

**LA CITTÀ DI CITTÀ  
UN PROGETTO STRATEGICO  
PER LA REGIONE URBANA MILANESE**

gennaio 2006



Provincia  
di Milano



POLITECNICO DI MILANO



DIPARTIMENTO DI  
ARCHITETTURA E  
PIANIFICAZIONE

Il progetto è stato attuato con il coordinamento di:

**Assessorato “Progetto speciale per il Piano Strategico dell’area metropolitana”**  
Daniela Gasparini

**e del Direttore Generale**  
Giancarlo Saporito

È stato attivato inoltre con la collaborazione degli Assessorati:

**alla “Politica del Territorio e Parchi”**  
Pietro Mezzi

**all’“Attuazione della Provincia di Monza e Brianza”**  
Pietro Luigi Ponti

**allo “Sviluppo Economico e Innovazione, Lavoro, Attività Economiche e Produttive”**  
Luigi Vimercati

**all’“Ambiente, Risorse Naturali e Idraulica”**  
Bruna Brembilla

**alla “Viabilità, Opere Pubbliche Stradali”**  
Paolo Matteucci

**e con tutti i Progetti Strategici presenti nei**  
vari Assessorati

Hanno collaborato alla definizione del presente progetto:

**Direttore Centrale Personale e Sistemi Informativi**  
Giovanni Giagoni

**Responsabile Progetto Piano Strategico**  
Giovanni Mele

**Responsabile Servizio Area Metropolitana**  
Daniela Castellani

**Predisposizione e redazione della pubblicazione**  
Antonella Lavazza

Il presente Documento strategico è stato redatto dal Gruppo di Lavoro del DIAP, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano, le cui attività sono così articolate:

**Coordinamento scientifico**  
Alessandro Balducci

**Coordinamento operativo**  
Valeria Fedeli, Gabriele Pasqui

**Immagini e scenari**  
Arturo Lanzani, Matteo Bolocan Goldstein, Paolo Fareri, Paolo Bozzuto

**Azioni e progetti strategici**  
Claudio Calvaresi, Marianna Giraudi, Carolina Pacchi

**Cantieri progettuali**  
Gabriele Pasqui, Paolo Fareri

**Monza e Brianza**  
Bruno Dente

**Rappresentazione, dati e immagini**  
Antonio Longo, Anna Moro, Diana Cerri, Fabio Manfredini

**Fotografie**  
Davide Necchi (p. 8-9)  
Federico Pollini (p. 20-21)

dal Museo della Fotografia - Cinisello Balsamo  
Gianni Berengo Gardin (p. 108-109)

dal Fondo fotografico Archivio dello Spazio  
Archivio fotografico Beni architettonici e ambientali Provincia di Milano  
Adriano Carfoli (p. 20-21)  
Cesare Colombo (p. 20-21)

**Progetto grafico e impaginazione**  
Magutdesign

**Stampa**  
Gruppo Stampa GB - Cologno Monzese

stampato su carta riciclata Cyclus offset



## INDICE

|     |                                                                                              |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4   | PRESENTAZIONE                                                                                |
| 7   | INTRODUZIONE                                                                                 |
| 13  | 0 IL TERRITORIO MILANESE: NUOVE SFIDE PER IL FUTURO                                          |
| 33  | 1. UN PROGETTO STRATEGICO: RAGIONI E MODALITÀ                                                |
| 41  | 2. ABITABILITÀ: UNA PROSPETTIVA PER UN PROGETTO STRATEGICO                                   |
| 41  | 2.1. CHE COS'È L'ABITABILITÀ                                                                 |
| 42  | 2.2. ABITABILITÀ, COMPETIZIONE ECONOMICA ED ESPERIENZA URBANA                                |
| 47  | 2.3. DECLINAZIONI DELL'ABITABILITÀ                                                           |
| 79  | 3. DUE NUOVE DIMENSIONI DELL'URBANO:<br>LA CITTÀ DELLE CITTÀ E LE POPOLAZIONI URBANE         |
| 84  | 3.1 TRE + SETTE + UNA CITTÀ                                                                  |
| 110 | 3.2 ABITANTI E POPOLAZIONI DELLA PROVINCIA                                                   |
| 139 | 4. IDEE E BUONE PRATICHE PER L'ABITABILITÀ: IL BANDO                                         |
| 143 | 5. ATLANTE DEI PROGETTI, CANTIERI PROGETTUALI, BANDO:<br>IL PERCORSO DEL PROGETTO STRATEGICO |

