali e concertative per il progetto e per la riqualificazione di opere infrastrutturali

Le grandi opere infrastrutturali sono state spesso oggetto, in questi anni, di conflitti e contestazioni. Le procedure di consultazione, previste per legge solo a progetto definitivo, non danno spazio sufficiente al confronto. Appare invece essenziale, anche per superare lo stallo di alcuni processi decisionali (che finisce per aggravare la situazione di congestione), costruire procedure di consultazione interistituzionale strutturate, ripercorribili e flessibili, capaci di garantire trasparenza e diritti di accesso ai diversi soggetti in gioco, già nella fase di definizione del progetto. Si tratta, da un lato, di favorire la costruzione di reti di attori capaci di promuovere politiche coordinate per la mobilità e per le infrastrutture, ma anche efficacia nella loro realizzazione; dall'altro, di attivare processi di confronto strutturato tra le parti, facilitando il costituirsi di arene aperte non tanto alle rivendicazioni e alle discussioni "di posizione", ma alla individuazione di criteri di progetto derivanti anche dal "sapere contestuale", attraverso cui le comunità locali trovano modo di esprimersi e di legittimare il proprio contributo progettuale.

La Provincia, in quanto ente competente per la progettazione e la riqualificazione della rete della viabilità di scala provinciale, e per la programmazione infrastrutturale e la pianificazione territoriale, può promuovere la costituzione di un tavolo con Regione, Provincia, Comuni, per la definizione di regole per il coinvolgimento strutturato e preliminare degli attori implicati nella progettazione di opere infrastrutturali; ma può anche avviare progetti pilota sul tema.

5 Un fondo di compensazione per generare valore aggiunto per il territorio da interventi di potenziamento della rete infrastrutturale

Gli investimenti pubblici, quali la realizzazione di una nuova viabilità, una nuova offerta di trasporto pubblico, la creazione e/o il potenziamento dell'accessibilità di stazioni e nodi intermodali, generano importanti plusvalenze ed esternalità positive, che spesso però non riescono a diventare "valore aggiunto per il territorio". La possibilità di recuperare le plusvalenze prodotte dal nuovo intervento, per reinserirle anche in opere di adeguamento e di miglioramento delle condizioni generali di mobilità, oltre che in misure di compensazione per i territori attraversati, può attuarsi attraverso la sperimentazione di tasse di scopo e forme di fiscalità speciali (quali la tariffazione di alcuni servizi) con cui mettere alla prova i principi di responsabilità (chi consuma paga) e di equità sociale (chi beneficia di un progetto deve concorrere al suo sostenimento).

La Provincia, di concerto con gli enti gestori delle reti di trasporto pubblico e della viabilità, può costituire un tavolo tecnico per valutare le modalità e le forme più opportune per l'istituzione di "un fondo di compensazione" che lavori al recupero delle esternalità positive e delle plusvalenze generate da interventi infrastrutturali e ne indirizzi l'utilizzo a vantaggio dei territori attraversati, anche investendo in maniera strutturale sulla rigenerazione ambientale.

6 Mobilità lenta come soluzione per gli spostamenti quotidiani e occasione di responsabilizzazione individuale

Gli spostamenti quotidiani di breve-medio raggio costituiscono una quota importante della mobilità. La regione urbana milanese non favorisce l'uso della mobilità ciclo-pedonale: pochi percorsi dedicati, spesso frammentati e scarsamente integrati con gli spazi e i tempi del trasporto e dei servizi pubblici (dalle scuole ai parchi), ma anche con i nodi attrattori della mobilità privata (dai luoghi del commercio a quelli della cultura, del tempo libero, dello sport). Assicurare una migliore abitabilità può invece passare attraverso la costituzione di una rete di percorsi ciclabili pensati al servizio non solo della mobilità per il tempo libero, ma anche degli spostamenti obbligati, integrati con i nodi di interscambio del trasporto pubblico e della ferrovia (in cui trovare parcheggio e assistenza) e con le varie forme di mobilità (ad esempio con un sistema di integrazione tariffaria che consenta il noleggio delle biciclette nei nodi di interscambio della rete dei trasporti pubblici e della ferrovia). In questo senso non è solo il pubblico a poter fare la sua parte: offrire incentivi premiali alle soluzioni proposte dai Mobility Manager nei Piani degli spostamenti casa lavoro dei lavoratori può essere un contributo importante.

La Provincia ha già attivato iniziative importanti sul tema, come il Progetto MIBICI che ha consentito la redazione di un piano strategico e l'individuazione di 20 progetti finalizzati a disegnare una maglia completa per la mobilità lenta e progettare luoghi al servizio della mobilità ciclabile e di interscambio con trasporto pubblico per l'accessibilità a luoghi della cultura, del tempo libero, dello sport. Si tratta di fare oggi di MIBICI l'orizzonte di riferimento per tutte le progettualità locali, attorno a cui attivare le risorse progettuali ed economiche delle istituzioni locali, ma anche delle associazioni locali.

7

Quartieri senza auto

Nella *città di città*, sono pochi i luoghi in cui la strada non sia lo spazio dedicato alle macchine. Eppure la riqualificazione degli spazi dell'abitare potrebbe trovare in progetti pilota di quartieri con un ridotto numero di posti auto, da localizzare in prossimità di nodi di interscambio pubblico o in ambiti che presentano una elevata offerta di trasporto pubblico, serviti da piste ciclabili e in prossimità immediata di attività commerciali di vicinato, l'occasione per offrire una condizione abitativa più qualificata per caratteristiche e taglio dell'alloggio, disponibilità di servizi e spazi verdi privati o semiprivati, come contropartita per un impegno a non usare/possedere un'auto propria, quindi in cambio di una privazione relativa di autonomia negli spostamenti. Si tratta di sperimentazioni capaci di promuovere un cambiamento negli stili di vita, in particolare per quanto attiene l'utilizzo quotidiano dell'auto e l'attivazione di forme di cooperazione tra gli abitanti.

La Provincia, che con il Nuovo Regolamento Edilizio redatto dal Tavola Energia e Ambiente intende promuovere l'edilizia sostenibile e il contenimento del consumo energetico, può farsi promotrice, in coordinamento con gli enti locali e altri soggetti interessati (come ALER), di un Progetto Pilota orientato alla sperimentazione di un "quartiere senza auto" e, in prospettiva, può prevedere incentivi finanziari ai Comuni che promuovono la nascita di nuovi quartieri residenziali in ambiti già dotati o, facilmente dotabili, di buoni livelli di accessibilità al trasporto pubblico.

8

Confort nell'attesa, nel movimento e nell'interscambio tra diversi mezzi

Il tempo dedicato allo spostamento cresce, ma è spesso vissuto con disagio, passivamente, perché gli spazi in cui si svolge sono poco accoglienti, interessanti, stimolanti. È necessario oggi prestare rinnovata attenzione a questi spazi che non sono solo di passaggio, ma sempre più spesso di fruizione quotidiana, lavorando a garantirne qualità, plurifunzionalità, innovazione dei servizi offerti - sia per gamma che per modalità di offerta - promuovendo "eventi" e iniziative di animazione di differente natura (musica, arte, cinema, ecc.) e proponendo soluzioni progettuali capaci di coniugare esigenze tecniche e istanze di integrazione al contesto, facilità di accesso, percorsi semplici, illuminati, sicuri. In particolare, prestando attenzione ai soggetti più deboli come i bambini, gli anziani, i disabili: per tutti questi, spesso, le infrastrutture per la mobilità diventano luoghi inaccessibili e ostili. Per avviare simili operazioni può essere fondamentale attivare percorsi capaci di coinvolgere diversi soggetti interessati alla riqualificazione degli spazi del trasporto e a sperimentare un'offerta multipla di servizi pubblici e privati al cittadino. Allo stesso tempo è però essenziale migliorare le performance dei trasporti pubblici introducendo corsie riservate, occasioni di interscambio e forme di tariffazione integrata, frequenze rimodulate, l'estensione dell'orario di servizio, linee "trasversali" e servizi a chiamata in aree urbane dense, ma anche mettere in campo azioni di comunicazione efficaci e fornire informazioni in tempo reale al cittadino sulle condizioni del traffico, l'offerta di mezzi di trasporto pubblico e la integrazione modale; infine diventa utile migliorare la qualità degli spazi e dell'accessibilità delle stazioni di servizio del sistema tangenziale e autostradale.

La Provincia potrebbe avere un ruolo di regia nell'accompagnare e/o nell'attivare un percorso partenariale che coinvolga i soggetti di volta in volta interessati all'intervento (RFI e gli enti gestori del trasporto pubblico), che in molti casi non hanno una consuetudine a lavorare insieme.

9

Misure concrete per una migliore qualità dell'aria e un minore inquinamento acustico

La compromissione ambientale della regione urbana milanese è da tempo al centro dell'attenzione da parte degli attori istituzionali, oltre che dell'opinione pubblica: mentre la nuova legge regionale sulla qualità dell'aria sta ridefinendo il quadro decisionale e il territorio di riferimento delle politiche, la criticità della situazione richiede ormai misure urgenti per uscire dall'emergenza quotidiana. Esistono fronti molto diversi su cui investire: incentivi fiscali per sviluppare i "crediti di emissione"; sperimentazione di fonti energetiche alternative; bandi per la mobilità sostenibile; il rinnovamento del parco dei veicoli pubblici e la promozione di forme di trasporto collettivo non convenzionale, laddove la domanda è debole e/o dispersa; politiche di integrazione tariffaria che facilitino l'integrazione modale; una potenziata offerta di parcheggi di interscambio esterni all'area urbana densa e un efficace piano parcheggi per Milano e i comuni di prima cintura; la programmazione del flusso merci. Inoltre, si tratta di costruire una cultura della responsabilità e dell'informazione diffusa, con campagne di sensibilizzazione in favore delle energie rinnovabili e del risparmio energetico, un'informazione puntuale e trasparente sulla situazione. Per lavorare in questa direzione, condizioni fondamentali sono la continuità, la trasparenza e la visibilità delle attività dei tavoli consultivi istituiti dalla Regione con Province, Comuni, Arpa, ma anche dei tavoli tecnici già sperimentati tra Arpa, Ama, Istituti di ricerca pubblici e privati per l'innovazione degli strumenti di monitoraggio e per la ricerca e la sperimentazione di tecniche e soluzioni innovative in tema di controllo delle emissioni di agenti inquinanti e sonore.

La Provincia, ha già redatto e approvato le linee guida per un Patto Metropolitano contro gli inquinanti che affermano la necessità di un approccio integrato e trasversale per superare le misure di urgenza e per incidere strutturalmente sulle questioni legate all'inquinamento atmosferico, ma anche acustico, cercando di far coincidere i "territori delle politiche di mobilità e governo delle trasformazioni territoriali" con i "territori delle rilevazioni". La costruzione, con il progetto Metrobosco, delle condizioni per la rigenerazione ambientale a livello territoriale attraverso la messa in rete, l'ispessimento, la produzione di nuove risorse ambientali e la promozione, per l'adozione da parte dei Comuni, del Nuovo Regolamento Edilizio redatto dal Tavola Energia e Ambiente della Provincia (finalizzato a promuovere l'edilizia sostenibile e il contenimento del consumo energetico) possono essere entrambe misure efficaci per svolgere un ruolo di coordinamento strategico; la concretizzazione di misure di limitazione del traffico calibrate sulla regione urbana e non solo sul capoluogo, costituiscono passaggi necessari per superare una logica di emergenze.

10

Sincronizzare momenti di produzione, di consumo e vita quotidiana: le politiche dei tempi

L'intensità e la complessità della catena degli spostamenti giornalieri con finalità multipla che hanno dilatato le ore di punta, restituiscono un uso denso e continuato del territorio della Regione urbana milanese, in cui centrali diventano le questioni inerenti l'accessibilità all'offerta dell'insieme di destinazioni possibili, siano esse i luoghi di lavoro, di svago, di consumo.

In questo contesto diventa strategico lavorare per armonizzare le diverse azioni e sincronizzare i momenti di produzione, di consumo con le pratiche di vita quotidiana, attraverso una organizzazione degli orari dei servizi pubblici e privati d'uso pubblico, verificando la possibilità di definire un sistema di orari flessibile per i servizi pubblici e di interesse pubblico, di garantire una migliore regolazione della circolazione e contribuire così a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico.

La Provincia, oltre a promuovere e incentivare i Comuni alla redazione di Piani dei tempi e degli orari urbani, quali strumenti con cui riorganizzare i servizi pubblici e privati, orientandoli alle esigenze della domanda e non solo a quelle dell'offerta, può attivare tavoli di concertazione con i rappresentanti delle categorie imprenditoriali, i rappresentanti delle categorie dei lavoratori, con i Mobility manager d'area, con il Provveditorato agli studi per la costruzione condivisa di Linee guida in cui siano contenuti gli indirizzi strategici in materia di organizzazione degli orari dei servizi pubblici e privati d'uso pubblico. Può inoltre promuovere la realizzazione di un sistema informativo tale da offrire ai cittadini un migliore accesso alle informazioni ed agli atti, con un contemporaneo snellimento delle procedure.

Muoversi e respirare Progetti e suggestioni

... dall'Atlante

L'Atlante raccoglie una serie di progetti e politiche tese a migliorare la qualità della mobilità nella provincia di Milano. Si possono individuare tre "famiglie": quelle orientate a migliorare la qualità progettuale delle opere di nuova viabilità, grazie alla sperimentazione di approcci integrati e attenti alle domande che emergono dai territori attraversati; quelle tese a potenziare la rete della ciclo-pedonalità come opportunità non solo per l'accessibilità a luoghi della cultura, del tempo libero, dello sport, ma anche come risposta agli spostamenti cosiddetti obbligati, accanto al miglioramento della rete del trasporto pubblico; quelle volte a proporre azioni strutturali sul tema del controllo della qualità dell'aria, capaci di migliorare l'efficacia di politiche d'emergenza. Accanto a queste, vi sono poi progetti "trasversali", che incidono sulle pratiche di mobilità in virtù dell'uso allargato del territorio provinciale che essi inducono, creando nuovi servizi per un territorio esteso, con effetti diretti sulle pratiche di mobilità. Tra questi, il nuovo *Sistema territoriale integrato di servizi* in materia di Lavoro, Orientamento e Formazione e la *Formazione a sostegno dei settori produttivi in crisi*.

I nuovi progetti infrastrutturali costituiscono una delle sfide più rilevanti per l'abitabilità della regione urbana, sia in termini della qualità della vita, sia in termini di capacità competitiva. La qualità progettuale delle opere di nuova viabilità assume un peso strategico, come riconosciuto dalla Provincia sia con il progetto pilota della Tangenziale Est Esterna, sia con il progetto della strada provinciale Rho-Monza, che provano a dimostrare che un diverso approccio può essere sviluppato su questo tema. Un approccio attento al territorio, pronto alla discussione con le parti interessate e desideroso di promuovere l'integrazione della infrastruttura nei paesaggi attraversati. Un approccio integrato e non settoriale, efficace e al contempo attento alla sostenibilità economica, capace di esplorare e produrre valore aggiunto attorno ad una nuova infrastruttura. In sintesi: un approccio che dà centralità e importanza ad azioni integrate di accompagnamento del progetto di infrastruttura quali condizioni necessarie per dare una cornice d'azione comune a progetti che, in molti casi, attivano ingenti investimenti, mobilitano risorse, saperi, interessi anche conflittuali e che, come tali, non possono essere trattati

unicamente come risposte settoriali alla domanda di mobilità, o di cui occuparsi per ridurre gli impatti. Una simile ottica si ritrova ad esempio nel *Progetto dorsale verde Nord* che, se pensato in continuità ad altri progetti che interessano questo territorio, quali quelli infrastrutturali, diviene un progetto particolarmente importante in quanto legato ad una delle aree di maggior criticità ambientale ed insediativa della provincia, dove più urgente è l'investimento ambientale e l'azione di riqualificazione degli insediamenti e del paesaggio, a fronte della realizzazione della nuova infrastruttura.

Il potenziamento del ruolo della rete della ciclo-pedonalità e del trasporto pubblico, e la trasformazione dei nodi della mobilità in luoghi urbani, come contributo alla costruzione di un sistema della mobilità efficiente che consenta di muoversi più agevolmente all'interno del territorio provinciale, sono condizioni necessarie per garantirne l'abitabilità e, in questo senso, rappresentano una prospettiva cruciale per il Progetto Strategico. In questa direzione lavorano sia il progetto per la *Riqualificazione della Tranvia Milano-Desio-Seregno*, parte di un sistema di interventi di riqualificazione e sviluppo delle linee tranviarie e metropolitane, sia il progetto *MiBici*, che si propone di disegnare una maglia completa per la mobilità lenta e progettare luoghi al servizio della mobilità ciclabile e di interscambio con il trasporto pubblico per garantire l'accessibilità a luoghi della cultura, del tempo libero, dello sport. Si tratta di un programma che, grazie a un ampio processo di partecipazione dei Comuni, ha finanziato 20 progetti di scala sia locale sia territoriale, distribuiti su tutto il territorio provinciale, e che si propone di diffondere buone pratiche per i progetti relativi alla ciclabilità, con la redazione di linee guida.

Il tema della qualità dell'aria, in un contesto come quello di Milano e del territorio provinciale - ormai da tempo agli ultimi posti delle classifiche sulla qualità dell'ambiente - è centrale per costruire abitabilità nei termini proposti dal Progetto Strategico. Le linee guida per un Patto metropolitano per una forte e condivisa politica contro gli inquinamenti, approvate dalla Provincia, dimostrano l'impegno intrapreso per affrontare il problema secondo un approccio integrato e trasversale. Porre queste linee guida al centro delle azioni, delle politiche e della progettualità della Provincia di Milano significa proporre a tutti gli attori in campo, un metodo nuovo che re-interpreta il tema della mobilità in termini di diritto da assicurare a tutti i cittadini in quanto possibilità di muoversi a condizioni di

servizio accettabili e a prezzi ragionevoli, e al tempo stesso guarda alla mobilità in termini di sostenibilità delle pratiche di uso e fruizione del territorio urbano. Come dimostra la stretta integrazione tra questo progetto e quello di *Fore-stazione urbana*, legato a *Metrobosco*.

Reinventare i termini della compatibilità tra diritto alla mobilità e diritto alla qualità ambientale diventa dunque la sfida innovativa proposta dalla Provincia per contribuire al dibattito e alla produzione di politiche innovative ed efficaci. In questa prospettiva, la necessità di lanciare anche una campagna relativa alle energie rinnovabili e alle nuove tecnologie per gli edifici abitativi appare altrettanto rilevante, quanto quella di costruire un patrimonio ambientale capace di rigenerare le risorse esistenti.

... dal Bando

Il tema della mobilità, tra scelte individuali e collettive, è trattato con frequenza dai progetti presentati al Bando. Molti progetti riconoscono la centralità delle pratiche di mobilità nell'organizzazione della vita quotidiana e nella progettazione degli assetti spaziali alle diverse scale. D'altro canto, l'attenzione alle ricadute sull'ambiente delle pratiche di mobilità, così come di altri comportamenti quotidiani, è ricorrente tra gli attori che hanno presentato proposte al Bando: anche se la qualità dell'ambiente viene affrontata in un numero limitato di progetti candidati, alcuni di essi aprono però a un ventaglio di temi e modalità di soluzioni possibili.

Una prima famiglia di progetti riguarda in particolare la promozione della mobilità lenta per gli spostamenti obbligati, con interventi sia di tipo fisico che di tipo gestionale, come la realizzazione di piste ciclabili, la promozione di modalità di interscambio treno-bicicletta in alcuni nodi ferroviari, la diffusione di ciclo-officine, il miglioramento della qualità dell'informazione al cittadino sulle diverse possibilità di movimento (diverse sono le proposte che lavorano sul tema, tra queste: *La stazione delle biciclette e la mobilità ciclabile a San Donato Milanese* e *La città delle biciclette*). A una diversa scala, la progettazione di percorsi ciclabili o la ricucitura di parti di percorsi già esistenti viene utilizzata come occasione per la valorizzazione di un territorio in chiave ricreativa o turistica (*Al parco in Bici*, *La via Verde, zona 5 Milano*).

Questi temi di progetto si intrecciano con un'attenzione rinnovata nei confronti dei nodi di interscambio e in particolare delle stazioni, ferroviarie e delle linee della metropolitana, di cui si cerca di migliorare appunto l'abitabilità e

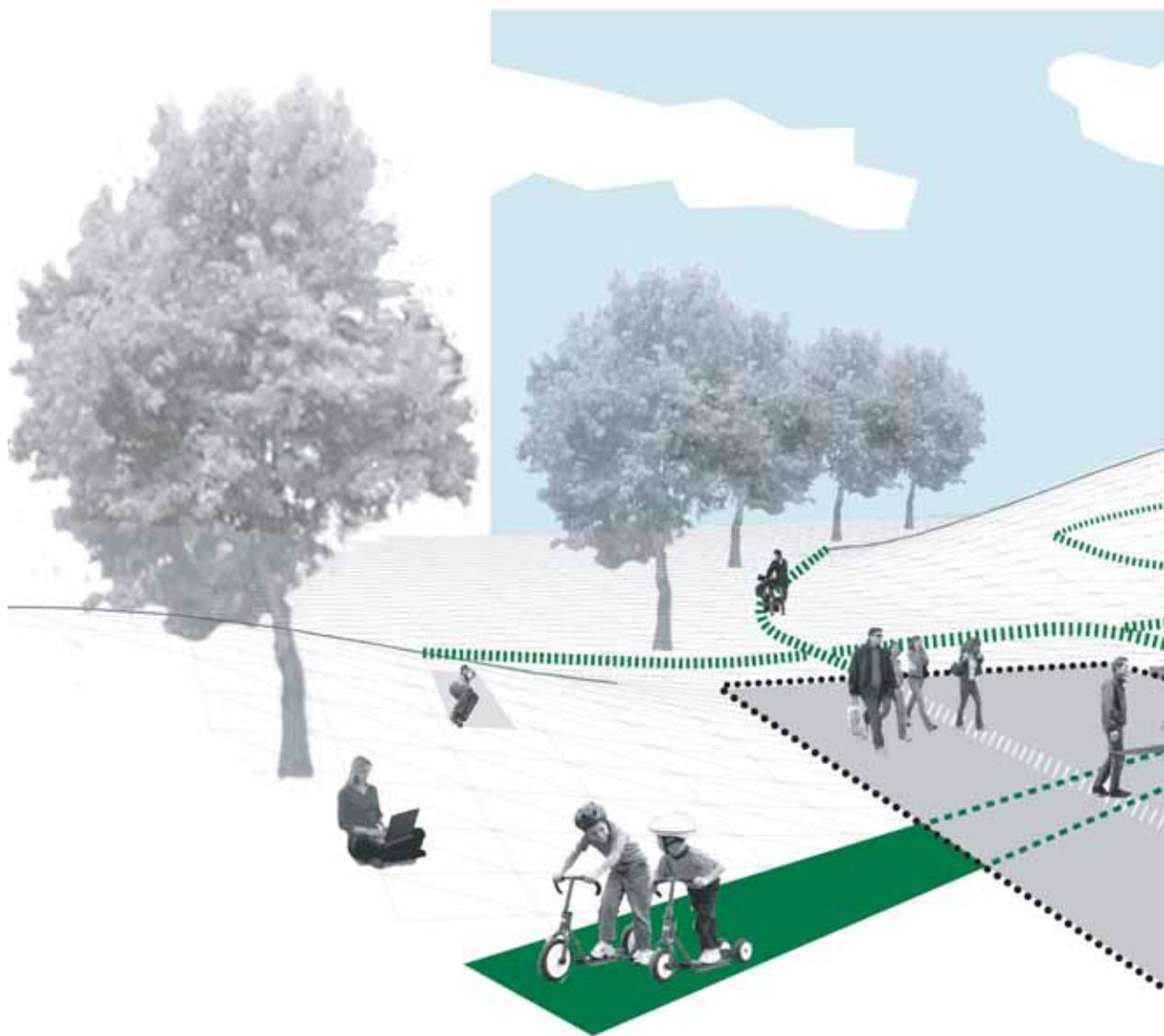
la fruibilità per le popolazioni differenti che quotidianamente le frequentano (lavora su questo tema la proposta *Mobilità ciclistica e interscambio treno-auto, Pioltello come nodo di scambio nodale*). Tra i progetti vincitori, in particolare si segnala il progetto dei comuni della Martesana per la riqualificazione della *Linea verde* della metropolitana: un progetto che parte dall'eliminazione delle barriere architettoniche e arriva a ripensare la linea metropolitana come asse capace di ristrutturare non solo i tessuti urbani che attraversa ma, in generale, il modello di sviluppo di questo territorio.