**Daniela Gasparini**

Con la pubblicazione di questo documento la Provincia di Milano avvia operativamente il Progetto strategico "La Città di Città" e apre una densa fase di attività che impegnerà intensamente l'Amministrazione provinciale e i suoi interlocutori nei prossimi mesi e che porterà alla presentazione del Piano Strategico all'inizio del 2007.

Si tratta di una sfida inedita e significativa: la Provincia di Milano offre a tutti i suoi interlocutori (dai Comuni alle altre Province e alla Regione, dagli attori economici e sociali alle forme di rappresentanza della società civile) una visione dei problemi e delle opportunità della nostra grande regione urbana. La Provincia di Milano è infatti il cuore pulsante di una delle più dinamiche regioni d'Europa, che tuttavia è anche tra quelle che più soffrono problemi di congestione, di bassa qualità della vita e di coesione sociale. La Provincia di Milano, anche attraverso il Progetto Strategico, vuole identificare e mettere in campo programmi, progetti e azioni che contribuiscano ad offrire soluzioni praticabili a questi problemi, a rafforzare la competitività e l'attrattività di quest'area per le imprese e per le persone, a governare efficacemente i suoi processi di trasformazione partendo dalla necessità di sperimentare forme inedite di governo metropolitano.

A partire dal documento presentato nelle pagine seguenti la Provincia di Milano intende dunque costruire un percorso originale di pianificazione strategica, valorizzando il suo ruolo di soggetto di interconnessione tra i diversi attori istituzionali e sociali che agiscono

nella grande regione urbana milanese e proponendo a tutti i suoi interlocutori un ambito di discussione aperto.

Il Progetto Strategico promosso dalla Provincia di Milano si caratterizza per alcuni tratti originali, anche rispetto ad altre esperienze di pianificazione strategica.

Innanzitutto, sceglie di guardare oltre i confini amministrativi assumendo come riferimento la regione urbana milanese, nella sua articolazione e complessità, secondo due chiavi principali. Da una parte, il riconoscimento dell'esistenza di molte città che la compongono e che rappresentano, anche per il protagonismo dei Comuni, riferimenti importanti per l'azione di governo; dall'altra, l'identificazione delle diverse popolazioni che abitano e attraversano la regione urbana che esprimono domande fondamentali di qualità della vita quotidiana.

Un secondo elemento centrale del progetto è l'assunzione del tema dell'abitabilità come fattore fondamentale per migliorare la qualità della vita e dell'ambiente, per promuovere la competitività e l'attrattività della regione urbana e per orientare e governare i processi di trasformazione della Milano contemporanea. La Provincia di Milano, con il Progetto Strategico, si propone di contribuire a rendere più vivibile, e dunque più attrattiva, una regione urbana che, per competere nell'arena internazionale, sempre più deve essere in

grado di rispondere alle domande di maggiore qualità che emergono dalle persone e dalle imprese.

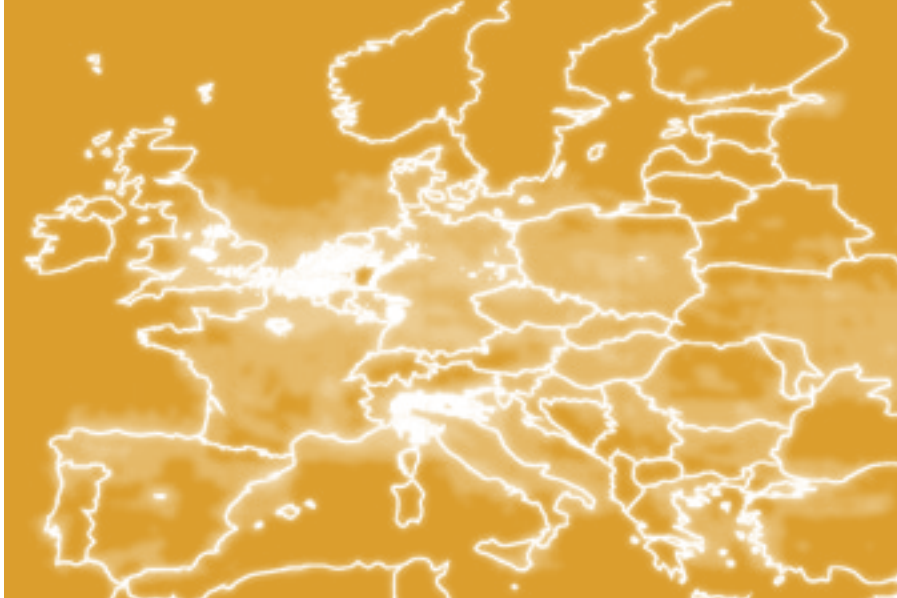
Un ultimo aspetto importante riguarda il processo attivato. Il Progetto Strategico, oltre che un contributo alla costruzione e alla discussione di una nuova visione della regione urbana è anche una occasione per produrre risultati concreti, progetti e azioni. Per questo il percorso che si avvia da oggi si propone sia di valorizzare e mettere in rete progetti strategici già attivati dall'Amministrazione provinciale, sia di coinvolgere più direttamente Comuni e attori sociali nel ridisegno e riqualificazione delle loro politiche e dei loro territori, incentivando la partecipazione ad un Bando che si propone di premiare buone idee e buone pratiche per l'abitabilità.

Questo documento è l'esito di un percorso di studio e ricerca, svolto dal gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano, di un'attività di comunicazione istituzionale coordinata dall'Agenzia Milano Metropoli, ma anche di un dialogo fitto con una molteplicità di interlocutori: il Presidente e la Giunta provinciale, dirigenti e funzionari dell'Amministrazione provinciale che hanno intensamente partecipato alle attività di definizione ed elaborazione del documento, Sindaci e amministratori comunali, con i quali abbiamo avviato anche una attività di formazione strettamente connessa con il percorso di pianificazione strategica, rappresentanti

delle parti sociali, delle autonomie funzionali e testimoni privilegiati del mondo della cultura e della ricerca.

La dimensione interattiva e comunicativa del percorso saranno ulteriormente accentuate nei prossimi mesi: la costruzione di un Atlante delle azioni strategiche della Provincia, l'avvio e l'accompagnamento del Bando di concorso per idee progettuali e buone pratiche per l'abitabilità, la preparazione di una grande mostra che si svolgerà alla Triennale all'inizio del 2007, l'attivazione di alcuni canteri progettuali per la realizzazione concreta di azioni pilota non potranno che ampliare ulteriormente il numero degli interlocutori dell'Amministrazione provinciale.

Il percorso che si apre si propone dunque di animare un processo di pianificazione strategica condiviso e ambizioso, aperto a una pluralità di interlocutori, capace di sostenere, negli anni a venire, migliori condizioni per lo sviluppo e per la qualità della vita per le donne e per gli uomini che abitano, attraversano, vivono la nostra Provincia.



**MEDIE NO<sub>2</sub>, (BIOSSIDO DI AZOTO) TROPOSFERICO, MISURAZIONI SCIAMACHY, DIC. 2003 - NOV. 2004**

**Fonte: "NATURE", sett. 2005**

Questo documento costituisce il punto di avvio del percorso per la costruzione del Piano Strategico della Provincia di Milano.

Sarà un percorso denso e compatto, della durata di circa un anno, che dovrà portare, nei primi mesi del 2007, all'approvazione del Piano Strategico della Provincia di Milano.

Per le caratteristiche di straordinaria dinamicità del territorio preso in esame, per il grande affollamento di soggetti autorizzati a prendere decisioni rilevanti al suo interno, per l'estensione del suo bacino di relazioni (che va ben oltre i confini della provincia), il Piano Strategico della Provincia non potrà avere caratteri analoghi a quelli dei più noti Piani Strategici di città e d'impresa. Sarà, invece, un percorso originale e sperimentale.