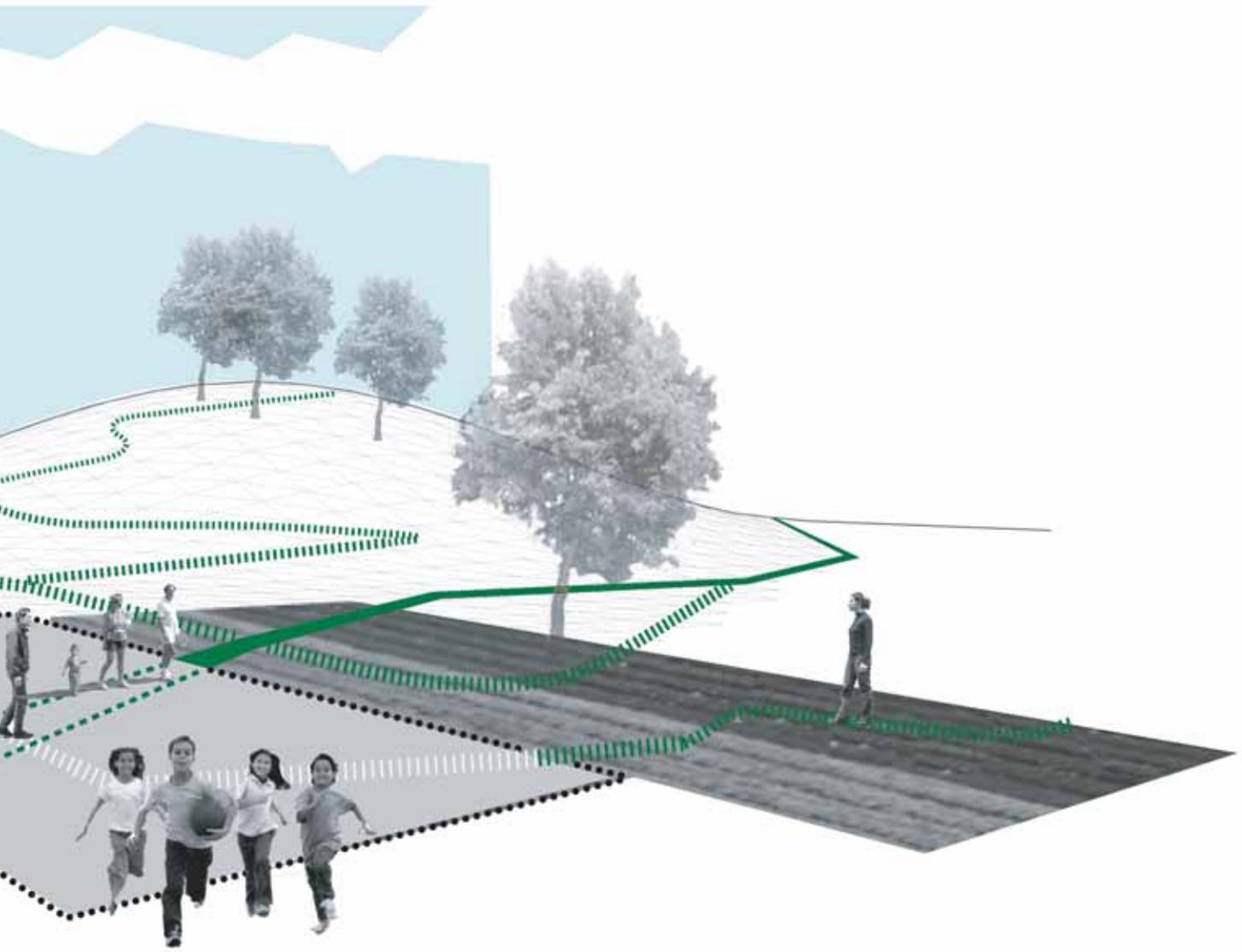
Un terzo tipo di progetti mira invece a migliorare la qualità dei percorsi casa-scuola, secondo un modello di auto-organizzazione dal basso da parte di gruppi di genitori, che conosce una relativa diffusione in Lombardia, oppure con il coinvolgimento e il sostegno delle Amministrazioni locali (le proposte *Pedibus a Senago* e *Pedibus a Ceriano Bicicletto*); infine, i Comuni propongono la chiusura di parti del centro storico al traffico veicolare per proporre un ripensamento di ruolo e funzioni e la riqualificazione degli spazi pubblici (*La città si fa piccola: parole, immagini, percorsi amici per le mamme, i papà e i piccoli abitanti*).

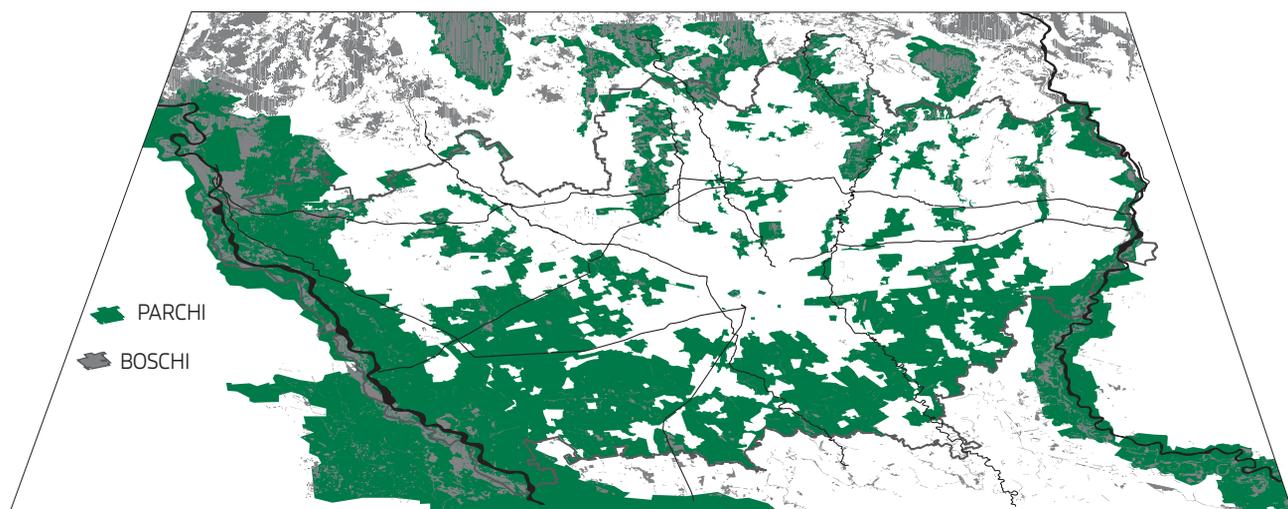
Un quarto tipo di progetti riguarda direttamente, infine, il tema dell'inquinamento e del carico ecologico del territorio, e si esplicita sia nella ideazione/promozione di misure di tipo progettuale e impiantistico, sia in misure di natura trasversale, legate all'aumento della consapevolezza e alla diffusione di migliore informazione, in particolare sulle possibilità di utilizzo delle fonti energetiche alternative, come l'energia solare. E' presente un'attenzione specifica nei confronti della riduzione di emissioni di CO₂, che dimostra la capacità dei contesti locali di mettersi in relazione con questioni che attengono alla politica ambientale globale (lavora su questo tema la proposta *Buone pratiche per la riduzione del consumo idrico ed energetico e riduzione conseguente delle emissioni di CO₂*). Ancora, l'attenzione agli impatti sull'ambiente si estende a progetti che mirano a mitigare l'impatto acustico, mentre emerge anche l'interesse per il tema dell'impronta ecologica: diversi progetti ad esempio, a partire dalla questione della produzione di rifiuti, si propongono di incrementare e migliorare il compostaggio (proposta *Per un compostaggio di qualità nella città di Milano*) e di ripensare la valenza degli oggetti di scarto.

Condividere spazi

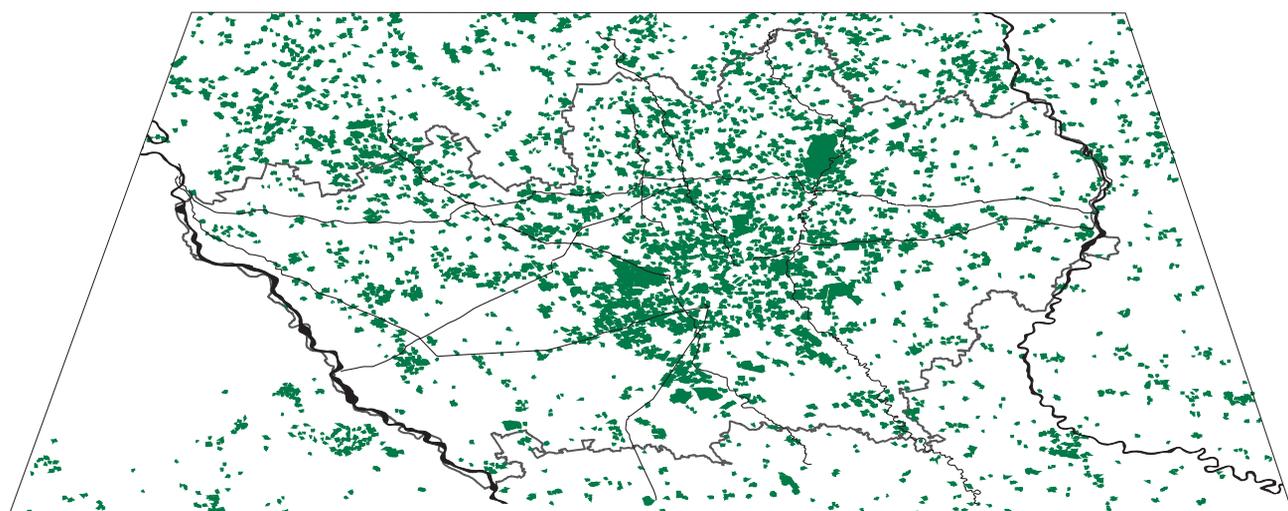
Una provincia abitabile, perché ricca di ambiti naturali, che rendono possibile sostare, muoversi e respirare; un territorio nel quale a spazi dinamici e densi di attività si alternano spazi aperti e spazi del rallentamento. Una provincia interessante perché differenziata, nella quale nuovi e antichi spazi collettivi rendono attraente e confortevole il paesaggio delle città. Un territorio in cui le tecnologie e le infrastrutture contribuiscono a fare crescere il livello di "accessibilità", intesa come condizione necessaria a dare forma a nuovi spazi di dialogo, di confronto e di servizio. Una provincia in cui si sperimentano condizioni di convivenza e forme di costruzione comune del futuro, attraverso linguaggi e valori condivisi anche nelle differenze.



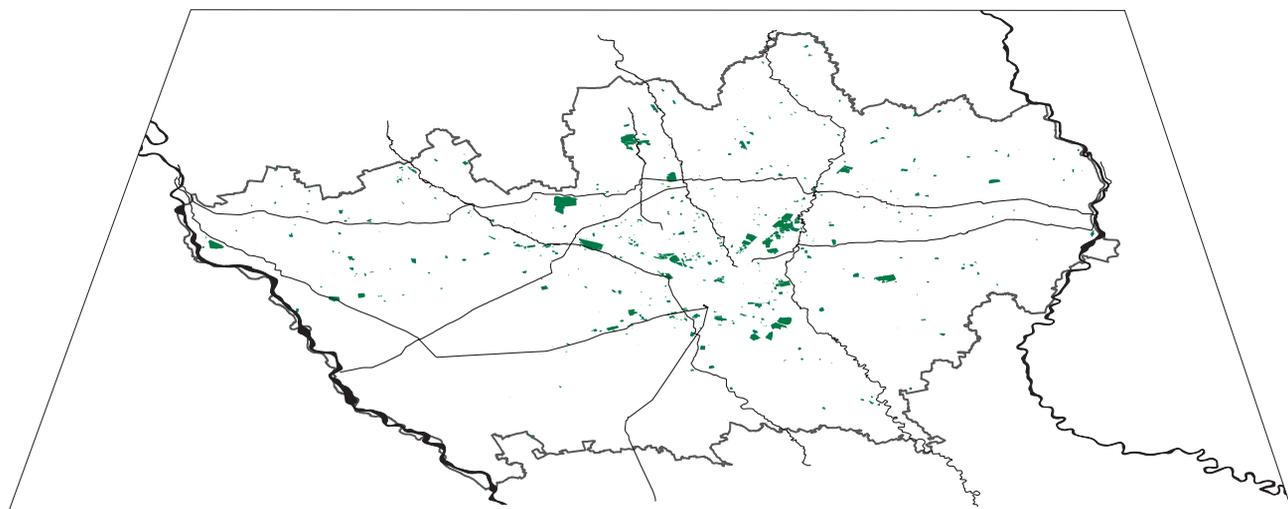




GRANDI SPAZI APERTI CONNESSIONI ECOLOGICHE - INFRASTRUTTURE AMBIENTALI



SPAZI COLLETTIVI PARCHI GIARDINI



SPAZI COLLETTIVI AREE DISMESSE AREE BONIFICATE

Condividere spazi Le sfide

Ricchezza, cura, qualità e pluralità degli spazi aperti e collettivi sono condizioni fondamentali per la qualità della vita di ogni persona in ogni città. Abitare significa poter frequentare in modo libero e sicuro gli spazi di relazione, vivere la natura nelle sue diverse espressioni, ascoltare silenzi, respirare e correre, giocare e rallentare, entrare in contatto con differenti consuetudini di vita, culture e comportamenti esercitando la possibilità di espressione libera insieme a molti soggetti differenti e nel rispetto reciproco.

Interconnettersi e condividere spazi implica, in particolare, sia ritrovare occasioni di socialità, sia trovare luoghi dell'isolamento e del rallentamento. Ma anche assumere il tempo e il cambiamento come prospettiva comune: condividere ciò che è disponibile oggi, pensando agli esiti delle azioni quotidiane sulla disponibilità delle risorse e delle opportunità per chi abiterà la città futura. Ciò significa avere chiara la necessità che la progettazione/regolazione degli spazi entri nell'agenda delle politiche pubbliche al pari di altre grandi questioni. E avere consapevolezza del fatto che la qualità degli spazi condivisi della città si costruisce nel tempo, lasciando segni e depositi (fisici e simbolici), costruendo spazi destinati a permanere e a costituire il capitale fisso della città (la piazza, ma anche il parco e il giardino pubblico, il bosco) o lasciando spazi vaghi e inutilizzati aperti a usi futuri (il prato): spazi affollati e silenziosi, dello scambio e delle relazioni, della quiete e dell'isolamento.

Milano, in passato, ha sempre reso possibili queste condizioni, consentendo la connessione con soggetti e reti lontane, ma anche la costruzione di reti di relazione e di prossimità, offrendo la possibilità di fare

esperienza di una molteplicità di luoghi di incontro e di scambio.

Milano è ancora luogo privilegiato, in Italia, per le relazioni con l'esterno; una vera e propria piattaforma in cui si intrecciano e sono disponibili le reti lunghe: se le grandi infrastrutture di mobilità ne garantiscono l'accessibilità, una rete ormai capillare di cablaggio ad alta velocità rende possibile la comunicazione e lo scambio.

Ciononostante, la *città di città* vede progressivamente impoverire ed erodere i propri spazi aperti, consumare le aree inedificate, congestionare e sovraccaricare gli ultimi spazi liberi interni alla città consolidata, esaurirsi e consumarsi la qualità delle reti corte sulle quali vivono le pratiche quotidiane (i parchi in cui andiamo a correre, gli spazi in cui facciamo attività sportive, le scuole in cui portiamo i nostri figli, i marciapiedi e le panchine dei nostri spazi pubblici). Ciò porta ad un impoverimento della città, perché sono proprio queste reti di prossimità, in cui si svolge e a cui è affidata la nostra quotidianità, quelle che richiedono costi di manutenzione elevati, a fronte di nessun profitto economico. Ma rinunciare alla rete corta significa impoverire la città della sua dimensione sociale e collettiva. Sottraendo spazi alle attività e ai soggetti più deboli e meno organizzati, riducendo le possibilità di intersezione tra culture e persone, tra differenti popolazioni e pratiche, la città finisce per funzionare per sottosistemi non relazionati producendo potenzialmente, in una prospettiva di forte polarizzazione sociale, da un lato nuove segregazioni, dall'altro l'incapacità delle élite di essere parte attiva nella costruzione della città, del capitale fisso e dei valori collettivi. Questo impoverimento, alla lunga, potrebbe riverberarsi sullo stesso sviluppo, producendo una città in cui è sempre meno interessante e conveniente

vivere e investire sul futuro.

Da questo scenario emerge la necessità di confrontarsi con quattro grandi sfide strettamente connesse:

- mantenere e generare nuovi spazi da condividere, inventando una politica per le reti corte per oggi e per il futuro: rallentare lo spreco di suolo, evitare la congestione degli spazi disponibili, restituire spazi aperti alla città e ai suoi cittadini, trattando gli spazi aperti a partire dal valore che risiede nella loro stessa esistenza, indipendentemente dal valore d'uso oggi espresso;
- ricostruire e irrobustire il sistema della naturalità della metropoli: natura, biodiversità, disetaneità sono caratteristiche proprie dei sistemi ecologici che contaminano anche il sistema urbano; lo spazio verde non è solo quello della fruizione sociale e dello svago, ma è anche lo spazio della natura in città; ciò significa non solo grandi parchi e aree verdi urbane pubbliche e private, ma sistemi agroecologici e neoagroforestali coordinati in un disegno ecologico unitario, integrati con le istanze dei soggetti ambientali (aziende agricole periurbane, associazioni ambientaliste, scuole, pensionati, ecc.) per una nuova infrastruttura paesistico-ambientale-sociale.;
- interpretare, attraverso una nuova centralità del progetto, la costruzione e la gestione di nuovi spazi collettivi che disegnano la città contemporanea: le piazze grandi e piccole e i parchi urbani, le strade lente e le reti, gli spazi dei flussi e dell'interferenza, del commercio e dello scambio; i luoghi della natura e della (agri)coltura, i palazzi pubblici e le cattedrali civili e religiose, stadi, teatri, palazzi pubblici, edifici per il culto, spazi della comunità e della *civitas*, dei servizi, della festa, del rito, dello sport giocato e guardato, della musica; gli "interni del tempo libero", le palestre e le piscine, i locali notturni, i fast food, le discoteche e le sale da concerto; gli spazi

aperti domestici e gli spazi di prossimità, i superluoghi delle stazioni piccole e grandi, i centri commerciali, ecc.;

- trovare condizioni di dialogo per condividere linguaggi, valori e condizioni di prossimità anche nelle differenze e nelle distanze irriducibili. La storia degli spazi pubblici delle grandi metropoli è sempre stata improntata da una profonda connotazione politica, nello spazio pubblico si sono rappresentati i conflitti e le differenze almeno quanto le condizioni di condivisione e di comunità. Milano, più di molte altre città europee, può dare una risposta alla domanda di spazi di vita e di rappresentazione delle diverse popolazioni che la vivono in condizioni di reale integrazione e mixité, ma ciò richiede politiche attive che agiscano non solo sull'offerta di spazi attrezzati e eventualmente dedicati, ma soprattutto sull'educazione alla convivenza. Lo spazio collettivo più intensamente condiviso, oggi, è quello delle scuole dell'obbligo: il luogo in cui entrano in contatto, nella quotidianità degli obiettivi e della tensione verso il futuro, i ragazzi e le loro famiglie, e come tale il luogo che, più di ogni altro, può configurarsi come laboratorio della condivisione.

Condividere spazi 10 idee progettuali

1 Politiche attive e integrate per il contenimento del consumo di suolo

Il contenimento del consumo di suolo è un obiettivo tanto spesso condiviso quanto disatteso. Un insieme di interessi e di esigenze contrapposti genera questa contraddizione: la riduzione delle risorse pubbliche locali, che spinge i Comuni a cercare nei proventi delle nuove urbanizzazioni le risorse necessarie a produrre e ad assicurare servizi ai cittadini; la necessità di localizzazione di servizi pubblici strategici, che porta a scegliere le aree più facilmente ed economicamente disponibili; una mancata declinazione della difesa dell'ambiente come occasione per disporre di spazi utilizzabili e fruibili; una crescente inefficacia della pianificazione locale e sovralocale. Limitare il consumo di suolo finisce per essere vissuto come una condizione di immobilismo. Questa logica può essere messa in crisi solo riconoscendo al suolo un significato proprio, non necessariamente legato alla sua capacità di generare rendita. Se abitare un territorio vuol dire uscire dalle case e contaminarsi/appropriarsi dello spazio intorno (prossimo e distante, urbano e periurbano, antropizzato e naturale) e lungo itinerari consueti (lavoro e studio) e inconsueti (gita e viaggio), allora la strategia da rilanciare è quella del prendersi cura degli spazi liberi, del liberare spazi, dell'acquistare spazi per trasformarli in spazi pubblici, sovvertendo l'ordine consueto del progetto: non consumare spazi, ma progettare spazi.

La Provincia può proporre di rimettere il progetto dello spazio al centro di politiche di sviluppo, e costruire un nuovo significato degli spazi e dello spazio: può promuovere, al proprio interno, un'intesa strategica in grado di coordinare le diverse politiche e di costruire obiettivi specifici e consenso attraverso percorsi condivisi di pianificazione sovralocale.

2 Politiche di compensazione ecologica preventiva

Ridare alla natura ciò che le viene tolto. Un'idea ovvia (ma non scontata), chiara e semplice. La natura, nelle sue diverse forme e nei suoi diversi livelli di organizzazione, finisce per essere una delle politiche ordinarie dello sviluppo, una politica secondaria e settoriale. Paesaggi semplificati, boschi frammentati, corsi d'acqua spariti, specchi d'acqua scomparsi, siepi smagrite e discontinue, corridoi ecologici interrotti, club di esotiche ben impiantate, deregulation nella scelta delle specie vegetali, pratiche agricole insostenibili, ecc. rappresentano un susseguirsi di pressioni che hanno snaturato i paesaggi di pianura e sbiadito le tradizioni naturali. Ampie porzioni di territorio sono state liberate dalla natura per far spazio alla crescita. A questa condizione è possibile porre rimedio, tornando a incorporare la natura nel ciclo delle trasformazioni. Ogni trasformazione ha un impatto (strade, costruzioni, opere pubbliche, ecc.) e deve essere sottoposta a valutazione ambientale. *No unless* può divenire il principio guida di un governo del territorio responsabile e sostenibile. "Nulla a meno che" non sia possibile ridare alla natura ciò che le viene tolto o ciò che non le viene concesso. In modo tale che la crescita avvenga solo generando insieme nuova natura e non solo conservando quella che c'è.

La compensazione ecologica può costituire una strategia capace di legare il consumo di risorse ambientali alla rigenerazione, legando la dimensione privata alla dimensione pubblica e riducendo lo scarto tra consumatore e consumato. Deve essere preventiva: cioè garantita e anticipata rispetto ai consumi, sovvertendo un ciclo troppo scontato che, fino ad oggi, ha prodotto squilibri. La Provincia di Milano può introdurre questa prospettiva nelle proprie politiche territoriali e chiamare le istituzioni locali a fare proprio questo principio.

Agricoltura multifunzionale e ricostruzione dell'agroecosistema

3

La revisione delle politiche agricole comunitarie, la concorrenza con usi alternativi all'agricoltura, la deresponsabilizzazione sociale e culturale (verso la) e dell'agricoltura, l'incapacità di vederne il ruolo sociale ed ecologico e, infine, la pressione immobiliare sono le principali cause dell'abbandono, del sottoutilizzo e della mancanza di progettualità delle risorse territoriali agricole nella Provincia di Milano, con le dovute differenze tra Nord (pianura asciutta) e Sud (pianura irrigua). La estensivizzazione e l'industrializzazione dell'agricoltura di pianura hanno in passato ridotto la copertura vegetazionale, semplificato il paesaggio, destrutturato l'ecosistema e compromesso la qualità ambientale oltre che paesaggistica del paesaggio agrario. Per ricostruire questa qualità si può partire dalla risorsa operativa maggiormente presente in pianura, quella che ha strumenti e braccia, che conserva saperi e tradizioni che ancora possono fare la differenza nella rigenerazione ecologica: l'azienda agricola e i sistemi agricoli di aziende. Si tratta di un'opportunità unica per le aziende, che devono saperla cogliere anche come occasione di crescita e diversificazione, ampliando lo spettro di funzioni rivolte al mercato e alla fruizione, alla formazione, alla salute, alla didattica e all'educazione ambientale: l'insieme di questi materiali e funzioni può ricostruire un paesaggio radicalmente nuovo e strettamente integrato con la città.

La Provincia di Milano persegue questi obiettivi concretamente svolgendo attività di sensibilizzazione e di promozione nell'utilizzo dei fondi comunitari che sono espressamente concepiti per la riconversione delle attività agricole nella direzione sopra descritta. Procedere in questa direzione, facendosi promotrice di intese tra i principali attori locali, potrebbe aprire un importante cantiere progettuale.

Forestazione urbana e "Metrobosco"

4

Con il progetto 10 grandi foreste di pianura, gestito dall'Assessorato alle attività agricole della Provincia di Milano e promosso dalla Regione Lombardia, è stata sperimentata una politica di grande successo rivolta alla formazione di impianti boschivi estesi nelle aree periurbane e nei fondovalle. Esito di questa politica sono, tra gli altri, i boschi di Nosedo e Chiaravalle (100 ettari intorno al depuratore) e quello di Pioltello. Questa politica ha ispirato un nuovo grande progetto di forestazione intorno alla città di Milano, denominato "Metrobosco", i cui primi esiti concentrati all'interno delle tangenziali si configurano come interventi di compensazione di grandi operazioni di trasformazione immobiliare e per servizi. Il progetto si propone come un'opportunità per costruire una nuova immagine e per dare un nuovo senso ai territori del Parco. Si tratta di un'operazione estremamente impegnativa in quanto può potenzialmente produrre un frame di riferimento alternativo alle radici storiche della esperienza del Parco Sud e che implica però una seria volontà di reinterpretazione delle politiche dei parchi.

La Provincia di Milano, nel promuovere il progetto pilota "Metrobosco" attraverso il coordinamento dei temi ambientali, agronomici e le politiche di pianificazione del Parco Sud, ha l'importante responsabilità di collocare il progetto in una prospettiva di lungo periodo che includa gli aspetti gestionali e che lo integri solidamente entro una visione sempre più prossima alla costruzione di un sistema agroambientale per la metropoli milanese. La capacità di farne un progetto di rete, non solo perché mette in connessione gli spazi aperti, ma perché chiama a raccolta progettualità e attorialità a disposizione nel territorio provinciale, costituisce una chiave strategica fondamentale su cui lavorare.

5

Dalla dorsale verde all'infrastrutturazione paesistico-ambientale della provincia

Nell'ambito settentrionale del territorio provinciale, attraversato verticalmente dai grandi parchi territoriali del Ticino, delle Groane, del Lambro e dell'Adda e percorso longitudinalmente dal progetto della nuova autostrada Pedemontana, la Provincia di Milano, nel cercare le possibili (ultime) connessioni per ricostruire la continuità delle reti ecologiche, ha individuato una traccia, di significativo spessore, che unisce i parchi esistenti, le aree agricole residue, i molti PLIS promossi e in via di costituzione, dando forma ad una dorsale territoriale che ha la forza di una figura geologica. Questa traccia, che si estende da Malpensa a Trezzo d'Adda, è denominata Dorsale Verde del Nord Milano e costruisce un progetto innovativo di infrastruttura paesistico-ambientale alla scala di un'intera provincia. In un territorio che vede ormai irriconoscibile la propria configurazione formale e la propria qualità ambientale originaria, la dorsale offre un nuovo principio di bonifica e di ricostruzione del paesaggio urbano, che attraversa la *città di città*, a cui accompagnare un progetto di agricoltura ecologica coerente in quelle aree, in modo da sostenere con una connettività diffusa (prati, siepi, boschetti, fasce, corridoi, ecc.) lo sforzo di connessione territoriale su scala vasta.

La Provincia, oltre a promuovere e a rappresentare il progetto nell'ambito dell'aggiornamento del PTCIP, partecipa in molti modi alla costruzione della dorsale. Il progetto può a buon diritto assumere il ruolo di obiettivo strategico a cui riferire politiche urbanistiche, politiche di coordinamento e di promozione dei parchi e della mobilità ciclabile, ma anche politiche agricole (con evidenti relazioni con i due progetti precedenti) e, soprattutto, politiche e progetti per la costruzione delle infrastrutture. Il tema della progettazione e della realizzazione dell'autostrada pedemontana e di alcune importanti diramazioni locali non può infatti essere trattato separatamente da quello della dorsale. Le due infrastrutture si intrecciano in più punti e il paesaggio della dorsale può qualificare la pedemontana come una strada che appartiene al territorio che la attraversa, che attribuisce senso al paesaggio e agli spazi aperti che rende visibili e da cui è visibile. D'altra parte, i capitali, le energie e il lavoro politico volto alla costruzione della strada possono essere finalizzati anche alla costruzione dell'infrastruttura verde.

6

La continuità ciclabile della provincia

Molti Comuni della provincia hanno da anni risposto alla crescente domanda di mobilità ciclabile attraverso la realizzazione di percorsi ciclabili e ciclopedonali, talvolta interni alla città consolidata, spesso paralleli ad arterie e a strade di attraversamento. L'esito è estremamente frammentario e, dal punto di vista della fruibilità effettiva, lascia alquanto a desiderare. Per questa ragione la Provincia di Milano ha promosso la realizzazione di una rete strategica di mobilità ciclabile che integra le reti entro una maglia principale estesa a tutto il territorio e che promuove la formazione di progetti intercomunali di approfondimento della mobilità locale. Si tratta di uno strumento importante per creare, oltre ad una infrastruttura di mobilità lenta, sistemi di spazi collettivi efficienti e accessibili, specialmente a utenti giovani, e sistemi di centralità quali quelli che si sono andati costituendo ad esempio lungo il corso del naviglio della Martesana.

La Provincia ha sviluppato il piano attraverso l'integrazione di uno strumento cartografico di coordinamento, un manuale per la progettazione attuativa, volto ad uniformare le soluzioni tecniche, e attraverso il finanziamento di progetti locali di approfondimento e di realizzazioni pilota. E' possibile ora dare seguito ed efficacia a questa politica specialmente nei grandi centri, a cominciare dalla città di Milano, che ha recentemente sviluppato (con AIM) il progetto Raggi Verdi, che ricerca la connessione tra il centro della città e i principali parchi (esistenti e in progetto) della cintura.

7

La città delle bambine e dei bambini: un percorso di formazione e di progettazione

Lo sguardo delle bambine e dei bambini rappresenta una risorsa progettuale straordinaria per chi voglia conquistare nuovi spazi di socialità e di abitabilità all'interno della regione urbana. Come ampiamente dimostrato da un elevato numero di esperienze di progettazione partecipata in Europa e in Italia, il coinvolgimento dei più piccoli permette infatti di prestare attenzione alle caratteristiche e alle possibilità dei luoghi, ed in particolare ai modi e alle pratiche ordinarie di condivisione degli spazi pubblici.

La Provincia, in collaborazione con alcuni Comuni, potrebbe avviare un progetto che coinvolga un numero significativo di scuole della Provincia di Milano nell'attivazione delle risorse progettuali delle bambine e dei bambini, attraverso un percorso di progettazione partecipata relativa ai luoghi e ai movimenti dei minori nello spazio urbano. Il progetto potrebbe portare all'identificazione di provvedimenti per sviluppare l'abitabilità e la fruibilità per i più piccoli di spazi pubblici e collettivi, ma anche per favorire l'autonomia e la sicurezza degli spostamenti casa-scuola e l'attivazione di percorsi "sicuri" e di luoghi aperti ma protetti.

8

La rete dei parchi locali

La Legge Regionale 86/83, dà la possibilità ad ogni comune di promuovere un parco locale di interesse sovracomunale: molti parchi sono stati promossi e approvati, come politica di difesa del territorio libero da edificazione, per valorizzare le attività agricole e i paesaggi di valore storico o naturalistico. Oggi la competenza per il riconoscimento e il coordinamento dei PLIS è della Provincia e il numero di parchi locali è crescente, in particolare nelle aree a maggiore densità edificatoria a nord del canale Villoresi. La molteplicità dei parchi trova il corrispettivo in una grande varietà delle tipologie di spazi che essi includono, dando risposte a domande altrettanto differenziate che provengono dalla città: a molti di essi è affidata una domanda di nuove centralità, di spazi di natura diffusa, in cui incontrarsi, condividere attività, partecipare ad eventi, interagire.

La realizzazione di una rete e di un tavolo di coordinamento tecnico dei PLIS può costituire un'opportunità sia per la Provincia, che potrebbe governare la formazione di un reticolo ambientale estremamente esteso, integrato con i progetti del sistema agro-ambientale, del Metrobosco e della Dorsale Verde del Nord Milano, sia per le singole Amministrazioni, che potrebbero trovare supporto tecnico nella promozione dell'iniziativa. Attorno a queste risorse appare opportuno costruire non solo ambiente, ma anche occasioni di socialità diffusa, interagendo dunque anche con la produzione di eventi e di opportunità di fruizione turistica e culturale.

9

Lingua madre e lingua italiana: la scuola come luogo dell'apprendimento delle differenze

La scuole primarie e le scuole superiori di primo e secondo grado costituiscono un fondamentale luogo di educazione alla convivenza e alla condivisione di spazi.

Un'esperienza da riprendere e sviluppare è l'insegnamento della lingua italiana ai ragazzi stranieri neo arrivati, e già scolarizzati nel loro Paese d'origine, in classi di coetanei italiani. E' facilmente intuibile come la mancanza di un insegnamento linguistico dedicato a tali ragazzi, soprattutto per quelli arrivati in età avanzata, precluda loro la possibilità di un inserimento scolastico e, di conseguenza, culturale e sociale. Tale insegnamento può essere esteso alle famiglie all'interno delle stesse strutture scolastiche in orari adeguati alle consuetudini di vita e di lavoro.

Parallelamente, un progetto di grande interesse sviluppato in alcune scuole milanesi consiste nella restituzione ai ragazzi di origine straniera, ma nati in Italia, della loro lingua d'origine al fine di consolidare le loro radici e le relazioni con la famiglia e con la cultura d'origine.

La Provincia di Milano può a tal fine, oltre ad intervenire nelle scuole di sua diretta competenza, promuovere progetti di formazione e sostenere, ove non vi sia altro intervento diretto, iniziative promosse direttamente dalle famiglie all'interno delle scuole statali e comunali.

10

Reti telematiche al servizio dei cittadini

Il Comune di Milano è il più cablato d'Italia e il territorio provinciale presenta uno standard di connessioni telematiche molto elevato anche a livello internazionale. Troppo spesso tuttavia questa enorme rete di connessioni è strettamente connessa alla vendita alle famiglie di servizi telematici, da parte di aziende ICT. Ancora scarsa è la sperimentazione di modalità di utilizzo della rete che permettano a un numero significativo di cittadine e di cittadini di accedere a una pluralità di servizi gratuitamente o a costi accessibili. La costruzione di un progetto che implichi un uso delle reti intelligente e multiscopo (che permetta alle persone e alle famiglie di utilizzare la rete per fare la spesa, leggere, fare certificati, accedere alla prenotazione di visite mediche e così via) è un modo per rendere i singoli e le famiglie più connesse tra di loro e con una rete ampia di servizi.

In via sperimentale, la Provincia potrebbe promuovere un progetto per la costituzione di un'anagrafe metropolitana che permetta di usufruire di servizi anagrafici in tutti i comuni della Provincia. Il progetto potrebbe anche utilizzare gli investimenti che la Provincia sta effettuando per il cablaggio del territorio e potrebbe diventare un veicolo per la sperimentazione di usi plurimi della rete. Esso inoltre potrebbe costituire una base di partenza significativa per dare sostegno a progetti di cooperazione intercomunale: mettere in comune i dati costituisce infatti una premessa necessaria per gestire insieme i servizi. In questo senso, un progetto di connessione in rete diviene veicolo per il sostegno alla intercomunalità.

Condividere spazi Progetti e suggestioni

... dall'Atlante

Emergono alcune proposte interessanti che mirano a migliorare la fruibilità, l'accessibilità e la qualità degli spazi, sia aperti che costruiti.

L'ambiente nelle sue svariate declinazioni rappresenta oggi una risorsa scarsa e frammentata, specialmente nei contesti più densi, degradati e congestionati del territorio provinciale. A questo proposito la Provincia sta avviando un ambizioso progetto di *Forestazione* sull'intero territorio di sua competenza, ed in particolare in prossimità del grande centro urbano di Milano; il progetto *Metrobosco della città di città* mira alla realizzazione di un grande intervento di rimboschimento della corona periurbana milanese, la cui struttura si appoggia alle aree naturali e agricole già esistenti come, ad esempio, il Parco Sud.

La costruzione di una rete ambientale fatta di spazi verdi fruibili è anche un modo per porre un limite al degrado all'interno di ambiti problematici per densità insediativa, frammentazione dell'urbanizzato, congestione viaria e infrastrutturale. È il caso del progetto *Dorsale Verde Nord*, un corridoio ecologico che collega diversi parchi regionali e plis (Parchi Locali di Interesse Sovralocale) e che cerca di riqualificare e ricostruire l'ambiente all'interno di uno scenario unitario. Sullo sfondo di questi progetti, la creazione e la diffusione della cultura ambientale e la corretta divulgazione delle informazioni e dei dati ambientali ai cittadini rappresentano un altro fronte di lavoro; il progetto *Diffusione della conoscenza ambientale* si propone di accrescere la conoscenza e quindi la consapevolezza circa la disponibilità della risorsa ambiente, incrementando l'efficienza e la trasparenza nelle attività della Pubblica Amministrazione legate a questa risorsa.

Condividere spazi significa anche riqualificare, trasformare e aprire alla cittadinanza il patrimonio artistico e architettonico presente sul territorio e non sufficientemente valorizzato.

La Provincia di Milano sta promuovendo la trasformazione strategica dell'area e dell'immobile di *Villa Pusterla, a Limbiate*, al fine di realizzare un polo multifunzionale in cui la qualità ambientale, garantita dal recupero dei giardini storici e dalle connessioni con il vicino Parco delle Groane, si coniughi con l'offerta di attività sportive, ricreative, formative, culturali e servizi.

In modo simile, la valorizzazione dell'*Area ex Paolo Pini* ha lo scopo di rendere partecipi i cittadini della riscoperta di luoghi semi dimenticati, destinandoli a nuove attività culturali e sociali, dove condividere spazi significa anche condivi-

dere pratiche culturali, scolastiche.

L'intervento di recupero del *Castello di Melegnano*, che la Provincia sta portando avanti in collaborazione con l'Amministrazione comunale, permetterà invece di riportare in vita un bene di grande valore storico e artistico aprendo a molteplici possibilità di fruizione e condivisione di spazi e attività. Infine, la Provincia si propone di trasformare il bacino dell'*Idroscalo* in una nuova centralità urbana, mediante il potenziamento delle attività sportive e culturali già presenti. A questa stessa logica rispondono almeno tre altre iniziative: la *Riqualificazione dell'Istituto onnicomprensivo Feltrinelli*, pensato come centralità per il quartiere; *La casa della Pace*, immaginata come luogo del confronto e dello scambio tra popoli; *La casa della cultura*, pensata come luogo del dialogo tra culture.

Uscendo da Milano e guardando alla città di città, la Provincia di Milano si sta muovendo per promuovere e valorizzare i *Sistemi turistici provinciali*. Insieme con AIM, (Associazione Interessi Metropolitan), il Comune e la Camera di Commercio di Milano, è stato presentato nel 2006 un progetto di *Itinerari per conoscere Milano e la Provincia*: pensati per mettere in contatto la cittadinanza con il patrimonio storico culturale della grande Milano, ma anche un momento di riflessione sulle imponenti trasformazioni in atto nel paesaggio, nelle attività produttive e nella società nel suo complesso.

Su questi temi lavora con forza anche il progetto *Molta + Brianza*, nell'ambito del processo di creazione della nuova Provincia di Monza e Brianza: un bando per la promozione di idee progettuali attorno a tre temi guida (natura, cultura e arte), finalizzato ad evidenziare le aree con priorità di intervento e farne il motore per lo sviluppo della nuova Provincia.

Infine, emerge con forza il tema della mobilità sostenibile, strategico per la condivisione di spazi. Nel 2005 il settore Parchi e Giardini della provincia di Milano ha avviato il progetto *MiBici, una nuova mobilità ciclabile*, con l'ambizioso proposito di coinvolgere tutte le Amministrazioni comunali nella realizzazione di un Piano Strategico per la realizzazione di una rete provinciale di mobilità ciclabile.

... dal Bando

Il tema del "condividere spazi" rimanda immediatamente ad una "collezione" densa e variegata di elementi che qualificano a vario titolo l'esperienza della convivenza sociale: situazioni di vita quotidiana, stili di vita, materiali e morfologie degli spazi urbani, conflitti e processi spontanei di trasformazione e appropriazione

dei luoghi. Si tratta solo di alcuni dei temi intercettati dal Progetto Strategico, attraverso le proposte pervenute nel Bando. Proposte che pure rispecchiano questa varietà e presentano tuttavia un denominatore comune, costituito dalla centralità dello spazio pubblico come risorsa e opportunità da valorizzare, a diverse scale e secondo molteplici traiettorie di sviluppo.

In primo luogo, infatti, “condividere spazi” implica attivare processi di animazione e di integrazione sociale, finalizzati a trattare le criticità emergenti all’interno di specifici quartieri urbani. Ad esempio, l’innesco di processi di appropriazione e di ridefinizione degli spazi, attraverso il coinvolgimento diretto degli abitanti di Figino, tra Milano e Rho (*Figino, Quartiere di Mediolanum*); la ricerca di soluzioni condivise ai problemi generati dai processi di trasformazione urbana che rischiano di compromettere il senso di comunità nel quartiere milanese di Bovisa (*Trame di comunità: ascoltare, comunicare, connettere, desiderare*); la ricerca dell’integrazione sociale nei quartieri popolari multietnici attraverso lo strumento del gioco (*Il Ludobus in cortile. Interventi di Ludobus nei cortili delle case popolari a San Siro*) e delle attività formative e socializzanti (*Abitare il quartiere*); la creazione di luoghi urbani a misura di bambino, recuperando spazi abbandonati o dismessi (*Junior city*).

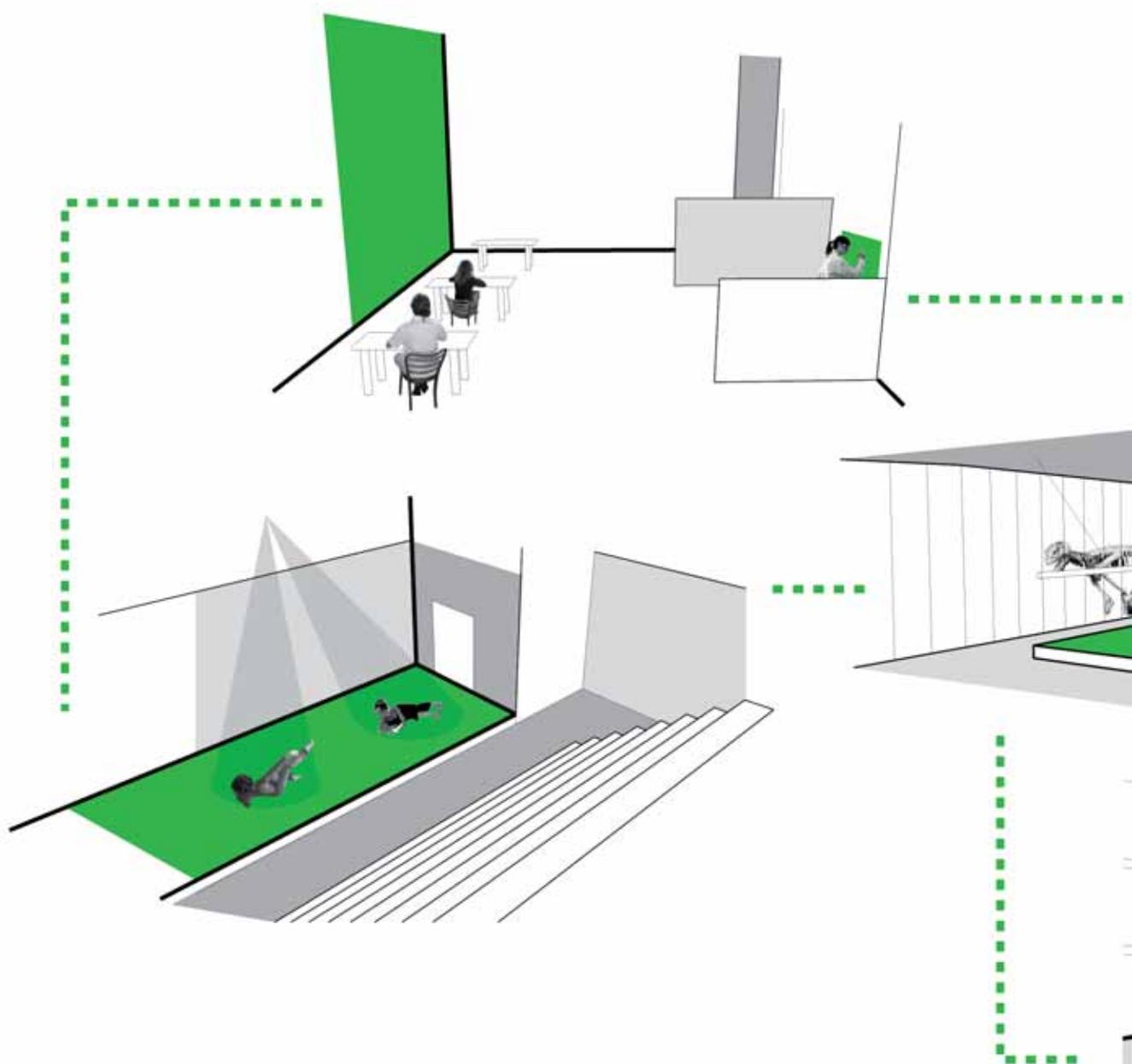
In secondo luogo, “condividere spazi” rimanda all’attenzione per i luoghi in comune, quelli in cui si vive quotidianamente l’incontro con l’altro. Si tratta di interventi leggeri di trasformazione o rielaborazione degli spazi urbani di prossimità e di transito, attuati ad esempio mediante: installazioni alimentate a energia fotovoltaica, per migliorare la sicurezza e la fruibilità degli spazi urbani della città; la promozione di occasioni di socializzazione, attraverso iniziative tese alla comunicazione e diffusione dell’arte negli spazi pubblici (*La città si nutre di luce: energia vitale metropolitana; Dispositivi umani amplificati - strumenti urbani per comunicare, condividere e fare comunità; Dispositivi espositivi urbani per l’arte e la musica contemporanea*) anche, ma non solo, in occasione di iniziative ed eventi speciali quali il Salone del Mobile (*La casa dei Designer*); l’apertura estesa dei giardini scolastici come luoghi di aggregazione per le diverse fasce di età della cittadinanza (*La scuola dei nonni e dei bambini: un giardino per giocare, osservare, sperimentare insieme*); la riqualificazione e l’appropriazione delle stazioni ferroviarie, trasformate in luoghi di socialità e incontro mediante opere e installazioni artistiche (*Tratta d’arte - Vibrazioni Sinfoniche: valorizzazione artistica del trasporto ferroviario*).

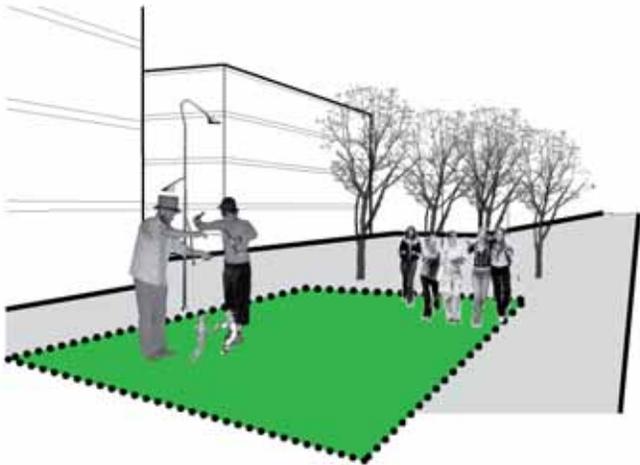
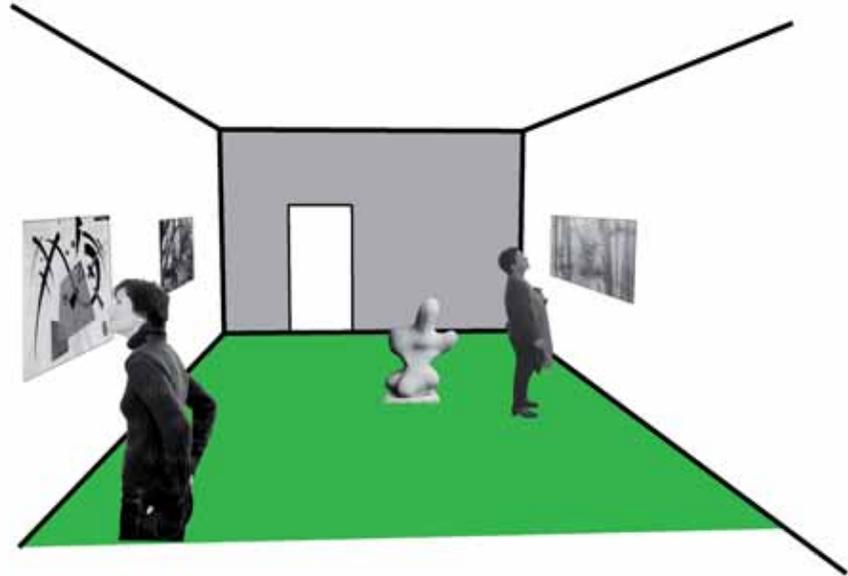
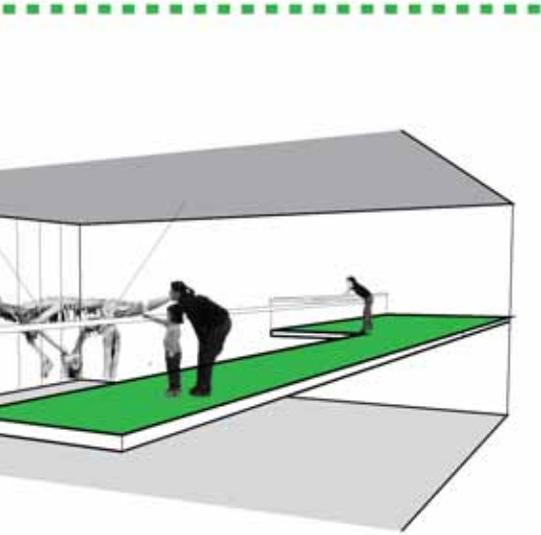
In terzo luogo, al Bando hanno partecipato molti soggetti che puntano la propria attenzione sul riuso e la riqualificazione degli spazi interstiziali, nascosti e privi di destinazioni d’uso, la cui presenza nei paesaggi della regione urbana è un dato comune. Sono di questo tipo i progetti che propongono il riuso degli spazi di risulta ai bordi delle infrastrutture, dei luoghi dell’abitare e del produrre (*La densità dei vuoti: la valorizzazione degli spazi risulta nella Regione Metropolitana milanese*); la creazione di spazi verdi ricuciti a partire dai “vuoti” lasciati dallo sviluppo incontrollato dei territori del Nord Milano (*Green (g) city - uno scenario possibile per il Nord Milano*); la riqualificazione di spazi urbani degradati ad opera di privati e associazioni, con lo scopo di migliorarne la qualità, la fruibilità e di realizzare servizi e attività permanenti (*Stecca degli artigiani e giardini*); la ricucitura dei bordi urbani tra la Provincia di Milano e quella di Monza e Brianza, al fine di recuperare e valorizzare le aree agricole e industriali abbandonate, e di creare nuove centralità e spazi pubblici (*Il confine come ricerca di uno spazio come dialogo*). In questa direzione, allargando lo spazio a risorse più consistenti, ma allo stesso modo sottoutilizzate e degradate, vanno progetti di riconversione degli spazi agricoli situati nelle zone periurbane, che puntano ad aumentare la fruibilità da parte degli abitanti della regione urbana; altri progetti reinterpretano il tessuto consolidato di connessione tra la città e la campagna, anche attraverso il contributo di un’agricoltura sostenibile (*Sviluppare la città parco e PROBIOS - un’ecotopia realizzabile*), aumentando l’integrazione tra gli spazi verdi all’interno di parti di città o di quartieri attraverso corridoi verdi protetti che rompono l’isolamento abituale di parchi e giardini (*Vie verdi, infrastruttura sociale, pedonale e ciclistica per la città*) e sperimentando soluzioni innovative al problema del degrado degli spazi pubblici urbani, rendendo attivi gli abitanti nella cura e nella fruizione del verde negli ambiti a loro più prossimi (*Urban Spot. Macchie di verde nel vicinato*).