La Provincia di Milano intende costruire il percorso di pianificazione strategica valorizzando il suo ruolo di soggetto di interconnessione tra i comuni al loro interno, tra questi e i livelli di governo superiore, tra gli attori pubblici, privati e del terzo settore nei processi di sviluppo, tra le diverse province appartenenti alla grande regione urbana milanese.

Per questo motivo, il Documento Strategico si presenta come materiale di discussione che offre a tutti questi attori, una visione globale, una metodologia di lavoro, e una serie di obiettivi che, se diventeranno patrimonio comune attraverso l'arricchimento e il ri-orientamento conseguente al confronto, potrà dare vita ai contenuti fondativi di un processo di pianificazione strategica condiviso e ambizioso, capace di sostenere, negli anni a venire, una nuova fase di crescita e di conquista di migliori condizioni di qualità dell'area milanese.



LA REGIONE URBANA MILANESE, VISTA NOTTURNA

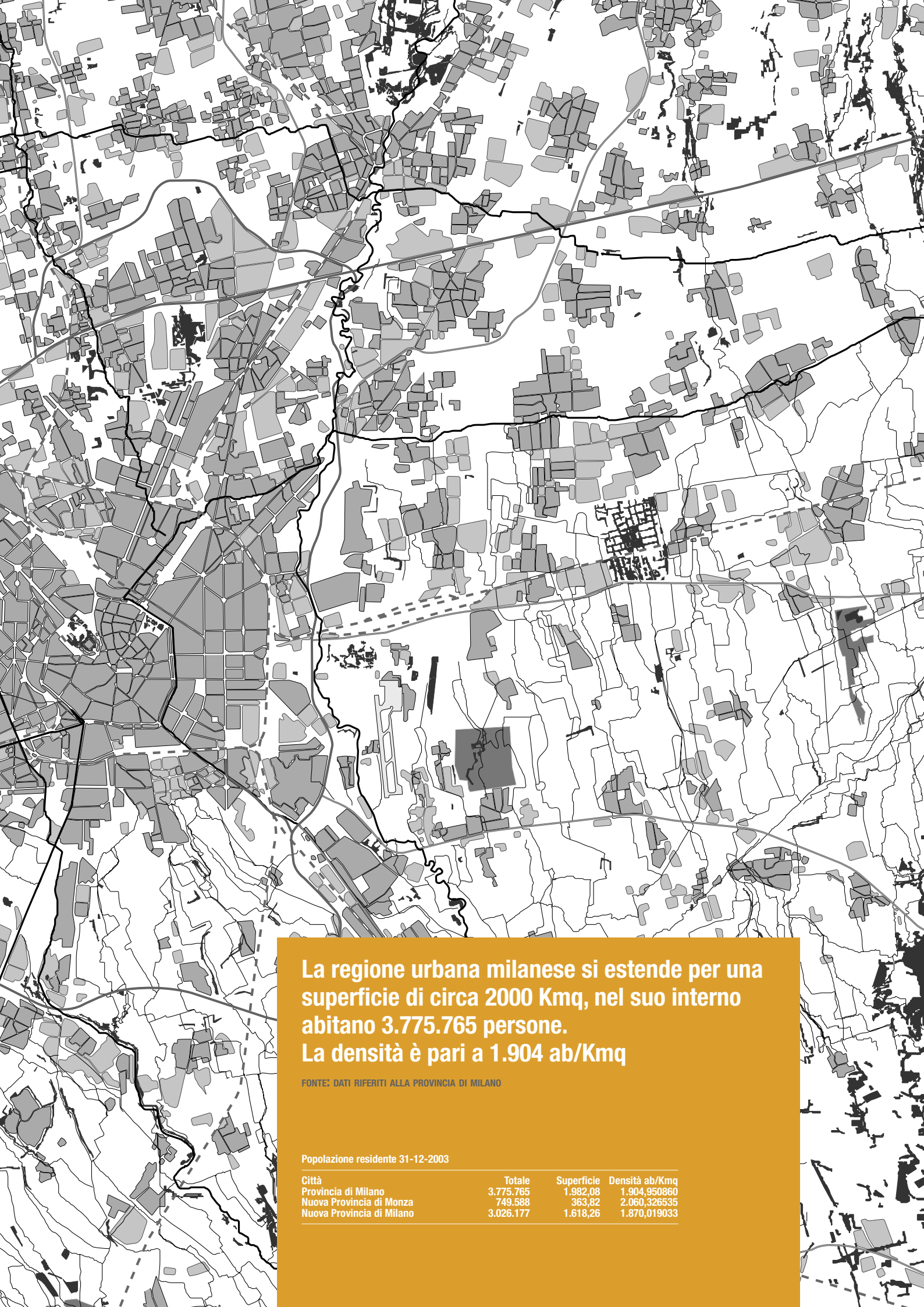












La regione urbana milanese si estende per una  
superficie di circa 2000 Km<sup>q</sup>, nel suo interno  
abitano 3.775.765 persone.  
La densità è pari a 1.904 ab/Km<sup>q</sup>

FONTE: DATI RIFERITI ALLA PROVINCIA DI MILANO

**Popolazione residente 31-12-2003**

| Città                     | Totale    | Superficie | Densità ab/Km <sup>q</sup> |
|---------------------------|-----------|------------|----------------------------|
| Provincia di Milano       | 3.775.765 | 1.982,08   | 1.904,950860               |
| Nuova Provincia di Monza  | 749.588   | 363,82     | 2.060,326535               |
| Nuova Provincia di Milano | 3.026.177 | 1.618,26   | 1.870,019033               |