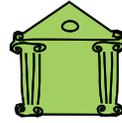
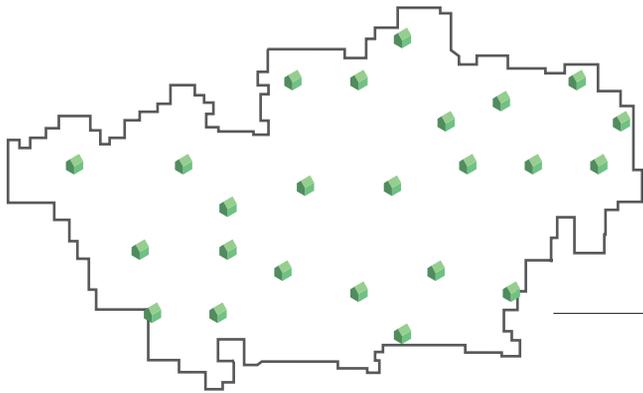
Infine, da tutti i progetti e le proposte emerge l’insofferenza nei confronti del modo in cui vengono oggi concepiti e vissuti gli spazi. Modalità di spostamento e possibilità di movimento più sostenibili occupano una parte rilevante delle riflessioni circa il “condividere spazi”.

Fare e fruire cultura

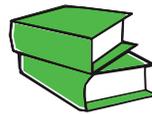
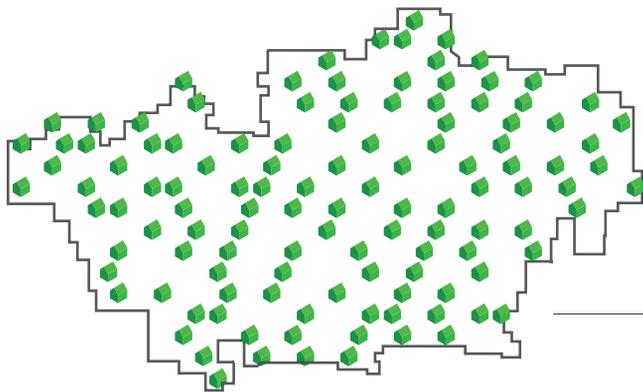
Una provincia abitabile, perché si configura come uno spazio di incontro, di giustapposizione, di contaminazione, di ibridazione, di innovazione culturale; aperto ad ospitare gli stimoli che provengono dai territori vicini e lontani. Una provincia ricca di occasioni e di eventi culturali, di luoghi di produzione e riproduzione dei saperi, di agenzie formative e di ricerca diversificati, di ambienti e di spazi per il divertimento e per il tempo libero. Un territorio capace di accogliere e di rinnovare le risorse creative, in modo che esse possano contribuire a rendere costruttiva e stimolante l'esperienza di vita quotidiana dei cittadini.



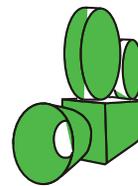
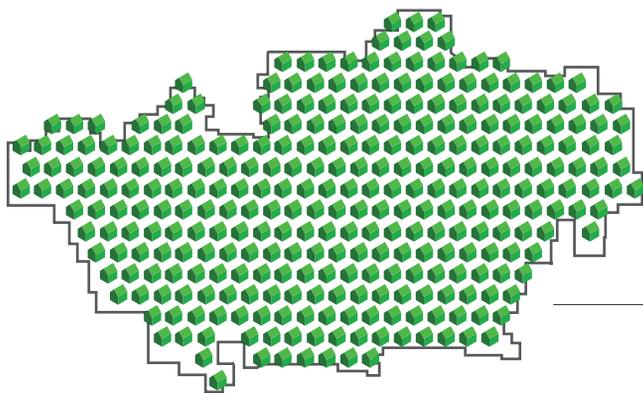




24
MUSEI

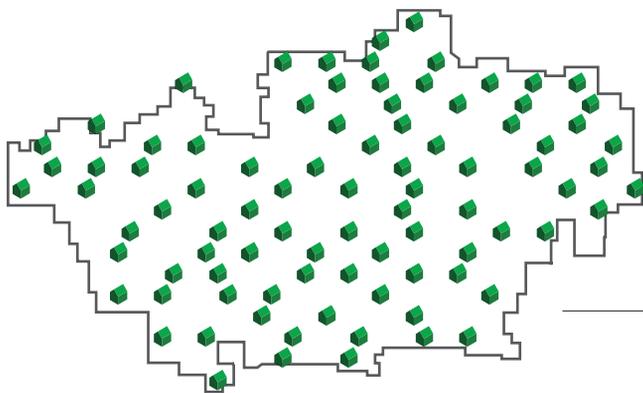


179
BIBLIOTECHE



330
CINEMA

35
MULTISALA



67
TEATRI

22
AUDITORIUM

Fare e fruire cultura Le sfide

La capacità di produrre e attirare cultura di Milano è stata a lungo uno straordinario vantaggio competitivo, favorita dalla presenza di istituzioni prestigiose e luoghi di sperimentazione; così come strategica è risultata la sua capacità di integrare le risorse concentrate nella città con le reti lunghe dei territori che attorno ad essa interagiscono. Se il capoluogo ha da sempre offerto alla regione urbana di cui è parte importanti stimoli culturali, questi hanno trovato eco e risonanza nei territori che lo circondano, spesso rivelatisi capaci di farne occasione di elaborazione culturale e di crescita economica.

Oggi però una crescente frammentazione e una diminuita forza attrattiva sembrano caratterizzare la vita culturale della metropoli. Questo è tanto più preoccupante ora che, più che in altri momenti, riuscire ad essere un luogo creativo, di elaborazione culturale, di formazione e di studio, ma anche di intrattenimento e di divertimento, rappresenta uno straordinario vettore di innovazione e di competizione per le città, per le quali la diversità culturale e la molteplicità delle forme di produzione e fruizione di cultura rimangono non solo elementi fondamentali della qualità dell'esperienza urbana quotidiana dei cittadini, ma anche fattori essenziali per attrarre risorse sulla scena mondiale. Soprattutto quando le città sono caratterizzate, come Milano, da una spiccata vocazione alla produzione artistica e culturale e dalla presenza di filiere rilevanti dell'economia della conoscenza.

In effetti, la città si presenta ancora come un'importante piattaforma di eventi culturali; un nodo di reti significative che attira talenti e capacità, uno dei luoghi più dinamici d'Italia, che ospita eventi di varia na-

tura: sport cultura, fiere, manifestazioni, calendari teatrali, concerti e corsi per il tempo libero. Milano è ancora a livello italiano lo spazio in cui si intersecano i percorsi formativi dei giovani, i programmi di ricerca delle università e degli istituti di ricerca pubblici e privati, le carriere e le vite dei creativi, le esperienze imprenditoriali etniche; luogo di risorse consumate in cultura e che possono investire in cultura (Milano è la seconda città italiana per reddito pro-capite, dopo Bologna). Ma non è solo Milano città a produrre cultura. Negli ultimi anni si assiste alla proliferazione, nelle *città di città*, di eventi e di luoghi per fare e fruire cultura: basti pensare alla rete dei musei in formazione, al costituirsi spontaneo di luoghi significativi nella rete della fruizione musicale e artistica o, ancora, ai fenomeni di decentramento delle università, una risorsa non necessariamente legata al capoluogo. In questi anni, diversi comuni milanesi si sono infatti andati attrezzando, con rinnovata energia, nonostante le scarse risorse a disposizione, per rispondere alle molteplici domande dei propri cittadini, finendo per costituire un vero e proprio fronte strategico per il rilancio culturale dell'area, attraverso veri e propri luoghi significativi di innovazione sui temi della multiculturalità, etnicità, formazione, educazione, sperimentazione culturale.

Nonostante ciò, vista da fuori, Milano, a volte, sembra essere una città di passaggio, in cui i talenti trovano occasioni solo momentanee, senza trovarvi stimoli significativi per rimanere: capitale italiana della ricerca pubblica e privata e dello studio universitario, città creativa per eccellenza, ma che non alimenta le proprie risorse, non le riproduce, non le mette a disposizione di tutti, non offre spazi e sostegno alle classi creative di oggi perchè diventino le classi dirigenti del futuro. La produzione culturale della città ha un orizzonte e un respiro

sempre più corto: le sue università hanno scarsa capacità di internazionalizzazione, la sua classe creativa preferisce andare a vivere e lavorare in altre città europee, i suoi circuiti culturali sono spesso ancora molto élitari e chiusi. Rimane la potente capacità della provincia di produrre cultura per i propri cittadini, anche se ancora oggi la città centrale rimane, per coloro che vivono fuori da essa, un luogo "a tempo", nel quale recarsi per partecipare ad eventi, per studiare, per fruire cultura, ma dal quale poi andarsene, per tornare a casa.

Le sfide da affrontare possono dunque essere ricondotte ad alcune famiglie molto chiare:

- democratizzare la cultura, senza rinunciare alla qualità: fare uscire la produzione culturale dai circuiti ristretti della sua fruizione; farla dialogare con l'impresa e l'economia, ma anche con la vita quotidiana dei cittadini. Mettere la cultura in contatto e a servizio della città e la città in contatto e a servizio della cultura, creando luoghi di scambio e contaminazione capaci anche di rinnovare l'immagine della città nel mondo;
- accogliere talenti offrendo loro sostegno e qualità della vita, dando loro motivi per vivere nella regione urbana e contribuire al miglioramento della sua qualità: si tratta di mettere a loro disposizione non solo risorse economiche e culturali, ma anche spazi e ambienti di vita quotidiana di qualità, in grado di offrire sicurezza e tranquillità;
- aprire, attorno alle differenze e alla giustapposizione, cantieri culturali diffusi e strategici: valorizzare la presenza di stimoli culturali multipli, mettendo in relazione le diverse culture che la città e la regione urbana ospitano. L'imprenditoria etnica, lo scambio e la contaminazione con culture lontane devono essere di nuovo al centro di un progetto di accoglienza capace di dare nuova linfa al sistema;

- rilanciare la capacità di dialogo e interazione tra luoghi di produzione di cultura: le Università e gli istituti di ricerca pubblici e privati devono essere al centro di rinnovati investimenti che rilancino la propensione alla sperimentazione, la qualità della produzione e della gestione quotidiana; si tratta di promuovere occasioni di messa in rete, costruendo capacità di fare sistema e un'offerta integrata innovativa, in particolare agli studenti, ma anche capacità di alimentare la generale ricchezza culturale della *città di città*;
- dare sostegno ai territori, costruire una rete salda e strategica di relazioni capace di alimentare il circuito attivato dalla città centrale: l'interesse alla produzione e alla fruizione culturale è diffuso tra tutti i cittadini delle *città di città*, che si muovono tra esse per fruire della loro vasta e diffusa produzione culturale. Dare sostegno alla capacità dei territori di fare e fruire cultura, a partire dal consolidamento di una rete di spazi diversificati di produzione culturale diviene un cantiere di lavoro importante per la Provincia.

Fare e fruire cultura 10 idee progettuali

1 Politiche di sostegno alla valorizzazione dei distretti/poli culturali della provincia come interfaccia tra comuni in rete, mondo associativo, circuiti culturali

Gli ultimi decenni sono stati caratterizzati da una rinnovata capacità delle *città* che compongono la provincia di Milano di farsi promotrici di eventi e occasioni per fare e fruire cultura. La Provincia si è rivelata particolarmente attenta a seguire e assecondare questa crescente autonomia culturale dei territori, offrendo loro occasioni per sviluppare e potenziare alcune delle attività avviate sia con il sostegno ai poli e ai distretti culturali, sia sperimentando, attorno alla nuova definizione di Sistema Turistico Locale promossa dalla Legge Regionale, forme di turismo innovativo e di qualità, promuovendo nuovi percorsi fruitivi, costruendo reti culturali e di eventi, avviando processi di valorizzazione culturale. È importante investire ulteriormente sulla collaborazione con i comuni e le associazioni culturali locali, con l'obiettivo di arricchire l'offerta al cittadino ma anche, al tempo stesso, favorire processi di ri-significazione, re-invenzione dei paesaggi e delle culture locali.

La Provincia potrebbe farsi promotrice di un vero e proprio "piano per la cultura" costruito con e per le *città di città*, legato all'articolazione di un'offerta innovativa a carattere integrato: si tratterebbe di un passo importante, che assicurerebbe ai cittadini rinnovati stimoli, ma che potrebbe anche aprire occasioni per rappresentare i territori rispetto ai circuiti di finanziamento regionale e alla rete culturale nazionale e internazionale.

2 Dieci nuovi spazi metropolitani in rete per la cultura e il divertimento

La *città di città* si caratterizza per la presenza di alcune risorse architettoniche e ambientali importanti che, per la loro localizzazione e caratteristiche, si candidano ad ospitare funzioni significative di scala metropolitana. Si tratta di luoghi che potrebbero, una volta messi in rete, ospitare una offerta culturale rilevante e diversificata: un vero e proprio circuito-offerta integrato di luoghi-iniziativa sperimentali a disposizione della cultura, della creatività, del divertimento. Alcuni di questi spazi sono, in tutto o in parte, di proprietà della Provincia di Milano: l'ex-ospedale Paolo Pini, il castello di Melegnano, Villa Mombello a Limbiate, l'Idroscalo; altri, da poco inaugurati, sono localizzati in alcuni Comuni della Provincia: il Museo del Lavoro, il Museo della fotografia, il Museo del giocattolo, il Museo dell'acqua e dell'energia. Altri ancora nella città di Milano, in ambiti periferici rispetto a quelli storici, stanno oggi aprendo le loro attività (ad esempio, la nuova Triennale a Bovisa), o sono in attesa di trovare un ruolo (basti pensare al Teatro degli Arcimboldi in Bicocca).

La Provincia ha a disposizione delle strutture e degli spazi importanti da riqualificare e da ripensare, ma anche delle risorse consolidate e avviate, sia in termini di spazi che di manifestazioni (basti pensare a *In contemporanea*, alla *Casa della Cultura*, alla *Milanesiana*): provare a ragionare su di essi in un'ottica di rete, qualificandoli in maniera differenziata e costruendo attorno ad essi dei cantieri culturali a servizio del territorio provinciale, sarebbe fondamentale per fare delle risorse esistenti i caposaldi di un circuito capace di accogliere e offrire spazi ad una offerta culturale di carattere metropolitano.

Un progetto per il rilancio dei centri scolastici onnicomprensivi

3

Negli anni sessanta e settanta alcuni centri onnicomprensivi si sono candidati a svolgere un ruolo importante a servizio dei territori in cui erano localizzati, cioè a costituire delle vere e proprie centralità dei quartieri e della città, offrendo non solo spazi per la scuola, ma anche attrezzature sportive e culturali, ed eventi rivolti a tutti i cittadini, non solo agli studenti. Da tempo però essi hanno smesso di svolgere questo ruolo e sono diventati spesso macrostrutture usate solo per un periodo limitato della giornata. Favorirne la riapertura e rilanciare il loro ruolo come luoghi di socializzazione, di formazione continua, di elaborazione culturale e di promozione di attività a servizio della comunità e del territorio, configurandoli come spazi multipli e aperti nei quali sia possibile fruire e fare cultura, praticare sport e divertirsi, può costituire un'occasione importante per avvicinare la cultura ai cittadini e, soprattutto, ai giovani.

Partendo dalla sperimentazione avviata con l'istituto Feltrinelli, la Provincia può intraprendere progetti complessi di riqualificazione degli spazi che questi centri offrono; da un lato promuovendo bandi progettuali per la loro ristrutturazione, capaci di lavorare sull'offerta di qualità per l'intorno e per la città, dall'altro, affidandone la gestione a soggetti articolati, capaci di fare interloquire il mondo della scuola con le associazioni culturali, con le fondazioni, ecc.

Spazi di promozione della imprenditoria etnica

4

Milano città risulta prima in Italia per imprenditorialità etnica nei settori creativi. Milano e la sua provincia costituiscono uno dei luoghi in cui l'immigrazione dimostra tutte le sue potenzialità: non solo molti immigrati si fanno imprenditori, ma molti di essi scelgono campi creativi e innovativi. La Provincia, a partire dalla esperienza avviata con la *Casa della Cultura*, ma anche dalla *Casa della Pace* (e dal *Fondo internazionale per la Pace*), ha intrapreso un percorso che mira a costruire un rapporto stabile tra culture lontane e attività di impresa, allo scopo non solo di promuovere la contaminazione tra culture, ma attivare anche nuove economie. Diverse città europee stanno tentando simili percorsi, in particolare provando non solo a promuovere l'integrazione culturale, ma veri e propri percorsi di valorizzazione dell'imprenditoria etnica, promuovendo bandi o fondi di sostegno economico alle imprese etniche. È una mossa che può risultare importante non solo per fare emergere le risorse culturali che le comunità etniche portano con sé, e per fare crescere una città che rischia spesso di rimanere invece impermeabile alla contaminazione, ma anche per giocare un ruolo importante, e responsabile, di messa in relazione tra mondi vicini e lontani.

La Provincia potrebbe promuovere un'Agenzia di supporto alla promozione della imprenditoria etnica, allo scopo di costruire legami creativi con le diverse culture ospitate dalla regione urbana e di supportare la loro capacità di offerta/domanda al territorio.

5

Un bando annuale per le associazioni culturali/ricreative minute

La qualità della produzione culturale passa anche e soprattutto dal presidio sul territorio e dalla vicinanza ai cittadini. L'esperienza del Bando promosso dal Progetto Strategico dimostra la presenza di forze vive, che però hanno bisogno di contributi per continuare a svolgere il proprio ruolo capillare. Non si tratta solo di contributi economici; spesso si tratta anche di visibilità, di comunicazione, di inserimento in relazioni di scala diversa. Si tratta allo stesso tempo di assicurare la democratizzazione della produzione culturale, in altre parole: offrire a tutti la possibilità di fare e fruire cultura, anche a carattere sperimentale e innovativo, e non solo a cittadini privilegiati per la loro localizzazione, origine sociale o di reddito.

La Provincia può promuovere un bando che premi e sostenga economicamente le piccole associazioni culturali e ricreative, impegnandosi anche a fornire loro risorse relazionali e organizzative, favorendo la realizzazione di progetti, iniziative e spazi aperti alla creatività, alla cultura, e alla formazione; in primo luogo distribuendo risorse a quei progetti realmente in grado di arricchire l'offerta culturale al cittadino sul territorio.

6

Arte e design a servizio della qualità degli spazi del quotidiano

Un territorio che si candida ad essere città della produzione di design e di moda deve essere capace di rinnovare la propria immagine per comunicare se stesso e le proprie capacità, ma anche capace di promuovere le proprie aziende. Eppure le città che compongono la regione urbana offrono spazi pubblici ben poco significativi e stimolanti, spesso invecchiati e ostili. Appare invece rilevante dare accoglienza alla sperimentazione artistica e nel campo del design, negli spazi in cui si svolgono le pratiche quotidiane, attraverso la promozione di specifici concorsi, ma anche con l'introduzione di specifiche norme nei bandi relativi ai lavori pubblici: i luoghi del trasporto e della mobilità, le stazioni, le piste ciclabili, le strade, le piazze, ma anche le scuole, gli edifici pubblici, gli impianti sportivi, ecc.

La Provincia potrebbe impegnarsi a promuovere accordi di collaborazione tra la Provincia, i Comuni, le principali aziende, i consorzi di promozione del settore, il sistema Fiera, ma anche con le Università milanesi, per favorire occasioni di riqualificazione degli spazi urbani attenti alla re-invenzione dell'immagine e, al tempo stesso, dell'abitabilità di questi spazi. Potrebbe altresì promuovere concorsi e norme, relativamente ai propri lavori pubblici, volti a favorire l'innovazione artistica.

7

Una rete di spazi urbani creativi - Agenzie - Sportelli per la creatività e la cultura

Negli ultimi venti anni molti degli spazi produttivi della Provincia di Milano hanno subito importanti trasformazioni: molti di questi sono stati abbattuti e trasformati in nuovi spazi abitativi; alcuni di essi invece sono stati conservati e modificati, spesso riutilizzati per fare spazio a imprese legate alla sperimentazione culturale e artistica. La maggior parte di queste trasformazioni ha avuto carattere privato ed estemporaneo: gallerie, studi di architettura, showroom, ecc. hanno invaso interi quartieri di Milano, generando processi di grande rilevanza. Esistono però ancora molti luoghi in attesa di trasformazione, che sono rimasti fermi, inutilizzati. Entrambe queste tipologie sono contraddistinte da uno strano dialogo con la città: i primi spesso sono poco visibili dall'esterno, spesso introversi. I secondi rimangono inutili e silenti. Entrambi incapaci di parlare. Eppure, in molte città europee, è proprio attorno a questi spazi che si è costituita la nuova forza attrattiva. Si potrebbe immaginare di spezzare questo silenzio attraverso la costituzione di spazi di dialogo-incontro tra la città e i suoi creativi, promuovendo forme di uso temporaneo di spazi dismessi per dare ospitalità a laboratori d'arte e cultura aperti alla città e interessati a lavorare in relazione con i quartieri in cui sono collocati. Con l'obiettivo di portare la creatività fuori dagli studi e metterla a disposizione dei cittadini, in modo tale che essa possa contaminare la città.

La Provincia, in questi ed altri luoghi, si può fare da un lato garante di un programma coordinato di recupero leggero e temporaneo ai fini culturali. Dall'altro, potrebbe sostenerne l'attività, realizzando una rete di piccoli incubatori/sportelli locali/ di quartiere o comunali per il supporto alle attività creative e culturali: luoghi in cui i giovani creativi possono trovare sostegno alla propria iniziativa imprenditoriale, anche attraverso la promozione di bandi, l'attivazione di risorse, l'istituzione di uffici informazioni, la tutela dei brevetti, la partecipazione/sostegno a programmi europei, la stipula di accordi con le banche per finanziamenti speciali.

8

Servizi integrati negli spazi della ricerca e della cultura

Molta dell'innovazione e della creatività di Milano e provincia è spesso sfruttata e malretribuita, pagata in forma precaria, discontinua, saltuaria; con tutte le conseguenze che questo comporta: la tendenza a lasciare Milano, per altri luoghi internazionali in cui è più semplice lavorare, ma anche vivere la quotidianità, e cioè trovare casa, costruire e gestire una famiglia. Rilanciare azioni e politiche di sostegno a chi lavora nel campo della ricerca e della creatività significa non solo sostenere in maniera diretta i lavoratori di questo campo, ma anche immaginare forme di welfare, pensate in collaborazione con altri attori, capaci di rinnovare l'offerta di servizi loro diretta.

La Provincia potrebbe promuovere, in rete con altri attori significativi nel campo (le banche, le fondazioni, la Camera di Commercio, le università, ecc.), non solo forme di supporto alle professioni creative (linee di credito agevolato, ecc.) ma anche cantieri sperimentali di welfare: asili-nido nelle università e nei centri di ricerca, mense, strutture sportive, ecc. aperti non solo ai dipendenti, ma convenzionate.

9

Una biblioteca europea e dei sistemi bibliotecari universitari integrati

La rete bibliotecaria della Provincia di Milano è un esempio di successo a livello italiano: numerose piccole biblioteche comunali in rete, che offrono ai cittadini libri e risorse multimediali. Al tempo stesso le biblioteche universitarie offrono ai propri studenti risorse particolarmente significative, integrate dal servizio bibliotecario nazionale. Milano, però, rimane un luogo dal respiro corto: il progetto della Biblioteca Europea potrebbe contribuire a rilanciare la capacità del sistema milanese di interloquire con i circuiti culturali internazionali, eppure rimane fermo e in attesa di risorse.

La Provincia potrebbe farsi carico di sostenere il progetto, attivare forme di finanziamento su programmi europei, ecc., in particolare tramite la costruzione di una rete interbibliotecaria di risorse multimediali per la ricerca e l'università, di livello nazionale e internazionale.

10

Politiche per il diritto allo studio come diritto alla città nelle Università milanesi

Milano, è uno dei bacini universitari più importanti d'Italia; le sue università attirano studenti da tutta la regione e da tutta Italia e mantengono il primato rispetto ad alcune specializzazioni. Eppure, essere studente a Milano è tutt'altro che semplice, sia per chi viene a Milano in giornata per studiare e torna a casa la sera (in provincia o nell'ambito regionale), a causa di un'offerta integrata di trasporto poco efficiente e non particolarmente economica, e della difficoltà di trovare spazi per mangiare a prezzi sostenibili. Sia per chi, venendo da lontano, a Milano deve cercare casa, trovandosi di fronte a un mercato distorto e a un'offerta di spazi abitativi regolata solo da logiche di profitto, nella sostanziale assenza di servizi pensati per attirare una popolazione studentesca in città. Rinnovare il tema delle politiche per il diritto allo studio e gli strumenti con cui ad esso si lavora può rivelarsi un passaggio importante per pensare Milano, e la provincia, come un territorio che vuole puntare sulla propria offerta educativa.

La Provincia si può fare promotrice di un protocollo d'intesa tra Provincia, istituzioni locali significative e Università milanesi su questo tema: un'iniziativa in particolare orientata a ripensare il ruolo e le modalità di azione dell'ISU per l'offerta di servizi (tra cui l'offerta di case, di attività sportive e ricreative, di occasioni per la fruizione culturale e la formazione) agli studenti della città e della regione urbana. Nel campo della casa la Provincia si sta attivando per promuovere forme innovative di ospitalità per gli studenti (ad esempio studenti ospitati da anziani). Anche la realizzazione di una carta servizi/di credito, che metta i giovani significativamente al centro di iniziative promosse da vari enti, attori, istituzioni (dagli sconti al microcredito, alla tessera dei trasporti, all'accesso alle biblioteche, alle mostre, agli eventi culturali) potrebbe essere strategica; così come il sostegno economico e gestionale all'apertura degli spazi della università alla città.

Fare e fruire cultura Suggerimenti e Progetti

... dall'Atlante

L'Atlante dimostra l'investimento significativo che la Provincia ha già messo in campo in questa prospettiva e su cui alcune delle 10 idee possono prendere forma e maturare.

Nei prossimi anni una serie di edifici e spazi di proprietà della Provincia saranno a disposizione dei suoi cittadini: il *Castello di Melegnano*, l'*Area ex Paolo Pini* e la *Villa Pusterla a Limbiate*. Tutti e tre si candidano a essere al servizio del territorio in cui si collocano e ad intercettare risorse che fanno riferimento ad un contesto culturale più ampio, anche oltre i confini metropolitani. Inserire questi tre nuovi spazi all'interno di un circuito differenziato di offerta culturale, in cui stiano realtà già avviate quali, ad esempio, quelle del Museo della Fotografia, significa investire in maniera innovativa sulle aperture multiscalari che i territori della provincia di Milano possono offrire ai propri abitanti, favorendo l'incontro e il confronto tra culture, interessi, identità e rinnovando l'offerta di luoghi per il divertimento, lo svago, l'arricchimento culturale. Uno sfondo importante di riferimento, in questo senso, può essere costituito dal *Progetto Nord Ovest Province in rete*, che intercetta la sfida delle città e dei territori alla scala del nord Italia.

Occorre provare a offrire risorse alternative, integrate con una offerta privata quantitativamente numerosa ma non sempre qualitativamente significativa, e capaci di dimostrare la possibilità di pensare a luoghi complessi: nuove infrastrutture culturali in grado di mettere in rete eventi, iniziative, attori. Il progetto dei *Poli culturali* appare, in questo senso, lo sfondo strategico su cui la Provincia deve continuare a fornire nuovi stimoli alla capacità progettuale dei Comuni e delle associazioni culturali locali, in stretta connessione con l'approccio di sostegno all'associazionismo intercomunale promosso con il progetto *Sostegno alla intercomunalità*. In questo senso, di particolare importanza è il progetto avviato dalla nuova Provincia di Monza e Brianza, sia con *Molta + Brianza*, sia con *Notturni in Villa*. La *Casa delle culture*, recentemente avviata, si configura come un cardine in questa struttura di offerta integrata a rete, di cui si fa promotore e bandiera: simbolo di nuove politiche di interculturalità e integrazione, di valorizzazione delle differenze e delle molteplici componenti di una

cultura metropolitana, europea, internazionale e, al tempo stesso, radicata nel locale. Capace di mettere in rete soggetti plurali e di rinnovare la capacità di offerta culturale di una Milano che, negli ultimi decenni, sembra avere perso il ruolo di motore che un tempo svolgeva, pur continuando a produrre iniziative e risorse di qualità. In questa direzione vanno anche le iniziative di valorizzazione turistica e culturale promosse negli ultimi anni: sia la sperimentazione del Sistema turistico locale nel Magentino-Abbiatense, sia la promozione di itinerari turistici nella Provincia di Milano, organizzati in collaborazione con AIM (Associazione interessi metropolitani), *Conoscere Milano e la provincia*.

Progetti quali il Festival letterario *La Milanese* e *InContemporanea*, la rete dell'arte, entrambi rivolti a mettere in rete eventi, a dare spazi anche fisici (che contribuiscono ad una nuova qualità urbana, poichè escono dalle gallerie e si diffondono nella città) a progetti e risorse artistiche innovative, costituiscono iniziative rilevanti, capaci di investire sulle potenzialità di Milano e della sua regione urbana come città vivibile e creativa.

A diffondere la cultura nelle città possono contribuire anche progetti minuti, quali quello attivato nella ristrutturazione del *Nuovo Feltrinelli*, che mira a fare di questo centro scolastico onnicomprensivo un punto di riferimento per il suo intorno.

Iniziative quali il *Sostegno ai lavoratori atipici*, quali quelle contenute nel *III Programma Strategico per l'innovazione*, unitamente agli spazi e alle strutture che il Palazzo dell'innovazione potrà offrire a chi nella città produce cultura e ricerca, costituiscono le premesse importanti per un investimento di lungo periodo.

... dal Bando

Le proposte pervenute con il Bando offrono un materiale particolarmente interessante con il quale interagire.

In primo luogo emerge una domanda forte di sostegno a processi che potremmo definire, di "democratizzazione" della cultura. L'offerta cultura di Milano è al centro dell'attenzione: produzione e fruizione della musica, dell'arte, ecc. sembrano rimanere infatti privilegio di pochi. Diverse le soluzioni proposte a questo problema, anche sulla base delle esperienze già fatte in questo campo da diversi soggetti: dall'attivazione di spazi dedicati a disposizione di tutti, alla progettazione di servizi capaci di fornire informazioni e strumenti semplici di accesso alla offerta esistente (le proposte che affrontano questi temi sono diverse, tra queste: *Giovani senza confini con radio OK Music, Abitare la musica, La formazione musicale degli adulti: un modello per Milano e la sua provincia*). Tra le forme di democratizzazione rientrano anche quelle che promuovono l'uso della produzione artistica e creativa negli spazi e nei tempi della vita quotidiana: le stazioni, gli spazi pubblici, gli edifici specialistici (*La città delle cose; fattibilità di un micro museo a Bovisa, Museo d'Arte Momentanea, Trattata d'arte- Vibrazioni Sinfoniche: valorizzazione artistica del trasporto ferroviario*).

In secondo luogo, emerge una domanda specifica di attenzione per il mondo dei giovani, e per la promozione di politiche culturali ad essi rivolte; seguono iniziative specifiche per i bambini, ma anche per gli anziani e le donne. In generale, si tratta di richieste di supporto al mondo associativo che si occupa di questi soggetti o di sostegno a reti di informazione capaci di operare in tale senso (tra le proposte, *Oltre il confine, Trame di comunità: ascoltare, comunicare, connettere, desiderare, La biblioteca dei giovani nel nuovo parco del Pratone*). In generale, la domanda di sostegno alle associazioni culturali locali, più o meno consolidate appare rilevante.

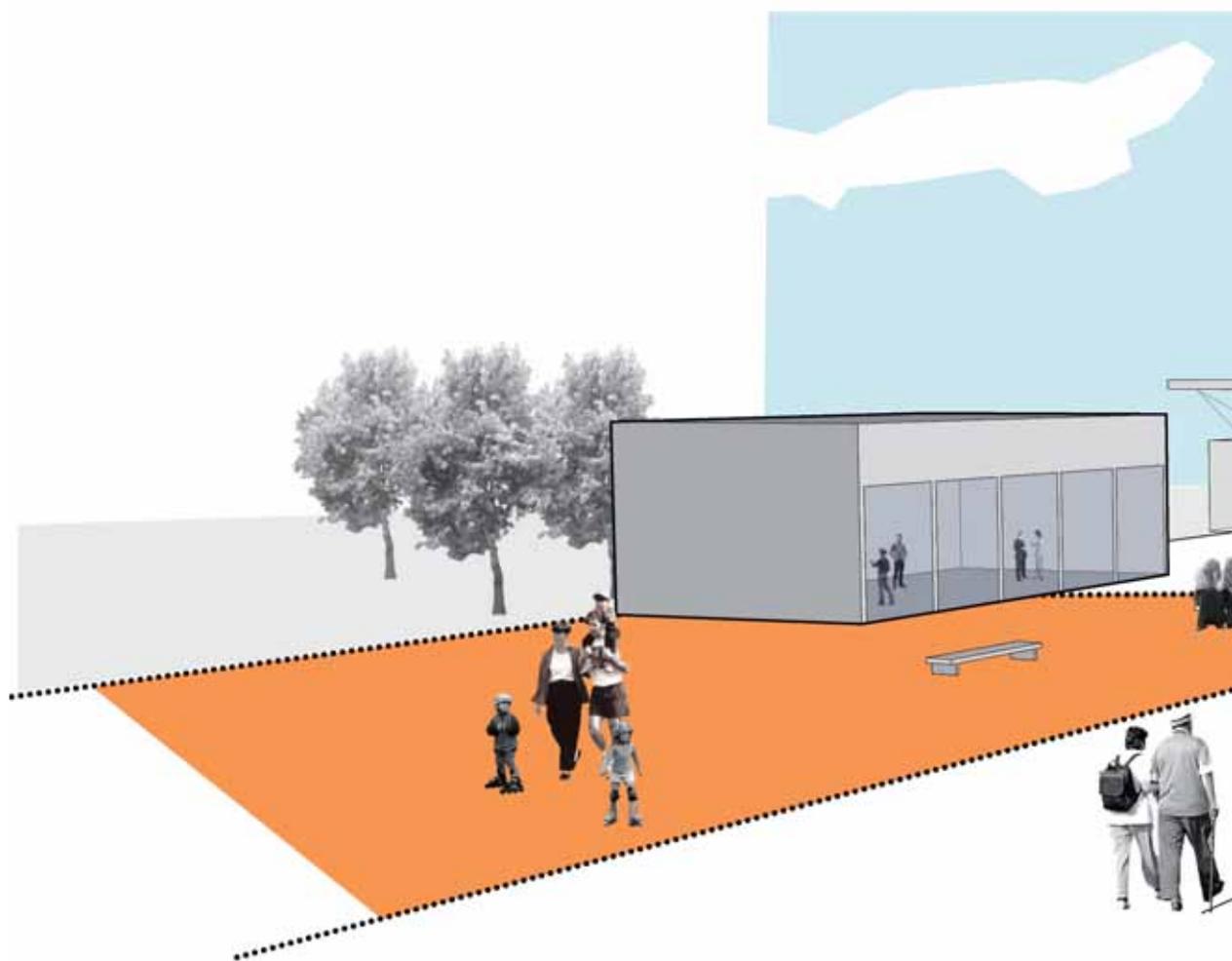
In terzo luogo, vi sono progetti mirati al supporto alla ricerca, alla creatività, alla produzione culturale: alcune delle più importanti fondazioni locali, tra cui anche la Fondazione Fiera, propongono iniziative volte a colmare il vuoto di servizi e reti di sostegno a questo importante asset del sistema milanese (tra questi *La creatività milanese: una rete urbana?, Skills sharing, Borsa di studio: il coordinamento dei sistemi complessi*).

In quarto luogo, emergono i territori: avvicinare la cultura significa infatti anche portarla fuori, ma soprattutto riconoscere e sostenere il ricco e differenziato patrimonio delle città che compongono la regione urbana; il Vimercatese, il Trezzese, il Nord e il Sud Milano, il monzese hanno avviato da tempo riflessioni e iniziative significative, che hanno prodotto diverse proposte progettuali interessanti. Ma anche Milano assume diverse facce: l'Isola, la Bicocca, la Barona, Ponte Lambro sono luoghi della città che provano a puntare sulla cultura per progetti di riqualificazione complessi. Ai progetti dei Comuni si affiancano le proposte delle associazioni: in generale è rilevante la richiesta di un ambiente culturale complesso, capace di muoversi coraggiosamente alla scala metropolitana (*Museo dell'acqua, Gorgonzola*).

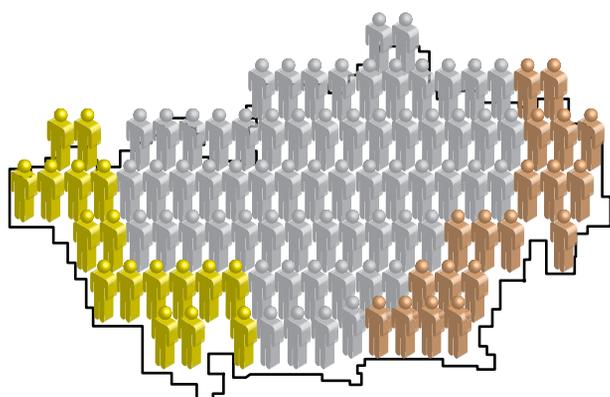
Infine, emerge in molte proposte la sfida della multiculturalità, che molti luoghi della provincia e della città si trovano oggi a volere affrontare, a partire da occasioni locali (*Strada etnica Pioltello*).

Una provincia abitabile, perché “sicura” da un punto di vista del contrasto dei fenomeni di criminalità ma, soprattutto, perché “sicura” da un punto di vista sociale: un territorio nel quale si sostiene il reddito delle fasce più deboli, si affrontano i problemi dei non autosufficienti, si conciliano lavoro e cura, permettendo a tutti i cittadini di accedere a servizi efficienti e poco costosi. Una provincia in cui la rete territoriale dei servizi si riorganizza sulla base di criteri di efficacia e di partecipazione; in cui l’accesso femminile al mercato del lavoro è promosso e agevolato da politiche efficaci di conciliazione. Un territorio ricco di occasioni di integrazione e di mixité sociale ed etnica, nel quale la presenza dei bambini e degli anziani diviene una risorsa utile a migliorare la qualità della vita di tutti.

Promuovere un nuovo welfare locale





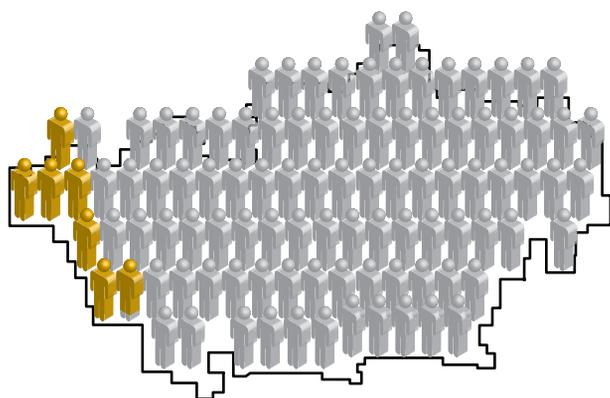


658.606
SOTTO I 21 ANNI



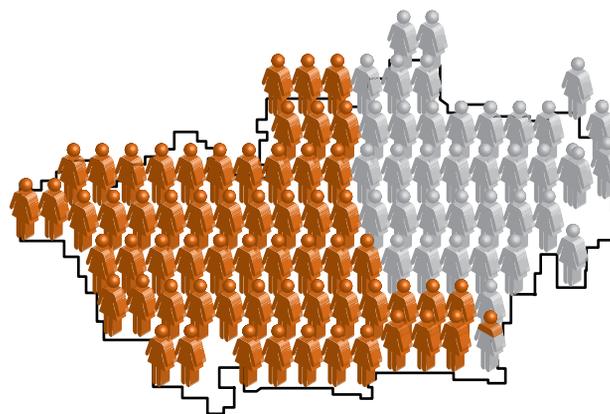
743.613
CON PIÙ DI 65 ANNI

In Provincia di Milano il 17% della popolazione ha meno di 21 anni, il 19% ha invece 65 anni o più
[fonte: ISTAT, 2005]



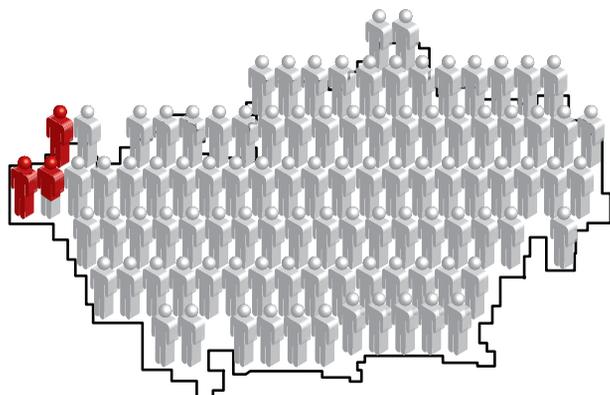
250.300
RESIDENTI STRANIERI

Il 6,8 % della popolazione provinciale residente
è costituita da stranieri
[fonte: ISTAT 2005]



759.000
DONNE CHE LAVORANO

In Provincia di Milano il tasso di attività femminile sul totale delle donne in età da lavoro [15-64 anni] è del 61,3%
[fonte: ISTAT, Rilevamento Forza Lavoro, 2005]



95.798
VOLONTARI

In Provincia di Milano gli occupati e i volontari nelle organizzazioni di volontariato sono il 2,57% della popolazione
[fonte: Il volontariato a Milano e Provincia, 2005]

Promuovere un nuovo welfare locale

Le sfide

Milano ha una lunga e straordinaria tradizione di welfare municipale, fatta di innovazione e radicamento dei servizi sociali nel territorio e di una presenza robusta di beni comuni e beni pubblici prodotti dalla società, attraverso le forme del volontariato e il ruolo rilevante del privato sociale. Questa tradizione deve essere oggi rinnovata e ripensata a partire dalle nuove sfide sociali che i processi di globalizzazione, frammentazione e precarizzazione pongono alla regione urbana.

La questione che abbiamo davanti è riconducibile alla nuova dialettica tra sviluppo e coesione sociale, che era stato uno dei tratti più fertili e caratteristici della crescita di Milano lungo tutto il XX secolo. Oggi il nesso tra sviluppo e coesione non appare più così scontato: la nuova frattura tra chi è in grado di affrontare i rischi e i cambiamenti partendo da una sostanziale stabilità economica e sociale e chi invece deve confrontarsi con fenomeni inediti di precarietà e instabilità e richiede politiche integrate territoriali che siano in grado di prevenire un nuovo e drammatico dualismo urbano. Coesione e sviluppo possono crescere in modo complementare solo a condizione di sapere immaginare processi di re-inclusione sociale della popolazione a forte rischio di esclusione. Se queste strategie non vengono praticate efficacemente, ciascuno dei processi sociali più rilevanti può generare nuove diseguaglianze, un aumento dell'insicurezza e della precarietà, nuove polarizzazioni sociali e nuove discriminazioni legate al sesso e alla provenienza etnica. D'altra parte, i fenomeni sociali più rilevanti nella regione urbana indicano insieme rischi e opportunità. Essi delineano dunque alcune sfide importanti per le politiche pubbliche.

La prima sfida ha a che vedere con il fatto che a Milano esistono nuove forme di esclusione sociale che esprimono domande inedite. L'idea di evitare la dipendenza assistenziale e di superare l'elemento stigmatizzante delle politiche sociali sospinge a sviluppare approcci fondati sull'attivazione e sul rinforzo delle *capability*, sulla contrattualizzazione dell'intervento sociale, sulla costruzione e sul sostegno delle reti sociali esistenti, sulla mobilitazione del capitale sociale disponibile nei contesti locali. Alla nozione di assistenza si sostituisce quella di reinserimento sociale. L'idea è quella di mobilitare e far convergere intorno a politiche di coesione sociale soggetti istituzionali e non istituzionali, tra i quali il terzo settore, le forze sociali e politiche, ma anche le imprese e gli operatori del mercato, chiamati ad assumere maggiori e più precise responsabilità sociali.

La seconda sfida riguarda l'offerta pubblica di servizi di assistenza di lungo periodo (*long-term-care*), che soffre tradizionalmente di una cronica sottodotazione di servizi e di risorse finanziarie, che ha lasciato per lungo tempo all'intervento delle famiglie prima, e più recentemente del mercato privato, il compito di fronteggiare un'ampissima area di bisogno. Oggi sono in atto nuovi fenomeni che stanno determinando un forte indebolimento del sistema consolidato: l'aumento considerevole del bisogno di *long-term-care* con l'aumento del numero di famiglie e di individui potenzialmente interessati; la crescita parallela di un ampio mercato privato della cura, in buona parte sommerso, scarsamente controllato e integrato con la rete pubblica dei servizi. L'effetto congiunto di queste dinamiche è quello di creare una situazione di crisi per le politiche pubbliche in ragione dell'aumento in termini assoluti dell'area di bisogno, che è lasciata scoperta da ogni forma di tutela pubblica, e di aumento della pressione fi-

nanziaria e organizzativa sulle persone non autosufficienti e sulle loro famiglie.

La terza sfida riguarda la povertà. Milano, come tutte le altre città europee, registra la presenza strutturale di una certa quota di popolazione che è possibile considerare povera. Secondo alcune ricerche influenti e documentate a Milano è povero il 14% delle famiglie ed il 12,9% degli individui. Se in molti contesti italiani ed europei la povertà ha una forte connotazione strutturale, legata in particolare alle sfavorevoli condizioni del mercato del lavoro, a Milano la povertà sembra dipendere da meccanismi diversi. La disoccupazione, infatti, è a livelli molto bassi: nel caso dei capifamiglia è inferiore all'1%. La principale componente della povertà milanese è costituita dagli anziani, nella maggior parte dei casi da vedove con pensioni modeste che non riescono a stare al passo con la crescita del livello dei redditi da lavoro: la distanza tra il tenore di vita di questi anziani e il resto dei milanesi è ampia ed è destinata ad allargarsi. Un altro tipo di povertà caratteristico di Milano comprende situazioni individuali o familiari segnate da traiettorie biografiche particolari: lutti, divorzi, nascite al di fuori della coppia, migrazioni. Si tratta di eventi che, presi singolarmente, non determinano la povertà, ma che favoriscono un processo di impoverimento quando si innestano su assetti familiari fragili, rispetto ai quali le condizioni istituzionali di regolazione del mercato del lavoro e del sistema di welfare non sono affatto adeguate.

Una quarta sfida riguarda le condizioni di particolare incertezza delle nuove generazioni che si affacciano alla vita adulta. La diffusione dei contratti di lavoro flessibili, l'elevato costo delle abitazioni e in generale della vita, la pressoché totale assenza di politiche di sostegno al processo di autonomia dei giovani sono tutti fenomeni

che producono esiti particolarmente negativi a Milano. In particolare, i giovani sono oggi posti di fronte all'alternativa tra rimanere molto a lungo con i genitori, cosa che ne spiega il relativamente basso tasso di povertà, o abbandonare la città, cosa che spiega il forte invecchiamento della popolazione milanese. In ogni caso, una delle sfide principali che oggi Milano deve affrontare è quella di non creare nei giovani il convincimento che ingenerare una famiglia moltiplichi il rischio di povertà, e che l'unica alternativa sia quella di abbandonare la città.

Promuovere un nuovo welfare locale

10 idee progettuali

Analisi dei livelli essenziali di prestazione nella programmazione territoriale dei servizi sociali

La necessità di assicurare un livello di prestazioni coerente nelle diverse città della provincia di Milano, anche se articolato a livello territoriale, rappresenta un tema importante per il ripensamento di un nuovo welfare locale. Una sperimentazione interessante è offerta in questa direzione dal tentativo di analizzare le caratteristiche dell'offerta di servizi e delle politiche attivate all'interno dei Piani di Zona, già sostenuti dalla Provincia di Milano al fine di fare emergere le differenze esistenti nel territorio provinciale in materia di dotazione dei servizi, di filosofie di intervento, di criteri di accesso e di messa a disposizione di risorse pubbliche. L'intento di più lungo periodo è di dotarsi di strumenti in grado di informare la progettazione delle politiche sociali da parte di tutti gli attori chiamati a svolgere questo compito. Il lavoro sui LEP si costituisce, in prima battuta, come azione di *benchmarking* a sostegno della pianificazione sociale sul territorio della provincia.

In questo contesto, anche con l'avvio di uno specifico Progetto Pilota per il quale si rinvia all'apposito Dossier, la Provincia, con il coinvolgimento delle Amministrazioni comunali e di altri attori che sul territorio cooperano alla costruzione delle politiche di welfare, si propone di avviare un'azione pilota per la definizione di standard territoriali che possa rappresentare un esempio generalizzabile in altri contesti.

Sviluppo di processi di programmazione su base sovracomunale

Un tema rilevante per il consolidamento di un nuovo modello di welfare territoriale è certamente quello dello sviluppo di azioni finalizzate a promuovere la gestione associata dei servizi sociali, superando la frammentazione locale e potenziando conseguentemente l'azione programmatica svolta dai Piani di Zona. La gestione associata può avvenire attraverso diverse formule organizzative, come la costituzione di aziende speciali, lo sviluppo di forme di coordinamento sovracomunale e così via. La gestione associata inoltre potrebbe essere rafforzata da una maggiore integrazione tra politiche di diversa natura: in stretta connessione con la suggestione progettuale sviluppata attraverso il Progetto Pilota sui LEP, un terreno significativo di sperimentazione potrebbe essere rappresentato dal tentativo di integrare la programmazione urbanistica dei servizi territoriali con la programmazione sociale intercomunale.