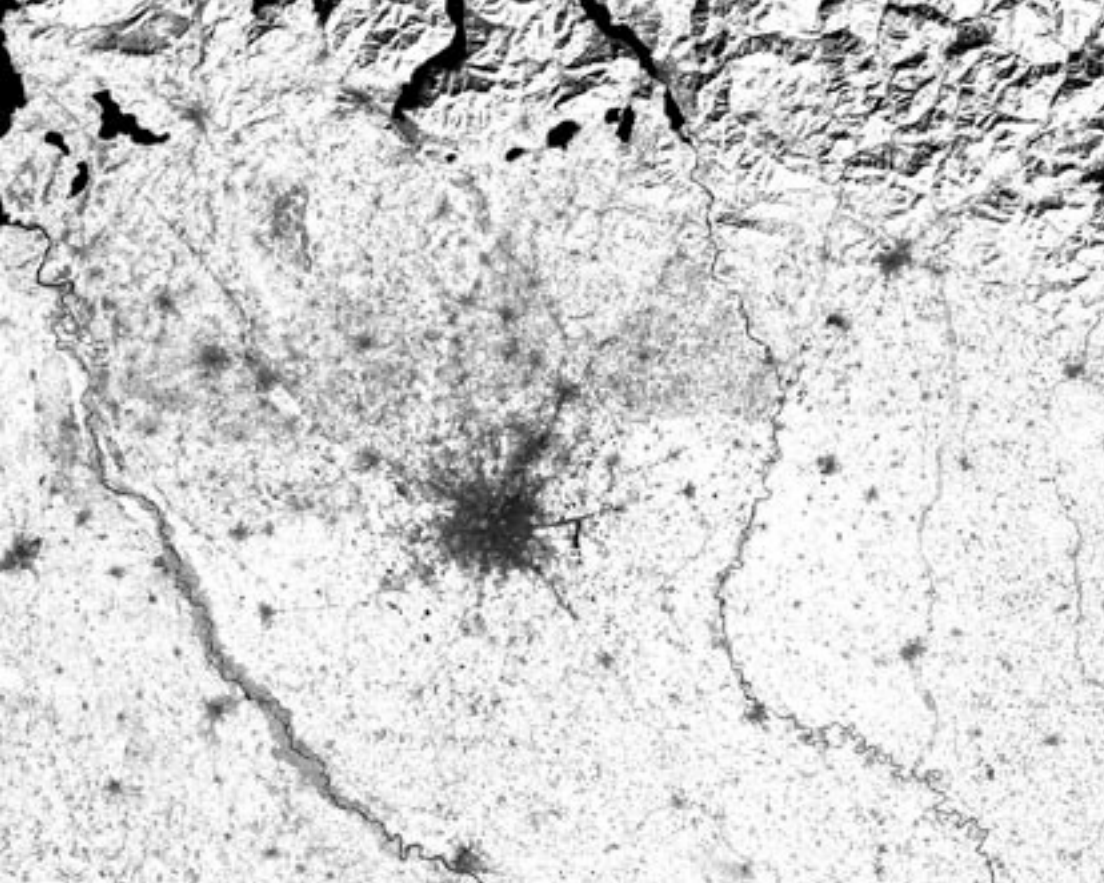


IMMAGINE SATELLITARE  
ACQUISITA NEL 1972  