La Provincia potrebbe promuovere la costruzione, nell'ambito della riformulazione del PTCP provinciale, di un documento di Linee guida per la redazione dei Piani dei Servizi ex L.R. 12/2005 che mostri le potenziali integrazioni tra Piani dei Servizi e Piani di Zona, affrontando congiuntamente i problemi di programmazione dei servizi sociali territoriali e le scelte urbanistiche di consolidamento della città "pubblica".

Nuovi nidi per la conciliazione tra tempi di lavoro e tempi di cura 3

Il tema della conciliazione, soprattutto per famiglie monoreddito o monoparentali, nelle quali le reti familiari non sono in grado di garantire un adeguato sostegno alle madri, è certamente un terreno decisivo di azione pubblica. C'è bisogno, oltre che di studiare modalità di offerta di servizi di vicinato che favoriscano l'attivazione di reti auto-organizzate (attraverso meccanismi come le banche del tempo o l'attivazione di anziani che possano co-partecipare ad attività di cura a livello di quartiere o di vicinato), anche di consolidare e ampliare l'offerta pubblica di servizi.

La realizzazione di nuovi asili nido e il miglioramento delle strutture degli asili nido già esistenti, nell'ambito di una più ampia politica territoriale di conciliazione, è dunque un tassello importante per garantire condizioni di vita quotidiana accettabili per famiglie in difficoltà.

In questo quadro, il Bando della Provincia sui nidi dovrebbe integrarsi nell'ambito di un più ampio accordo con le Amministrazioni comunali orientato a favorire l'accesso ai servizi, in termini di flessibilità degli orari e di ampliamento dei servizi offerti (per esempio: servizi di *baby sitting* in caso di malattia dei figli).

Il welfare d'accesso: orientamento per le persone che abbiano bisogni di cura e le loro famiglie 4

Il tema della capacità di orientare le famiglie in difficoltà, che manifestano bisogni diversificati di assistenza e di cura, rappresenta una questione cruciale in ragione dei fenomeni di fragilizzazione sociale connessi alla presenza crescente di persone (soprattutto anziane) non autosufficienti. In particolare, l'accesso ai diversi servizi *long-term-care* esistenti a Milano non è infatti regolato da alcun sistema, né esistono punti di riferimento territoriale se non per specifiche prestazioni.

Diventa dunque decisivo sperimentare la predisposizione di servizi e punti di accesso a bassissima soglia per bisogni diversificati, attraverso il rafforzamento degli attuali punti di contatto con la popolazione fragile (ad esempio quella anziana) nelle loro attività di orientamento e di informazione, valorizzandone l'operato anche nei confronti dei soggetti, siano essi pubblici o privati, che offrono servizi singoli o organizzati (compresi i medici di medicina generale).

Un'iniziativa rilevante che la Provincia potrebbe promuovere in questo campo, in collaborazione con altri attori del terzo settore, potrebbe essere quella di sperimentare, in territori specifici, un'attività di informazione/orientamento dei cittadini anziani non autosufficienti. Si tratterebbe da un lato di sostenere i punti di contatto con la popolazione anziana già esistenti, valorizzandone la funzione di veicolo di informazione e di orientamento; dall'altro di sostenere l'apertura di servizi che operino innanzitutto nell'offerta di informazioni e orientamento per famiglie colpite da questi problemi (un ascolto telefonico, ma anche attività di sportello opportunamente localizzate). Punti che fungano anche da momento di raccordo informativo tra servizi che seguono spesso logiche diverse.

5

Sportelli territoriali a bassa soglia per i giovani stranieri

I giovani stranieri rappresentano una straordinaria risorsa per la nostra regione urbana, ma pongono domande di servizi per diverse ragioni (dalla lingua alla cultura) non facilmente trattabili attraverso i servizi ordinari. Diventa dunque cruciale, anche per permettere politiche di interazione efficaci, pensare a modalità di accesso dei giovani stranieri alla rete territoriale del welfare che renda tale rete davvero accessibile e praticabile.

Un progetto in questa direzione potrebbe essere costruito intorno alla costituzione di sportelli territoriali integrati a bassa soglia per i giovani stranieri, nei quali offrire *counseling* sui diversi aspetti dell'azione di integrazione (casa, lavoro, pratiche burocratiche e amministrative, accesso alla rete territoriale dei servizi sociali e sanitari, ...). Gli sportelli potrebbero rappresentare anche il filtro per un insieme di incombenze di natura burocratica che rappresentano spesso un forte ostacolo per i giovani stranieri che vogliono accedere ai servizi di welfare.

La Provincia di Milano ha già avviato un'interessante sperimentazione in questa direzione, che si tratta di rafforzare e consolidare anche attraverso una forte cooperazione con i Comuni e con gli altri attori territoriali del welfare.

6

Prevenire e accompagnare la fragilità sul territorio, attraverso "servizi sentinella"

La fragilità di singoli e famiglie presenta una molteplicità di aspetti e dimensioni, che hanno a che vedere con la condizione lavorativa e con quella abitativa, con la struttura familiare e con la presenza o assenza di reti territoriali.

Proprio al fine di garantire un'efficace politica di prevenzione delle situazioni di fragilità, potrebbe essere utile provare a sperimentare "servizi sentinella" sul territorio, tesi all'individuazione precoce di eventuali bisogni di carattere sanitario o sociale, in modo da favorire l'intervento dei servizi e ridurre le conseguenze di eventi insidiosi (come ad esempio le ondate di calore), affiancando ai servizi domiciliari "formali" (del Comune e dell'ASL) una più capillare rete territoriale di "sorveglianza" delle persone a più alto rischio individuale, sociale, assistenziale ed ambientale, alimentata da gruppi di volontariato e altre forme aggregate poco strutturate di intervento sociale. Accanto a questo servizio potrebbe essere utile promuovere parallelamente una "anagrafe dei soggetti fragili" utile all'individuazione delle situazioni vulnerabili, a prescindere dalla loro relazione con i servizi pubblici.

La Provincia potrebbe proporsi di avviare una sperimentazione di questo tipo, in collaborazione con le Amministrazioni comunali, in una delle città. Questa sperimentazione potrebbe vedere un ruolo della Provincia come animatore e attivatore, oltre che come attore che sostiene il progetto dal punto di vista del supporto tecnico.

7

Progetti integrati territoriali per la sicurezza

Il tema della sicurezza, oggi al centro dell'attenzione, non può in alcun modo essere affrontato esclusivamente in una logica emergenziale e securitaria. Il tema richiede politiche e progetti integrati per la vivibilità e l'abitabilità, nei quali la sicurezza delle cittadine e dei cittadini diventa l'esito di una cura quotidiana e costante del territorio e di un suo presidio sociale.

Da questo punto di vista, le politiche della sicurezza sono un tassello rilevante delle strategie dell'abitabilità, ma più ancora le politiche per l'abitabilità e per la costruzione di un welfare territoriale efficace e a bassa soglia sono esse stesse politiche per la sicurezza.

In questa direzione la Provincia può svolgere un ruolo importante, per esempio con la promozione (già avviata) di accordi territoriali (anche a scala intercomunale) tra forze dell'ordine, polizia municipale, amministrazioni pubbliche, servizi sociali, operatori del privato sociale, per costruire progetti integrati (di formazione, ma anche di controllo del territorio) sul tema della sicurezza.

La logica degli interventi dovrebbe essere basata sulla prevenzione, costruita a partire dall'identificazione di criticità e dall'integrazione di risorse di diversa natura. In una prima fase, anche sulla base del lavoro già svolto dall'Assessorato alla sicurezza, potrebbe essere costituito un caso pilota di accordo territoriale.

8

Una politica provinciale per gli insediamenti dei nomadi e degli stranieri irregolari

La recente e drammatica vicenda del campo nomadi provvisorio di Opera, e più in generale l'annoso problema della gestione da parte del Comune di Milano e degli altri Comuni della situazione dei nomadi in provincia di Milano, pone un problema di governo che non può essere affrontato se non con politiche e accordi di natura intercomunale.

La Provincia, in questa situazione, ha già dato prova di una buona capacità di interlocuzione sia con le Amministrazioni comunali, sia con gli altri attori del volontariato e del privato sociale impegnati da anni su questo tema. Si tratta a questo punto di fare un salto di qualità e di affrontare la questione della presenza dei nomadi nell'area milanese con un progetto integrato, capace di trattare anche il tema della condizione abitativa spesso "estrema" degli stranieri irregolari.

In questa direzione è auspicabile un accordo tra Provincia, Comune di Milano e altri Comuni, operatori del privato sociale per un trattamento non emergenziale del tema degli insediamenti nomadi e degli stranieri irregolari. L'accordo potrebbe identificare aree per la collocazione di campi attrezzati per i nomadi nei comuni di prima cintura; mettere a fuoco le situazioni di particolare degrado abitativo (per esempio, nelle aree ferroviarie e nelle aree industriali dismesse) al fine di offrire alcuni servizi minimi agli abitanti irregolari; e avviare una campagna di informazione e di condivisione sociale sul tema.

9

Azioni territoriali integrate per il prolungamento della vita attiva

Il prolungamento della vita attiva (PVA) contiene molti elementi di rischio e avviene in una fase storica di ridefinizione dei sistemi di welfare. Come tutte le situazioni di cambiamento, il PVA non vede i soggetti posizionati con le stesse condizioni; esiste un potenziale di innovazione che può essere colto se la prospettiva associa alla categoria del rischio quella delle opportunità.

L'intero sistema delle *policy* rivolte al PVA deve dunque orientarsi verso una prospettiva *employment friendly*, capace di produrre processi di rafforzamento (*empowerment*) dei soggetti, che partano dalla loro definizione di realtà, per saper gestire il proprio potenziale di rischio come risposta adattativa e strategica.

In questo quadro, promuovere una società *active ageing* significa sostenere la capacità delle persone di condurre una vita produttiva per la società e per l'economia, fornendo possibilità di scelta più aperte nel modo in cui spendono il tempo della loro vita.

Le politiche di PVA hanno anche una dimensione territoriale, in relazione all'integrazione tra imprese e servizi per definire strategie integrate.

La Provincia di Milano, nell'ambito del progetto "Chance" inserito in un programma EQUAL, ha già avviato una riflessione progettuale su questo tema. Questo percorso potrebbe portare alla definizione di una metodologia e di alcuni progetti pilota per il Prolungamento della Vita Attiva (PVA) da parte di over 40 a rischio di espulsione dal mercato del lavoro, anche attraverso accordi territoriali tra imprese, soggetti pubblici e amministrazioni locali.

10

Nuove politiche per i quartieri "in crisi"

La dimensione del quartiere rimane un terreno cruciale per politiche integrate di welfare territoriale, soprattutto nelle aree di maggiore rischio e rispetto a popolazioni maggiormente vulnerabili. Il sostegno all'attivazione di politiche integrate per i quartieri "in crisi" che riprendano alcune caratteristiche proprie dei programmi complessi di iniziativa comunitaria o nazionale degli anni '90 e dei primi anni 2000, riconducendole tuttavia all'azione ordinaria delle Amministrazioni, è dunque un terreno importante per le politiche di welfare territoriale.

In questo contesto diventa strategico il potenziamento e la diffusione dei progetti sperimentali già avviati di "custodi sociali", finalizzati a creare presidi sociali a bassissima soglia con funzioni di ascolto, accompagnamento e supporto alla vita quotidiana dei soggetti più fragili in contesti territoriali deprivati e a rischio di segregazione sociale.

In una prima fase la Provincia potrebbe pensare all'attivazione di tre o quattro azioni pilota, cofinanziate dalla Regione e costruite con i Comuni, orientate ad affrontare i problemi di alcuni contesti particolarmente critici.

Promuovere un nuovo welfare locale Suggerimenti e Progetti

... dall'Atlante

emergono alcuni spunti interessanti per quanto riguarda la maturazione di un diverso modo di guardare alle politiche di welfare locale. Sebbene gli interventi in agenda possano essere facilmente ricondotti nell'alveo delle tradizionali politiche settoriali, la loro valorizzazione nell'ambito delle questioni sollevate grazie al Progetto Strategico può in un qualche modo amplificarne i contenuti, aumentandone la visibilità e l'integrazione con altri tipi di interventi.

Innanzitutto è da segnalare il progetto *Sostegno ai Piani di zona* svolto dalla Provincia nei confronti dei Comuni per quanto riguarda la programmazione territoriale dei *Piani di Zona*. Attraverso l'attivazione del sistema informativo dei servizi sociali e l'operato dell'Osservatorio per le politiche sociali, la Provincia ha svolto il proprio ruolo di Ente intermedio concorrendo sia alla programmazione integrata del sistema dei servizi alla persona (attraverso azioni di formazione tecniche e metodologiche), sia alla gestione politica delle reti tra Amministrazioni riuscendo anche a mobilitare risorse finanziarie. Un intervento più diretto maturato grazie all'esperienza dei *Piani di Zona* è costituito dal progetto *Rete per le emergenze sociali*, in cui la Provincia di Milano ha avviato una riflessione per l'elaborazione di idee e proposte in grado di leggere e affrontare le dinamiche sociali, soprattutto quelle più critiche legate al disagio e all'esclusione, in una logica non emergenziale ma bensì di prevenzione attiva; il tutto all'interno di un processo che sappia valorizzare le risorse espresse dai numerosi soggetti del terzo settore già da tempo impegnati su questo delicato fronte.

Un altro tema rilevante è costituito dall'attivazione dei servizi di sostegno e orientamento all'inserimento lavorativo delle persone diversamente abili. Dal 2006, in seguito all'approvazione del Piano per iniziative di sostegno a persone disabili, l'attività della Provincia si è concentrata sull'erogazione di un'adeguata offerta formativa professionale, sia mediante corsi di formazione con operatori specializzati e con contenuti personalizzati (progetto *Emergo: i disabili e l'inserimento lavorativo*), sia impegnandosi direttamente nella presa in carico del rapporto con le famiglie, collante essenziale per

qualunque intervento di inserimento lavorativo stabile e duraturo.

L'attenzione particolare che la Provincia riserva ai temi del lavoro è messa in evidenza anche da un altro consistente intervento posto in essere in seguito alla stesura del documento di indirizzo provinciale "Linee strategiche per la gestione dei servizi al lavoro e alla formazione", la cui implementazione ha portato alla costituzione dell' Agenzie Speciali per la Formazione, l'Orientamento ed il Lavoro. Il compito delle agenzie è quello di riuscire a superare la frammentazione territoriale degli interventi e delle politiche sociali originata dalla separatezza e dalla mancanza di coordinamento con cui gli Enti Locali sono soliti fare i conti. Con questa iniziativa la Provincia ha dimostrato di volersi fare carico dei compiti di programmazione, spesa, monitoraggio, controllo e concertazione con le parti sociali, mentre in parallelo sono in atto altrettanti sforzi per giungere in breve tempo alla realizzazione di Agenzie in partecipazione ai Comuni delocalizzate sul territorio, aventi il compito di provvedere agli interventi di politica attiva del lavoro e formazione professionale. La finalità di questo *Sistema Territoriale Integrato* di servizi è quella di riuscire a costruire assieme alle Amministrazioni Comunali progetti radicati a livello territoriale, attivando logiche di rete e costruendo forme dinamiche di interazione con una pluralità di attori.

In un territorio articolato e mobile come quello della regione urbana milanese, un ulteriore fronte aperto è quello inerente la progressiva multiculturalità delle città. Mediante il progetto *Sportelli per gli immigrati* la Provincia intende promuovere e realizzare servizi di *front-line* di facile accesso, per esplorare e raccogliere le richieste della popolazione immigrata insediata sul territorio, come ad esempio il ricongiungimento familiare, il rinnovo del permesso di soggiorno e l'inserimento lavorativo. Questa politica di accoglienza ha come punto qualificante del percorso anche la collaborazione tra Enti ed Istituzioni diverse impegnate sul medesimo campo (Questura, Prefettura, Comune di Milano, Comuni della Provincia, soggetti e organizzazioni del Terzo Settore), con il fine ultimo di costruire intese trasversali su aree e temi specifici.

... dal Bando

Le proposte pervenute attraverso il Bando offrono spunti interessanti di riflessione e mettono in risalto la grande tensione esistente nella società che *dal basso* si muove verso la costruzione di azioni civiche associative nei territori della *città di città*. Il tema di un nuovo welfare locale viene percepito come una componente attiva e vitale per l'abitabilità della regione urbana: una chiave di lettura importante dell'efficacia delle politiche sociali attuali.

In primo luogo, si nota come da parte della cittadinanza emerga il forte desiderio di poter contare su servizi sociali accessibili e "amichevoli", lontani cioè da logiche assistenziali e rispondenti unicamente a principi amministrativi, ma fondati invece sull'urgenza di testimoniare una cittadinanza attiva e consapevole nei confronti di numerose tematiche; come ad esempio l'accesso alla casa per gli studenti fuori sede (*Univercity, La piattaforma informatica per gli studenti: un servizio per l'edilizia residenziale universitaria*), i soggetti con traiettorie di vita fragili o in via di consolidamento (il *Progetto Habitat, Modelli abitativi per una buona vita e la Proposta per un modello di intervento integrato per le politiche dell'abitare*), l'opportunità di realizzare servizi integrati di prossimità (*La cascina Triulza abitata e condivisa*), l'assistenza ai soggetti diversamente abili (le proposte *Villaggio Eldorado e Reti sociali naturali in Comasina: per un quartiere più sensibile*), la risposta efficace al disagio giovanile nei quartieri più periferici (*I ponti d'Ar*), il sostegno alla gestione del tempo e della conciliazione tra vita familiare e lavorativa soprattutto per quanto riguarda le donne (*Buone prassi di conciliazione dei tempi sul territorio per migliorare la qualità del vivere quotidiano anche attraverso la relazione e promuovere cultura e partecipazione, La rete delle pratiche artistiche delle donne*), il contrasto ai processi di esclusione e isolamento sociale nei quartieri e nei contesti più multietnici della città (*Il portale di quartiere, Il cerchio dei maghi e delle fate*).

In secondo luogo, emerge come molte delle proposte presentate siano mirate a incentivare e valorizzare pratiche spontanee di solidarietà e aiuto reciproco, attivando risorse già presenti nel tessuto sociale e soprattutto proponendo un approccio del tutto trasversale al trattamento delle questioni di cui sopra; da una visione di insieme si evince chiaramente come il benessere sociale in un contesto complesso come quello della regione urbana non sia realizzabile unicamente tramite interventi settoriali, ma riguardi invece una pluralità di campi distinti

come sanità (*Ambulatorio medico popolare: diritti da difendere, diritti da estendere*), cultura, arte ed educazione (*Il Paolo Pini come sistema culturale locale per la cittadinanza sociale, Abitare la musica, Milano Film festival*), che possono intervenire e operare su fronti comuni.

In terzo luogo, un dato molto interessante riguarda l'elevato livello di inclusione per quanto riguarda i destinatari finali delle proposte pervenute: famiglie, bambini (*Una rete di scintille: i poli culturali per bambini nella regione urbana milanese*), giovani e studenti, immigrati, donne, disabili e malati psichiatrici, anziani e lavoratori over 40 (*Modalità Innovative per la gestione di problematiche di welfare locale*). L'attivazione del Bando ha permesso di intercettare e restituisce un'immagine composita della società, i cui interessi e necessità stanno sperimentando forme innovative di rappresentanza.

Infine, in quarto e ultimo luogo emergono i contesti territoriali e i modi in cui essi vengono usati e riplasmati dalle pratiche spontanee, dall'azione volontaria in forma associativa e dalle progettualità degli enti locali; le attività e le progettualità dei Comuni sono infatti spesso affiancate da proposte di associazioni e cooperative. Dagli esiti del bando emergono alcuni processi sovralocali per la formulazione e la gestione integrata di servizi alla persona in Comuni limitrofi a Milano; nei territori del Monzese, della Brianza e dell'Alto milanese ad esempio; ma sono presenti anche interventi localizzati in aree e quartieri specifici di Milano, come Stadera, Comasina, Crescenzago, in cui le condizioni differenziate dei contesti giocano un ruolo fondamentale per l'attivazione di risorse e progetti.

Lavorare, innovare, fare impresa

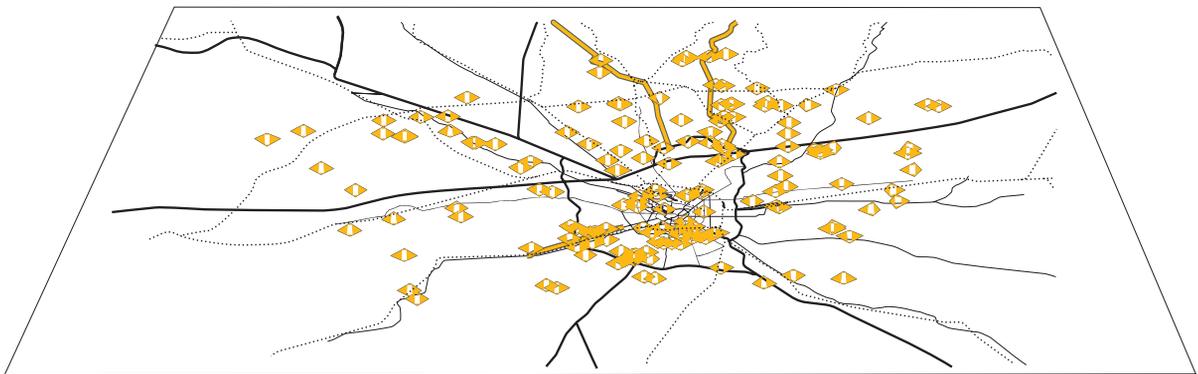
Una provincia abitabile, perchè capace di irrobustire e di valorizzare la varietà settoriale e geografica della sua economia urbana, di attrarre talenti e capitale umano qualificato, di promuovere garanzie e opportunità per i lavoratori della conoscenza. Un territorio capace di consolidare il proprio ruolo di gateway mondiale nel settore dei servizi alle imprese, di irrobustire il suo vantaggio competitivo in settori di eccellenza, di migliorare la qualità insediativa e le prestazioni delle sue aree produttive, di attivare percorsi di facilitazione per l'avvio di attività imprenditoriali creative, di favorire l'integrazione tra università, ricerca e città.



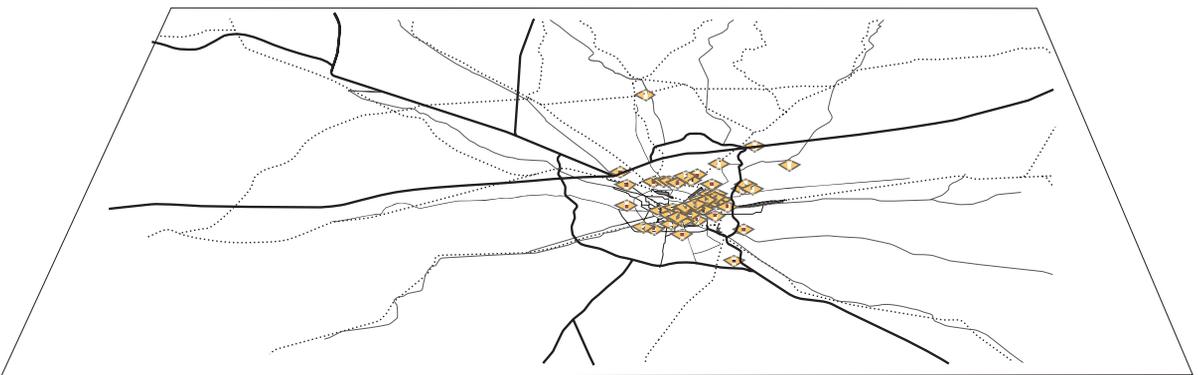




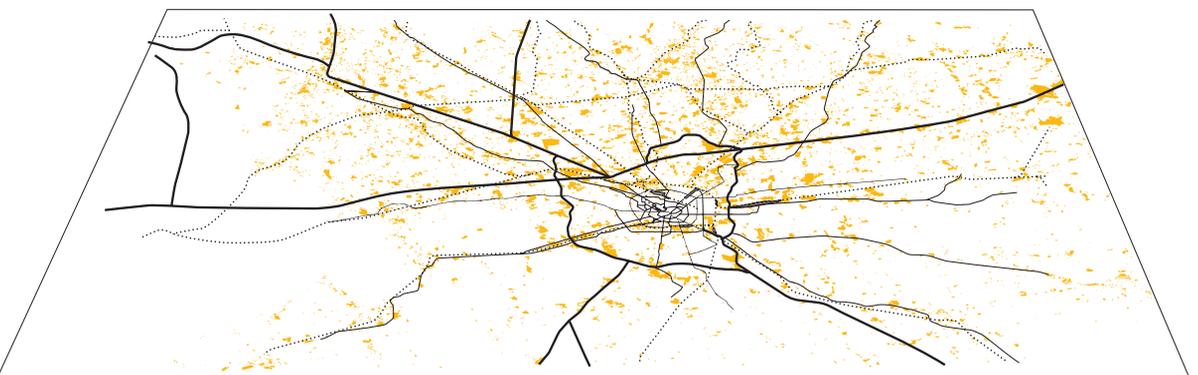
LA CITTÀ CREATIVA MODA - MEDIA



LA CITTÀ SCAMBIATRICE FIERE CENTRI COMMERCIALI - STRADE COMMERCIALI



LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA UNIVERSITÀ - CENTRI DI RICERCA - OSPEDALI



LA CITTÀ PIATTAFORMA AREE PRODUTTIVE

Lavorare, innovare, fare impresa Le sfide

Milano è ancora uno dei motori dello sviluppo del nostro Paese: è la prima provincia italiana per tenore di vita e per ricchezza prodotta; è la città che produce più innovazione e ricerca; è l'area con più alta concentrazione di risorse finanziarie; è una delle città europee collocate stabilmente nella rete globale delle aree urbane.

D'altra parte, Milano e la sua regione urbana mostrano alcuni segni di crisi e di declino anche rispetto ad altre grandi aree metropolitane europee e persino italiane, a partire da Roma. Non si tratta solo delle difficoltà riscontrate in alcuni settori di tradizionale eccellenza (la finanza, la stessa moda); più in generale, si può forse affermare che la sfida che attori economici, sociali e istituzionali si trovano ad affrontare è la capacità di attrezzarsi a svolgere un ruolo, in parte inedito, di capitale europea dell'economia della conoscenza.

Come ha evidenziato anche la *Territorial Review* dell'OECD, Milano resta una grande regione urbana nella quale proprio l'economia della conoscenza costituisce un cuore pulsante delle forme del lavoro e della produzione, che mantiene una spiccata vocazione alla varietà di forme del produrre e del consumare. Come già accaduto in passato, la regione urbana si caratterizza per una forte multisettorialità, sia per quanto riguarda la produzione manifatturiera (che è in calo per addetti e unità locali da tre decenni, ma mantiene, soprattutto al di fuori del comune capoluogo, un forte radicamento), sia per quanto riguarda le attività di commercializzazione e di servizio.

Possiamo dunque pensare alla regione urbana milanese come ad un territorio stratificato, nel quale convivono diversi luoghi e diverse geografie del lavoro e dell'impresa. Milano è innanzitutto territorio della creati-

vità, con punte di eccellenza in settori come la moda e il design; ma è anche la provincia leader delle tecnologie dell'informazione, dell'editoria e dei media. Milano rimane la capitale italiana della ricerca, con una forte specializzazione nel settore della ricerca sanitaria e biotecnologica e, al tempo stesso, la regione urbana milanese conferma un ruolo centrale come piattaforma rilevante, soprattutto nelle città più esterne al comune capoluogo, della produzione manifatturiera (in una pluralità di settori), dei servizi logistici e fieristici. La regione urbana milanese è luogo privilegiato della continua riorganizzazione del settore commerciale e, in particolare, della grande distribuzione. Allo stesso tempo, si consolida come nodo della rete globale dei servizi finanziari e alle imprese.

D'altra parte, la sua abitabilità, dal punto di vista delle imprese e dei lavoratori, è scarsa: si lavora molto, ma in maniera poco agevole; gli spazi e i luoghi del lavoro e della produzione sono spesso poco accoglienti, poco serviti dai mezzi pubblici, poco attrezzati sotto il profilo della qualità ambientale e insediativa. Molte aree produttive, cresciute in modo disordinato nei decenni oppure abbandonate dalle grandi imprese industriali, devono essere riqualificate e ripensate.

Spesso il lavoro è precario, soprattutto per i giovani e per le donne; esistono problemi complessi di collocazione nel mercato del lavoro di fasce deboli. La pur vivace imprenditorialità incontra troppi ostacoli: è difficile avviare nuove iniziative economiche e accedere al credito per l'avvio di progetti creativi; i rapporti tra ricerca, impresa e territorio sono scarsi e ancora faticosi, le possibilità di conciliazione di tempi di lavoro e tempi di vita assai limitate.

Le sfide che la regione urbana milanese deve affrontare possono dunque essere ricondotte a quattro famiglie di temi:

- accrescere la libertà per le imprese (soprattutto giovani e creative), garantire maggiori tutele per il lavoro. Milano ha bisogno di accrescere gli spazi di libertà, di liberare energie imprenditoriali e creatività, di favorire l'innovatività delle giovani generazioni. Libertà significa anche semplificare, riuscire a ridurre la complessità delle regole da tenere in considerazione per chi si fa imprenditore: rendere cioè più semplice il rapporto tra le istituzioni e i cittadini, nel loro essere imprenditori e lavoratori. Allo stesso tempo, e per le stesse ragioni, deve essere in grado di tutelare maggiormente il lavoro, di promuovere forme di stabilizzazione per i giovani precari e di conciliazione per favorire la partecipazione femminile al mercato del lavoro. Più libertà non significa meno sicurezza;
- accogliere e attrarre talenti, intelligenze, capitali. La forza produttiva più rilevante nel paradigma dell'economia della conoscenza è il capitale umano qualificato: ciò implica che la capacità per i territori di attrarre talenti e conoscenze incarnate è una condizione decisiva per accrescere la competitività e per garantire l'apertura nei confronti di risorse mobili. Una città più aperta ai talenti è anche una città più accogliente e ospitale;
- ripensare i luoghi della produzione dentro una strategia per l'abitabilità. Il rapporto tradizionale tra spazio e produzione è radicalmente mutato. I vecchi modelli insediativi non sono scomparsi, ma sono sempre più ibridati con altre pratiche d'uso dello spazio. I nuovi luoghi della produzione (di beni e servizi) riconfigurano le relazioni tra territorio e attività economiche e domandano nuove regole e nuove sperimentazioni per garantire abitabilità, accessibilità, compatibilità ambientale ed energetica alle aree e agli edifici nei quali donne e uomini lavorano e producono. Una città della produzione più funzionale è sempre più una città bella e sostenibile;
- rendere permeabili innovazione sociale e

innovazione produttive. Il tema dell'innovazione è sempre più irriducibile alle pur fondamentali strategie pubbliche e private per la ricerca e sviluppo. Nell'economia della conoscenza l'innovazione è sempre di più collocata all'intersezione tra pratiche sociali e d'impresa, tra azioni istituzionali e forme di auto-organizzazione sociale. Una città innovativa è dunque una città permeabile all'innovazione sociale, capace di costruire non solo servizi alle imprese, ma anche precondizioni per lo sviluppo di strategie innovative da parte di una pluralità di attori sociali.

Lavorare, innovare, fare impresa

10 idee progettuali

1 Progettazione e riqualificazione ambientale delle aree produttive

La riorganizzazione ecologica delle aree produttive, specialmente di quelle di piccola e media impresa, e la progettazione sostenibile di nuovi insediamenti produttivi attraverso l'attivazione di azioni di progettazione ecologica, di natura urbanistica e di controllo ambientale, di politiche di trasporto collettivo, di iniziative di riorganizzazione interna della viabilità, degli spazi pubblici, della segnaletica e della sicurezza, rappresenta una sfida rilevante per la regione urbana milanese, nella quale il tessuto produttivo, anche manifatturiero, rappresenta una parte importante del territorio urbanizzato.

La sfida principale, e forse più difficile, è quella di rendere più "abitabili" (sostenibili dal punto di vista ambientale e insediativo) le aree produttive già esistenti, spesso di grandi dimensioni e cresciute in modo sovente sregolato sia a Milano sia e soprattutto in altri comuni della provincia di Milano. Ciò implica che l'adeguamento delle aree produttive, in linea con quanto sta avvenendo in altri contesti regionali italiani, sia strettamente connesso (anche per via regolativa, attraverso i PTCP) alla definizione di incentivi e di requisiti orientati ad accrescere le *performance* degli insediamenti dal punto di vista ambientale ed energetico, ma anche sotto il profilo gestionale e dei servizi.

In questo contesto, anche con l'avvio di uno specifico Progetto Pilota per il quale si rinvia all'apposito Dossier, la Provincia, con il coinvolgimento delle parti sociali e di altre istituzioni (Comuni e Regioni), si propone di avviare un'azione pilota per la definizione di progetti di riqualificazione e di nuova realizzazione di aree produttive che si adattino agli standard di sostenibilità e di risparmio energetico che caratterizzano le esperienze europee più avanzate.

2 Politiche di tutela e servizi per le lavoratrici e i lavoratori della conoscenza

La capacità non solo di attrarre talenti nei settori creativi e della *knowledge economy*, nei quali più forte è la presenza di condizioni di fragilità lavorativa, ma di garantire alle lavoratrici e ai lavoratori (soprattutto più giovani) sistemi di garanzie e di tutele, che le forme di precarizzazione mettono fortemente a rischio, rappresenta una priorità per l'azione di sostegno all'innovazione sociale e produttiva.

Una prima mossa potrebbe essere rappresentata dall'attivazione di accordi con aziende di servizi (private ma anche pubbliche, a partire dalle Università che in qualche caso si sono già spinte in questa direzione) per integrare diritti e risorse per giovani lavoratrici e lavoratori della conoscenza: integrazione dell'assegno di maternità per CoProCo, meccanismi di sostegno all'accesso al credito e ai mutui prima casa, agevolazioni per l'uso del trasporto pubblico.

La Provincia potrebbe promuovere alcuni di questi accordi di concerto con altri attori pubblici, anche al fine di favorire la conciliazione tra tempi di lavoro e tempi di vita. Il ruolo della Provincia, in questo caso, è duplice: favorire il coordinamento interistituzionale e contribuire, anche dal punto di vista finanziario, alla realizzazione di alcuni degli accordi che potranno essere attivati.

3

Politiche per l'accesso al capitale di rischio da parte di giovani donne per la costituzione di imprese o cooperative su progetti innovativi

L'imprenditorialità femminile, soprattutto nel settore delle professioni, rappresenta una parte importante della dinamica di innovazione sociale nella regione urbana milanese. La partecipazione femminile al mercato del lavoro cresce, ma le difficoltà per le donne, soprattutto giovani, ad attivare nuove iniziative imprenditoriali e professionali sono molto alte, così come rimangono scandalosamente elevati i differenziali di reddito, a parità di attività lavorativa e di mansione, tra i sessi. La crescita e il consolidamento dell'imprenditorialità femminile sono tuttavia vincolati, oltre che da fattori connessi all'assenza di pratiche attive di conciliazione, dal difficile accesso al credito.

La costruzione di accordi con aziende di credito per l'accesso al capitale di rischio da parte di giovani donne, per sostenere i costi di start-up legati alla costituzione di imprese o cooperative che opereranno in settori innovativi (per fare solo degli esempi: cooperative di lavoro professionale, progetti di innovazione legati all'università, progetti di riorganizzazione di welfare territoriale), potrebbe rappresentare un contributo importante a ridurre le barriere all'entrata per molte giovani donne.

La Provincia, anche sulla base delle sue competenze nel settore delle politiche attive del lavoro, potrebbe promuovere alcuni accordi pilota con aziende di credito, fornendo adeguate garanzie e promuovendo una campagna di informazione su questi temi, al fine di diminuire le barriere all'entrata da parte di giovani donne al mercato delle professioni.

4

Un progetto sperimentale sull'EMAS di distretto

La riduzione del rischio ecologico nelle aree a forte concentrazione produttiva rappresenta una sfida importante per migliorare l'abitabilità della regione urbana. In questo senso, l'attivazione di politiche di prevenzione e mitigazione dell'impatto ambientale di aree produttive nelle quali sono concentrate molte aziende, già sperimentata in altri contesti regionali, rappresenta un terreno interessante d'azione.

Pur senza dimenticare che EMAS, come molte altre certificazioni, evidenzia una volontà a raggiungere degli obiettivi che possono essere diversi da sito a sito e da soggetto a soggetto, e che dunque si tratta anche di definire un coordinamento tra esperienze diverse, oltre che una coerenza tra l'attivazione della procedura EMAS e una più ampia strategia territoriale di miglioramento ecologico ed ambientale, una politica che promuova questa forma di certificazione potrebbe dare un contributo importante alla strategia dell'abitabilità del territorio provinciale.

La Provincia di Milano potrebbe dunque pensare all'attivazione, in un contesto a forte concentrazione di imprese manifatturiere (eventualmente, ma non necessariamente, con caratteristiche distrettuali), di una esperienza di accordo EMAS a livello territoriale, sulla base di analoghe esperienze condotte in altri contesti italiani ed europei. La Provincia, di concerto con Comuni e parti sociali, utilizzando le competenze di Milano Metropoli e usufruendo di finanziamenti esterni, potrebbe promuovere e finanziare i costi di questa sperimentazione che presenterebbe le caratteristiche di un progetto pilota replicabile anche in altri contesti.

5

L'inserimento lavorativo dei diversamente abili come condizione di abitabilità dei luoghi di lavoro

Il tema dell'inserimento lavorativo delle persone diversamente abili è affrontato con efficacia dalla Provincia di Milano, anche in relazione all'espletamento dei suoi compiti istituzionali. D'altra parte, il tema dell'inserimento ha anche una dimensione connessa alla progettazione fisica dei luoghi di lavoro che potrebbe costituire una importante sfida per migliorare l'abitabilità nelle pratiche lavorative, non solo per i diversamente abili ma per tutte le lavoratrici e i lavoratori. Lavorare in un ambiente *friendly* e adatto alle esigenze di tutti è infatti una componente essenziale della qualità ordinaria della vita quotidiana.

La Provincia di Milano potrebbe promuovere, insieme ad imprese singole o associate e a pubbliche Amministrazioni, progetti sperimentali per l'adeguamento dei luoghi di lavoro per i diversamente abili che possano essere occasione di un ripensamento complessivo dei luoghi e degli spazi nei quali si producono beni e si erogano servizi.

6

Ripensare le politiche del consumo nei piccoli centri

A fronte dello sviluppo impetuoso, e sovente disordinato, della grande distribuzione commerciale, concentrata specialmente in alcune aree a ridosso di grandi infrastrutture o in connessione a nuovi insediamenti, la salvaguardia, la valorizzazione, ma anche la trasformazione del commercio al dettaglio rappresentano un terreno importante per promuovere la vivibilità dei centri urbani.

La presenza di una pluralità di offerte commerciali e di una distribuzione di tali offerte in tutto il territorio urbanizzato rappresenta una freccia importante all'arco delle politiche urbanistiche e sociali di riqualificazione urbana.

Promuovere una politica specifica per il commercio al dettaglio nei piccoli centri, attraverso la sperimentazione di accordi tra Amministrazioni comunali e operatori commerciali per la realizzazione di "centri commerciali naturali", può essere una via perseguibile per riqualificare centri urbani che rischiano di svuotarsi e impoverirsi.

Ancora una volta la Provincia, pur non avendo competenze specifiche su questo tema, potrebbe svolgere un ruolo utile di *networking* e di attivazione, in collaborazione con i Comuni, contribuendo a promuovere esperienze pilota.

7

Una iniziativa per promuovere l'attrazione di intelligenze e capitale umano qualificato

Per attrarre talenti, soprattutto nel settore della ricerca avanzata, è necessario offrire sia condizioni generali di abitabilità e qualità della vita, sia specifici ambiti nei quali giovani provenienti da ogni parte del mondo possano trovarsi a lavorare e vivere insieme, anche per periodi di tempo limitati, secondo il modello proprio delle strutture di ricerca di altri paesi europei e nordamericani.

In altri grandi contesti urbani l'offerta di centri di ricerca, anche residenziali, collocati in ambiti di grande pregio e ben collegati alla città, nei quali i talenti provenienti da tutto il mondo possono lavorare, in modo temporaneo ma intensivo, a grandi progetti di ricerca, rappresenta uno dei maggiori fattori di attrazione di giovani ricercatori.

La Provincia potrebbe in questa direzione promuovere l'attivazione di un accordo tra istituzioni e Università per la realizzazione di un centro di ricerca interuniversitario internazionale, stanziale e collocato in un contesto di pregio e sottoutilizzato della regione urbana, secondo un modello temporaneamente sperimentato dall'Università Bocconi all'Abbazia di Mirasole con l'IGIER. Questo centro potrebbe anche mostrare possibilità di riuso creativo di risorse storiche e architettoniche sottoutilizzate collocate nei comuni esterni della regione urbana.

8

Perequazione territoriale nel campo del commercio, della logistica e delle aree produttive

Il problema delle aree produttive non riguarda esclusivamente la progettazione e la riqualificazione; ha a che vedere anche con la razionalizzazione territoriale e con l'attivazione di strategie che limitino il consumo di suolo attraverso la promozione di accordi di natura sovracomunale.

Ovviamente, i meccanismi di controllo e limitazione dell'uso dei suoli potrebbero essere messi in campo anche all'interno di un singolo comune; d'altra parte, esiste uno specifico problema di razionalizzazione che può essere trattato solo assumendo una prospettiva di coordinamento tra Amministrazioni comunali. In questo quadro una politica perseguibile, sulla quale l'Amministrazione provinciale sta già lavorando, riguarda la ridefinizione, nell'ambito della normativa del PTCP, di meccanismi di accordo di perequazione territoriale nei settori della grande distribuzione commerciale, della logistica e delle aree produttive.

Questi meccanismi perequativi, diversi nella sostanza da quelli della perequazione fondiaria adottati in alcuni strumenti urbanistici comunali, prevedono la definizione di accordi tra Comuni per verificare, sia in relazione alla razionalizzazione di insediamenti già esistenti, sia alla localizzazione di nuovi insediamenti, una equa distribuzione dei vantaggi e delle esternalità negative a livello territoriale.

La Provincia di Milano, già nel PTCP vigente, prevede l'attivazione di questi strumenti, anche se non ne indica le modalità operative. L'attuale ridefinizione del PTCP potrebbe permettere una migliore definizione delle condizioni operative di attivazione di forme di perequazione territoriale. D'altra parte, questa politica regolativa deve essere accompagnata anche da sperimentazioni operative di razionalizzazione e perequazione territoriale, sul modello di quanto accade in altre regioni italiane, che potrebbero trovare proprio nella Provincia l'attore chiave.

9

Economia solidale e nuove forme della produzione

Nel corso degli ultimi anni una pluralità di esperienze promosse dal basso, spesso con un ruolo forte delle Amministrazioni comunali, hanno messo a fuoco il tema dei distretti di economia solidale (oggetto anche di un Progetto EQUAL) e delle produzioni eque e solidali nel ripensamento del ruolo dell'agricoltura come veicolo di sviluppo sostenibile e di cura e tutela del territorio.

Il tema dell'economia solidale, e del ruolo che essa può giocare nel ripensamento dell'attività agricola nel territorio della provincia di Milano, allude dunque più in generale al peso che i temi dello sviluppo di una economia sostenibile devono avere in un progetto per l'abitabilità.

Non si tratta solo di sostenere la filiera "bio". Ci sono altre agricolture ecocompatibili e di qualità alimentare ottima, la cui promozione è coerente con l'obiettivo di un'agricoltura sostenibile e di cura e tutela del territorio. In questa direzione potrebbe essere interessante spingere verso forme di eco-contrattazione concordata tra Provincia e aziende agricole (sul modello francese che ha avuto successo), sulla promozione di disciplinari di coltivazione integrati, sul servizio ecologico che le aziende possono svolgere, sulla loro capacità a rispondere a bisogni sociali.

La Provincia di Milano potrebbe sostenere direttamente progetti sperimentali nel settore delle reti di economia solidale (attraverso azioni di sostegno alle imprese, messa in rete e comunicazione di esperienze di eccellenza e di buone pratiche), anche utilizzando le risorse comunitarie e l'occasione offerta dall'eventuale organizzazione dell'EXPO 2015 dedicato all'alimentazione.

10

Ripensare i distretti produttivi nella regione urbana

Anche a partire dal lavoro svolto da una pluralità di attori (e innanzitutto dalla Provincia di Milano) sui temi della gestione delle crisi industriali in aree a forte tradizione manifatturiera (dall'asta del Sempione al Nord Milano, dal Vimercatese alla Brianza occidentale), è oggi all'ordine del giorno il ripensamento del ruolo e della presenza territoriale di attività manifatturiere di nuovo tipo, fortemente connesse all'innovazione produttiva e all'economia della conoscenza.

La gestione delle crisi industriali può essere l'occasione non solo per trattare e risolvere problemi sociali spesso gravi, ma anche per ripensare strategicamente il destino delle piattaforme produttive ancora molto solide che sono collocate nella regione urbana milanese e che presentano oggi problemi assai diversi da quelli del passato.

Il ruolo della Provincia su questo terreno può essere molto forte, anche attraverso l'azione strategica giocata da Milano Metropoli e da altre agenzie di sviluppo territoriale quali Euroimpresa, Sviluppo Brianza, Agintec, Comunimpresa, Emil, tutte partecipate dalla Provincia. In particolare, potrebbe essere utile sfruttare anche le risorse messe a disposizione dall'Unione Europea, e gestite dalla regione Lombardia nell'ambito del POR per l'Obiettivo "Competitività", per promuovere azioni di consolidamento e riqualificazione delle concentrazioni territoriali di imprese manifatturiere nella provincia di Milano.

Lavorare, innovare, fare impresa Suggerimenti e Progetti

... dall'Atlante

L'Atlante dei progetti e delle buone pratiche della Provincia contiene un numero significativo di azioni e politiche che indicano la strada di una strategia per l'abitabilità sul terreno dell'economia, dell'imprenditorialità, del lavoro e dell'innovazione.

Innanzitutto, la Provincia con la *Territorial Review* dell'OECD ha fornito un frame di riferimento su questi temi a tutti gli attori sociali e istituzionali. Inoltre, ha promosso importanti azioni di sistema sul terreno delle politiche per l'innovazione (il *Programma strategico per lo sviluppo e l'innovazione*) e su quello della riorganizzazione dei di un *Sistema Territoriale Integrato dei servizi* per il lavoro e la formazione professionale (attraverso la costituzione delle Agenzie territoriali). Queste politiche di sistema sono orientate sia a radicare territorialmente i servizi già attivati, sia a costruire (per esempio attraverso il Forum dell'innovazione) luoghi di discussione tra gli attori coinvolti in queste politiche.

Inoltre, l'azione della Provincia si è concentrata in modo particolare sul sostegno ai settori innovativi e alle imprese creative, anche attraverso la costruzione di reti e comunità di pratiche tra aziende, istituzioni ed enti di ricerca (con i progetti *Sviluppo delle imprese biotech* e *Sviluppo delle imprese creative* e, più in generale, con le politiche di *Sostegno all'imprenditorialità e all'innovazione*). Le politiche per l'innovazione e il trasferimento tecnologico sono state uno dei terreni di sperimentazione maggiore per l'Amministrazione provinciale nell'ultimo decennio, anche attraverso l'azione di promozione delle agenzie territoriali per lo sviluppo e più di recente con la costituzione di Milano Metropoli.

Molto forti sono le suggestioni che vengono dall'azione dell'Amministrazione sul fronte delle politiche attive del lavoro, sia nella direzione del sostegno alle fasce più deboli del mercato del lavoro (progetto *Emergo* per l'inserimento dei disabili), sia nel campo dell'identificazione e del trattamento delle crisi aziendali (politiche per la soluzione delle crisi industriali e *Formazione a sostegno dei settori industriali in crisi*). La Provincia, in questo campo, si propone non solo di sostenere i più deboli, ma anche di offrire a tutti delle opportunità di sperimentazione di forme di

lavoro e intrapresa meno incerte (per esempio con il progetto del *Fondo di garanzia per i lavoratori atipici*).

Infine, sono politiche di sostegno alla creatività anche le politiche di welfare e le politiche culturali, ossia quella famiglia di azioni che la Provincia ha attivato nella direzione della costruzione di meccanismi di abilitazione, facilitazione ed empowerment, rivolti specialmente alle donne e ai giovani (dal progetto *Donne e territorio* a quello *Casa delle culture*; dagli *Sportelli territoriali per gli immigrati* alle *Prove di bilancio sociale*).

... dal Bando

Anche le proposte pervenute con il Bando offrono un materiale particolarmente articolato e interessante per una riflessione progettuale sui temi delle condizioni di abitabilità nelle attività economiche e nel lavoro. La diversità dei temi affrontati dalle proposte rispecchia l'immagine di una Milano che si caratterizza per la ricchezza e la varietà a livello sia produttivo sia lavorativo, e che richiede, per questo, un'attenta valorizzazione della varietà settoriale e geografica dell'economia urbana. Dal Bando emerge un'attenzione particolare nei confronti delle diverse forme del produrre e del consumo, che da un lato vogliono essere riconosciute e valorizzate e, dall'altro, richiedono una più elevata qualità.

In primo luogo, alcune proposte si concentrano sulla necessità di sostenere piccole e nuove attività che non hanno forza sufficiente per prendere avvio e che necessitano di sostegno nella fase di start up; alcune proposte lavorano in questo senso e incentivano la valorizzazione del microcredito per tutte quelle attività cosiddette non bancabili, che necessitano di aiuto e sostegno concreti (proposta *Progetto Microcredito*); accanto al sostegno economico, le proposte lavorano sull'offerta di servizi innovativi e su nuove modalità di gestione degli stessi, che permettano di trovare alternative valide e su misura per ogni tipo di microimpresa (*Rete di servizi locali per l'animazione economica e lo sviluppo delle PMI*). Inoltre, l'attenzione è rivolta alla qualità e alla sicurezza dei luoghi della produzione, come carattere fondante per garantire una migliore qualità insediativa e prestazionale dei luoghi del lavoro (lavora sul tema la proposta *Presidio del territorio e aree produttive. Progetto di collaborazione tra istituzioni e imprese per la sicurezza urbana del sud Milano*).

In secondo luogo, a queste proposte se ne affiancano altre che lavorano sull'inserimento lavorativo di persone svantaggiate, che hanno

difficoltà ad accedere al mondo del lavoro, attraverso soluzioni e modalità per garantire dei percorsi di inserimento lavorativo efficaci, che non si rivelino solo condizioni temporanee e precarie, ma che offrano garanzie reali e di lungo periodo. Al centro di questi progetti ci sono anche gli spazi, in particolare i luoghi del commercio localizzati nelle aree periferiche, che subiscono fenomeni di degrado e abbandono, e la trasformazione della popolazione che abita questi luoghi, che sempre più si modifica integrando etnie e culture differenti. A questo proposito, il bando offre attraverso le sue proposte alcuni elementi interessanti per lavorare su questo fronte: nuove idee e progetti per la valorizzazione del commercio di prossimità attraverso il recupero e la riqualificazione degli spazi, dando valore all'interculturalità (con le proposte *A porte aperte: strada commerciale interetnica* e *Commercio di prossimità e abitabilità dei grandi quartieri di edilizia pubblica nella regione milanese. Progetto pilota per un incubatore di imprese del commercio e attività integrate*).

In terzo luogo, il Bando consegna il tema della valorizzazione dell'agricoltura come settore ancora molto attivo e con elementi e caratteri che possono aumentare la qualità e la vivibilità della regione urbana milanese. Emergono, da un lato, il ruolo di un'agricoltura multifunzionale, dall'altro l'importanza delle aziende agricole e della valorizzazione delle produzioni tipiche (proposta *Abitabilità dell'area urbana milanese: il ruolo dell'agricoltura multifunzionale al servizio del singolo cittadino della fruibilità del territorio rurale alla valorizzazione delle produzioni tipiche*).

Un'agricoltura rigenerata, fruibile al cittadino che ne esplora gli spazi e gli elementi di pregio; un'agricoltura che si intreccia con il tema dell'economia sostenibile, che più volte ritorna all'interno delle proposte, e che lavora su nuove filiere di produzione, distribuzione e consumo basate su criteri di reale sostenibilità allo scopo di migliorare la qualità della vita e l'abitabilità della regione urbana milanese (ad esempio, lavora sul tema la proposta *Nuovi stili di vita sostenibili e produzione di qualità locale: un progetto pilota per produrre e scambiare valore territoriale nel Parco Agricolo Sud Milano*). La valorizzazione del paesaggio agricolo e delle sue componenti fisiche richiama, inoltre, il tema del turismo che viene proposto come occasione per valorizzare il patrimonio rurale a fini multifunzionali (turistico-educativo).

Emerge poi un tema che attraversa trasversalmente le tematiche enunciate: quello delle energie rinnovabili e delle nuove tecnologie applicate a diversi campi di attività in diversi settori, dal-

l'agricoltura (con la proposta *Filiera agro-energetica: analisi progettuale fra sviluppo economico e sostenibilità ambientale*) alla costruzione nel campo edilizio, ai servizi offerti alle imprese. Alcune proposte lavorano sulla creazione di servizi "a sistema" per promuovere modelli di gestione efficaci delle reti di soggetti che si mobilitano nei diversi campi di attività. Altre ancora lavorano sulla riqualificazione di spazi e sulla creazione di luoghi di eccellenza che favoriscono l'integrazione tra ricerca e città (tra queste la proposta *Il centro del gusto e della salute*).

44

A questo punto si apre una sfida importante: transitare da una fase di produzione della visione, che ha ispirato l'emergere di una serie di azioni e progetti, ad una fase di concreta applicazione di questa prospettiva nelle politiche pubbliche. Transitare dal Progetto Strategico al Piano Strategico.

La sfida consiste nel fatto che una tale prospettiva deve diventare essa stessa una politica pubblica, deve dare luogo ad azioni concrete che generino abitabilità mobilitando attori in grado farsene carico.

Una politica ha bisogno però di essere disegnata nei suoi caratteri salienti. In questa parte finale si vuole provare a definire tali caratteri, esplicitando le condizioni di fattibilità e i dispositivi operativi.

La città di città dispositivi e processi

La sfida della concretezza dal progetto al Piano Strategico

Il Progetto Strategico ha posto al centro della sua riflessione il tema dell'abitabilità, proponendolo come una prospettiva strategica per lo sviluppo dell'area milanese.

Conquistare una migliore abitabilità implica un avanzamento deciso in diverse direzioni:

- il tema è di tale portata ed incrocia l'azione e gli interessi di un numero di attori così rilevante che deve necessariamente vedere la mobilitazione di soggetti pubblici di diverso livello, privati e del terzo settore, che si pongano in una nuova relazione reciproca;
- per conquistare una migliore abitabilità è necessario superare definitivamente la logica dei rapporti gerarchici tra la città centrale e la sua periferia e quella che vede ogni comune guardare solo dentro i propri confini, affermando invece che Milano è una *città di città*, ciascuna delle quali supera i confini dei municipi, e che nel loro insieme superano anche i confini della provincia, per questo la cooperazione attiva è l'unica strada che promette di essere efficace;
- così facendo si sperimenta anche la realizzazione, nei fatti, di possibili forme di cooperazione intercomunale preparando il terreno per possibili future soluzioni istituzionali al tema del governo metropolitano, ma anche puntando ad ottenere da subito risultati concreti da questa sperimentazione;
- la *città di città* è un'immagine forte che, dal punto di vista territoriale, interpreta intuizioni e desideri già maturati nel corso degli ultimi anni da molte aggregazioni di comuni e, dal punto di vista concettuale, consente di ospitare anche l'aspirazione di molte popolazioni urbane non radicate in uno specifico territorio a diventare esse stesse città: gli studenti, gli immigrati, i gruppi che si ritrovano attorno a specifici interessi e che vogliono vedere riconosciuta la loro appartenenza a comunità di pratiche sentendosi parte di una comunità più ampia;
- l'immagine della *città di città* è un concetto ordinatore più ricco di quello di "area metropolitana" o di "città policentrica" e ci dà la speranza che diverse parti, dotate tutte di una uguale dignità ed importanza, sappiano sviluppare politiche che rendano la grande regione urbana una città dinamica, vibrante, cosmopolita ospitale e piacevole da abitare.

Alla conclusione di un lungo percorso - alimentato da documenti di orientamento, produzione di immagini interpretative e prospettiche, sollecitazione agli attori ad avanzare proposte e idee per il miglioramento dell'abitabilità (attraverso il Bando), ricognizione della progettualità in campo da parte della Provincia (attraverso l'Atlante), costruzione di progetti-pilota, diffusione dei contenuti attraverso la mostra "ViviMi" alla Triennale - è possibile affermare che gli attori della comunità milanese hanno cominciato a riconoscere l'abitabilità e la *città di città* come riferimenti per interpretare le loro pratiche e le loro intenzioni progettuali:

il Bando ha fatto emergere una disponibilità diffusa nella società locale, nelle sue diverse articolazioni, a lavorare nella prospettiva di un miglioramento delle proprie condizioni di vita;

le azioni raccolte nell'Atlante testimoniano l'impegno della Provincia a rendere l'abitabilità un campo di sperimentazione di nuove forme di intervento in diversi settori di politiche;

i Progetti-pilota, con il coinvolgimento di attori rilevanti, hanno segnato una tappa importante nel processo di costruzione di ipotesi fattibili di trasformazione dell'area milanese nel senso dell'abitabilità;

la mostra ViviMi è stata una sperimentazione di forme di cooperazione tra istituzioni interessate al miglioramento della qualità dell'abitare nella città di città e ad aprire un diverso dialogo con i cittadini.

Le condizioni di fattibilità

Una politica dell'abitabilità si costruisce trovando un giusto equilibrio fra spazio delle pratiche e spazio delle politiche, all'incrocio tra società e istituzioni.

Spesso si sostiene che le pratiche hanno la capacità di generare soluzioni innovative ai problemi pubblici. Lasciare spazio alla progettualità delle pratiche è dunque importante per ottenere migliori livelli di abitabilità. D'altro canto, però, non si può cadere nell'ideologia di conferire ex ante valore alle pratiche, correndo il rischio di legittimare un arretramento delle istituzioni rispetto alla presa in carico di problemi pubblici. E' quindi la ricerca di un giusto equilibrio che può farci ottenere una migliore abitabilità. Su questo c'è un problema di apprendimento reciproco, sul versante della società e forse ancora di più sul versante istituzionale.

L'avvicinamento di questi due ambiti non è agevole. Soprattutto nell'area milanese, la società ha spesso la tendenza a fare da sé. L'incontro con le istituzioni, quando avviene, configura *partnership* su iniziative (di sviluppo territoriale o di fornitura di servizi) nelle quali le istituzioni delegano compiti e arretrano rispetto alle proprie responsabilità.

Piuttosto che un processo di rigenerazione, ciò che emerge è un processo di impoverimento della sfera pubblica, e di delegittimazione del ruolo delle istituzioni.

La politica dell'abitabilità deve invece essere funzionale a costruire un terreno di incontro tra istituzioni e società attorno ad un problema collettivo e ad un obiettivo, come quello che riguarda una migliore condizione di vita nella metropoli, che va congiuntamente definito nei suoi caratteri di bene comune.

Una politica dell'abitabilità richiede una più stretta connessione tra pratiche e progetti.

Il processo innescato con il Progetto Strategico deve poter generare apprendimento reciproco e quindi produrre innovazione. La prospettiva dell'abitabilità, per essere credibile, richiede di essere costantemente alimentata da nuove azioni, di essere articolata in nuove possibili declinazioni, di dare luogo a nuovi comportamenti da parte degli attori. Esiti di questa natura non si danno se non attraverso un processo in cui gli attori possano riflettere sui risultati conseguiti, su come migliorare le proprie performance, su come ridefinire il proprio campo di azione.

Occorre dunque rafforzare la relazione tra ciò che la società locale fa già, con riferimento al miglioramento delle condizioni di abitabilità, e progetti di trasformazione e sviluppo del territorio, favorendo la diffusione di stili di progettazione capaci di interagire con le pratiche e costringendo le pratiche a misurarsi con l'esercizio progettuale: ridefinendo i propri campi di intervento, valutando replicabilità e condizioni di trasferibilità ad altri contesti, stabilendo rapporti con altre pratiche, intercettando nuovi attori. Sarà cruciale la presenza di un soggetto (si veda a questo proposito il riferimento al Metro Center nelle pagine successive) che si prenda in carico la funzione di accompagnamento di questo processo, costruendo capacità e mettendo in connessione attori, progetti e risorse.

Una politica dell'abitabilità implica il rafforzamento della relazione tra specificità di ogni singolo progetto e visione complessiva.

La politica dell'abitabilità riguarda, allo stesso tempo, la scala metropolitana e la scala locale. Deve essere in grado di incidere sulle condizioni di abitabilità del singolo territorio assumendolo come laboratorio della nuova abitabilità della regione urbana milanese. Deve essere capace di cogliere il carattere di esemplarità del singolo progetto ma di definirne anche le modalità di replicabilità e gli insegnamenti da trarne in termini generali. Deve saper accogliere al suo interno progetti di diverso tipo, promossi da diversi soggetti, puntuali o estesi ad ambiti territoriali più ampi, riferiti a specifiche comunità di pratiche o a una pluralità di popolazioni.

Una politica dell'abitabilità assume le *città* come i propri campi di riferimento.

Il concetto di *città di città* ha un duplice carattere: interpretativo degli assetti territoriali ma anche normativo, perché, nel momento in cui enfatizza differenze e specificità, sollecita l'assunzione di modelli di azione plurali, la prefigurazione di percorsi di sviluppo propri per ciascun ambito, il riconoscimento delle diverse città come arene che offrono occasioni per l'azione di una varietà di soggetti.

Le implicazioni di tale carattere normativo sono ancora in parte implicite e richiedono di essere compiutamente dispiegate. Spetta alla politica dell'abitabilità farlo. Il modo per farlo consiste nell'assumere le *città di città* come i campi di riferimento di un nuovo disegno strategico per l'area milanese; più che ambiti ben definiti da un punto di vista areale, costrutti strategici per ridare visione unitaria e coesione a morfologie territoriali e sociali sempre più frammentate.

Queste condizioni descrivono le coordinate entro le quali è necessario pensare a dispositivi operativi che sappiano segnare il passaggio dal Progetto al Piano Strategico.

Il cammino fatto fino ad ora ha portato ad una interpretazione del significato del percorso di pianificazione strategica non come elaborazione di documenti, ma come un processo, avviato attraverso una serie molto articolata di azioni, che hanno già prodotto risultati, e che ora possono aspirare a costituire l'ossatura di una politica le cui linee di fondo e la cui impostazione sono contenute in questo Documento, che rappresenta insieme uno stato di avanzamento, un' articolazione più precisa degli indirizzi già anticipati nel Documento Strategico del febbraio 2006 e, quindi, l'apertura della nuova fase. Il passaggio dal Progetto al Piano Strategico sarà dunque l'esito di un complesso percorso di condivisione e concertazione tra attori diversi, a partire dalla realizzazione dei dispositivi che vengono qui descritti.

Si tratta di un percorso che richiede ora, per essere efficace, di essere largamente condiviso all'interno ed all'esterno della Provincia. Essa ha proposto una visione, sollecitato l'avvio di una molteplicità di azioni ispirate da quella visione; ora restituisce attraverso questo documento e gli altri ad esso connessi (Atlante, documento del Bando, Progetti Pilota) il senso complessivo del percorso in atto perché le intuizioni, le idee, gli episodi e le pratiche proposte diventino strategia condivisa.

I prossimi mesi saranno dunque dedicati in primo luogo al lavoro di condivisione.

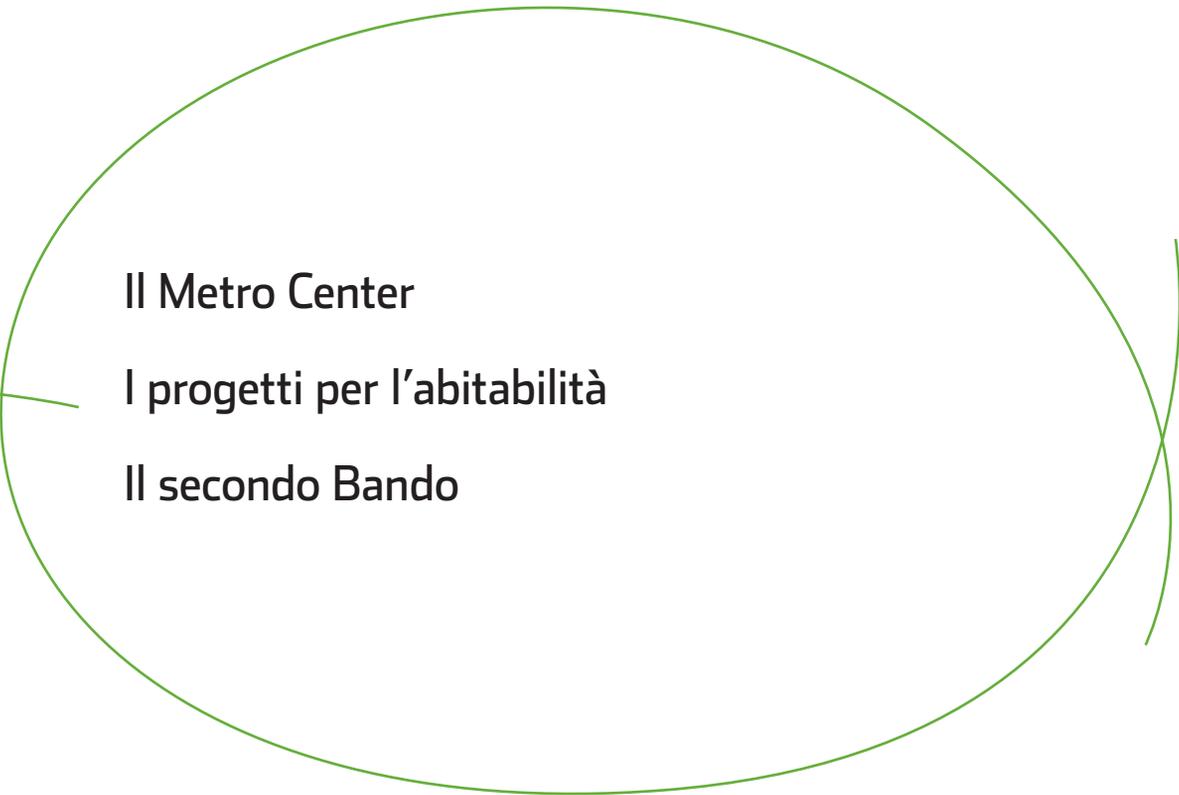
Tre sono le direzioni verso le quali occorre muoversi per consolidare i risultati fin qui ottenuti e rilanciare verso una politica organica dell'abitabilità:

- dare stabilità ed istituzionalizzare i luoghi della cooperazione fra soggetti pubblici in primo luogo, ma anche fra istituzioni e attori sociali;
- articolare il progetto dell'abitabilità per parti, investendo con uno sguardo ravvicinato le diverse città, perché da questo avvicinamento scaturiscano azioni inserite in un progetto "locale" che contribuisca a costruire la politica dell'abitabilità;
- dare continuità alla ricerca di una sempre migliore definizione del ruolo della Provincia come soggetto facilitatore del percorso di cooperazione fra Comuni, società civile, imprese, altre istituzioni, utilizzando lo strumento innovativo del bando con questo precipuo scopo.

Con riferimento a questi obiettivi sono stati individuati i tre dispositivi, di seguito brevemente illustrati.

Dispositivi Operativi





Il Metro Center

I progetti per l'abitabilità

Il secondo Bando

Il Metro Center

Se la politica dell'abitabilità si alimenta della cooperazione tra istituzioni di diverso livello, tra Provincia e Comuni, tra Provincia ed attori privati e del terzo settore, occorre un luogo che possa accogliere e promuovere queste istanze. Al termine della prima fase, questo luogo ha preso forma temporaneamente nell'iniziativa della mostra "Vivi Mi" realizzata alla Triennale, che ha consentito di sperimentare la collaborazione tra la Provincia, il Comune di Milano, gli altri Comuni, la Camera di Commercio, l'Università. E' necessario ora rendere permanente questa collaborazione, e ciò non è possibile se non attraverso l'individuazione di una sede stabile deputata al confronto ed alla cooperazione.

La proposta che avanziamo è quella di costituire un Metro Center.

L'idea del Metro Center nasce dalla convinzione che il proseguimento di un processo di interlocuzione, mobilitazione e coinvolgimento progettuale della società milanese rappresenti una sfida che riguarda in primo luogo la Provincia di Milano (come ente che ha promosso l'attività di pianificazione strategica), ma che sollecita la partecipazione e l'impegno anche di altre istituzioni della città, a cominciare dal Comune di Milano, dagli altri Comuni della Provincia, dalla Camera di Commercio, dalle Università milanesi.

Nel concreto, il Metro Center rappresenterebbe una struttura orientata a:

- promuovere iniziative pubbliche di discussione sul tema dell'abitabilità dell'area milanese, facendo intervenire i soggetti rilevanti delle politiche territoriali e favorendo il confronto tra le diverse progettualità in campo;
- ospitare iniziative di animazione e dibattito culturale più ampio sul tema dell'abitabilità, anche esperienze esterne all'area milanese;

- accompagnare l'affinamento e la maturazione delle proposte pervenute alla prima edizione del Bando "Città di città", favorendone la connessione attraverso la costruzione di "progetti complessi" che funzionino come quadro unitario all'interno del quale le singole proposte possano trovare la propria collocazione e uno sfondo condiviso per il loro ulteriore sviluppo;
- irrobustire le condizioni di fattibilità dei Progetti Pilota, continuando a seguirne lo sviluppo e assistendoli nella fase di implementazione.

Più in generale, si potrebbe immaginare che, previa la verifica dei risultati ottenuti e delle condizioni di fattibilità di un'ipotesi di sviluppo ulteriore, il Metro Center potrebbe conoscere un'evoluzione positiva verso un luogo stabile di riflessione e confronto sulle politiche per la città, ispirandosi ad alcune delle esperienze più interessanti costruite nel panorama internazionale per dare risposta alle esigenze di confronto e cooperazione nell'ambito di realtà urbane complesse.

Come è avvenuto in altri casi (per esempio con Torino internazionale per il Piano Strategico di Torino), l'esistenza di una struttura terza costituisce, più in generale, un importante fattore di successo delle politiche di pianificazione strategica.

I Progetti per l'abitabilità

Per dare seguito all'obiettivo di articolare il progetto, nella fase di passaggio dal Progetto al Piano Strategico si dovrà prevedere la realizzazione di Progetti per l'abitabilità a livello delle singole città.

Si tratta di un momento particolarmente opportuno perché molte politiche lanciate dai diversi assessorati della Provincia stanno giungendo a maturazione (Piano Territoriale, parchi di cintura del Parco Sud, politiche della mobilità e dei trasporti, politiche culturali e dei servizi); allo stesso tempo, il Progetto Strategico ha fatto emergere come si è detto un insieme di progetti, di azioni, di pratiche che offrono un panorama denso di iniziative in ciascuno dei territori. E' ora il momento di sperimentare la produzione di Progetti per l'abitabilità nelle diverse città che potranno proporsi di riorganizzare i diversi elementi in un quadro organico di azioni.

Gruppi di Comuni, in *partnership* con attori locali interessati, potranno preparare il loro Progetto per l'abitabilità con il supporto della Provincia, raccogliendo e organizzando i materiali emersi dal Bando, dall'Atlante, dai Progetti pilota, integrandoli con l'insieme degli strumenti e delle possibilità realizzative presenti a livello locale. Si tratta di un passaggio importante che può dar luogo ad effettivi avanzamenti e a significative realizzazioni.

E' opportuno a questo scopo che tutte le città che vorranno impegnarsi in questa direzione possano farlo e che una sperimentazione sia promossa specificamente dall'Assessorato al Piano Strategico della Provincia, per mettere a punto metodologie successivamente estendibili ad altri contesti.

Nel concreto, i Progetti per l'abitabilità dovrebbero contenere:

- lo scenario di riferimento in ciascuna città, capace di leggere trasversalmente le

diverse politiche settoriali della Provincia e di altre istituzioni sovralocali, mettendole in relazione con le politiche di cooperazione fra Comuni già attivate, ed inserendole in un quadro di senso che possa tracciare la strada per il perseguimento di una migliore abitabilità a livello della città di città;

- la ricognizione e la messa in coerenza delle buone pratiche e delle nuove idee progettuali emerse dal Bando, dall'Atlante e dai Progetti Pilota per ciò che riguarda la specifica città;

- l'individuazione delle nuove azioni che possono derivare dalla articolazione locale delle idee per l'abitabilità proposta in ciascuna delle declinazioni comprese in questo documento;

- l'individuazione di ulteriori progetti che possono nascere dal confronto con i soggetti di livello locale coinvolti nel processo di realizzazione del Progetto per l'abitabilità della singola città.

Riteniamo che questa attività di integrazione, riorganizzazione, promozione di un territorio o di una comunità di pratiche possa essere realizzata attraverso una serie di passaggi strutturati che non richiedano agli attori investimenti eccessivi in termini di elaborazione, ma che possano aiutare a costruire quel quadro strategico locale indispensabile per affrontare con un approccio integrato le politiche di sviluppo locale, costruendo informazione condivisa ed un capitale di relazioni spendibile anche nella realizzazione delle diverse politiche settoriali.

Il secondo Bando

Crediamo che il meccanismo del Bando si sia dimostrato uno straordinario strumento di pianificazione non ordinatoria. Rispetto ad una idea tradizionale di pianificazione, nella quale è il piano che, a partire dalla definizione degli obiettivi, individua tutte le azioni da compiere, il meccanismo del Bando affida al processo di pianificazione strategica il compito di definire visione e strategia sulla base della quale sollecitare l'azione di una pluralità di attori. Il meccanismo del Bando consente di arrivare là dove la visione del soggetto pubblico non può giungere, e di costruire forme di pianificazione appropriate per complessi sistemi di governance. Il Bando è dunque un dispositivo che sollecita l'intelligenza della società, costruendo un nuovo rapporto fra soggetti pubblici e non pubblici ed inserendo le azioni individuali in una prospettiva strategica.

Se il primo Bando ha cercato di dare corpo alla visione di una *città di città* che lavora per conquistare più elevati livelli di abitabilità selezionando una serie di progetti che nel loro insieme hanno aperto un fertile canale di interlocuzione con la società locale, il secondo Bando dovrà essere indirizzato a consolidare questo percorso, favorendo la stabilizzazione dell'incontro tra istituzioni pubbliche di diverso livello, soggetti privati e del terzo settore.

Possiamo quindi pensare che per garantire questo carattere cumulativo il secondo Bando, da lanciare nel 2008, sia indirizzato a mettere in competizione le diverse città che dovranno candidare i loro Progetti per l'abitabilità concorrendo al finanziamento di alcune azioni-chiave di tipo partenariale che dovranno avere un carattere strategico con riferimento al progetto.

Il secondo Bando, che potrebbe essere promosso dalla Provincia di concerto con altre istituzioni anche appoggiandosi alle attività del Metro Center, avrebbe quindi il compito di aiutare a promuovere i "Progetti per abitabilità", delle diverse città - sia nel senso degli ambiti dell'area milanese riconosciuti nel Progetto Strategico, sia nel senso delle popolazioni e delle comunità di pratiche che aspirano a "farsi città" - finanziando concreti interventi di trasformazione di spazi e/o di servizi capaci di svolgere una funzione rilevante (di avvio, integrazione, completamento) del percorso definito dai progetti. La valutazione si applicherà dunque sia al Progetto per l'abitabilità di ciascuna città, sia alle specifiche azioni delle quali si chiede il finanziamento, per valutarne il carattere strategico, con riferimento alla realizzazione del progetto.

Mettendo in competizione le città nel proporre i propri progetti, si favorirà la progettualità locale, il partenariato fra Comuni, soggetti privati e del terzo settore e la costruzione di ambiti di lavoro comune a partire dalle identità culturali emergenti, che costituiscono un capitale essenziale nello sviluppo di politiche per l'abitabilità.

Crediamo che dopo la fase di condivisione dei contenuti e dei meccanismi qui descritti, che inizierà da subito, a partire dall'autunno questi dispositivi possano cominciare a dispiegarsi per avviare la fase di concertazione e condivisione che aprirà verso il Piano Strategico.