FONTE: GLOBAL LAND COVER FACILITY

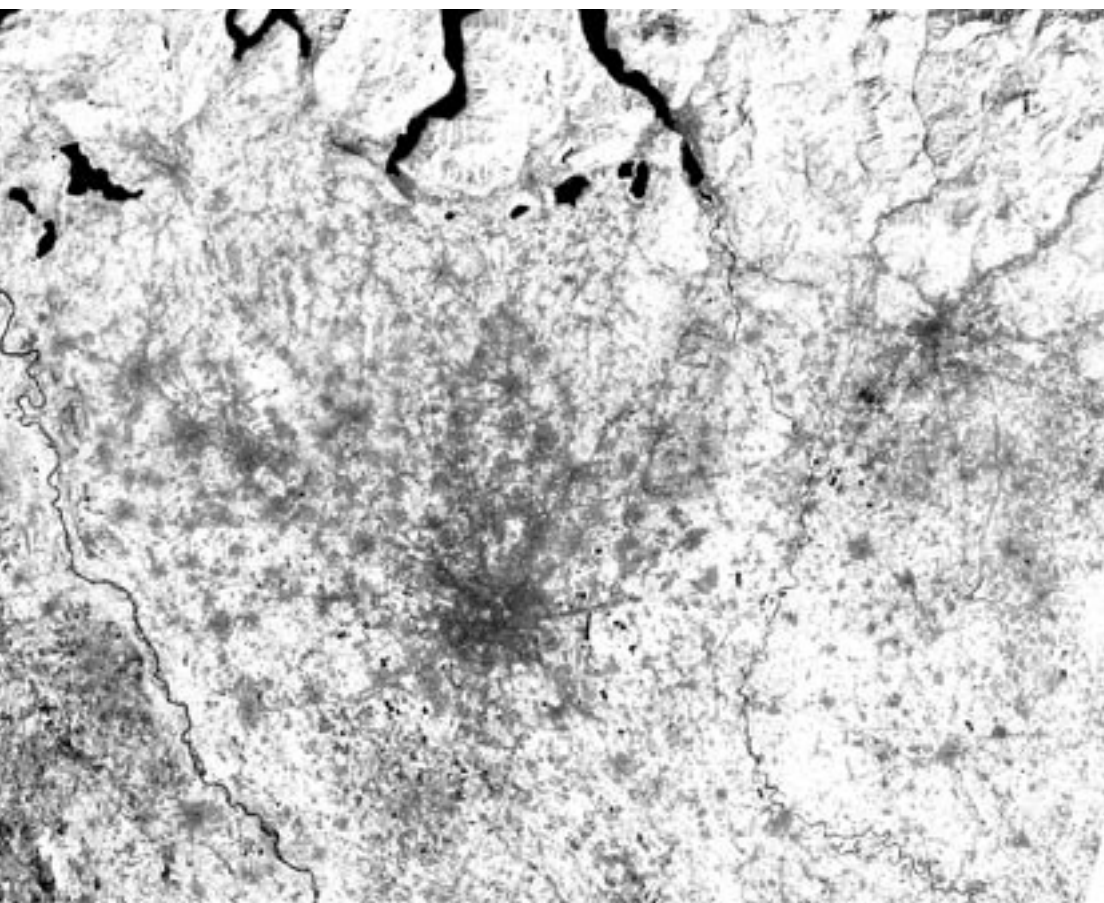


IMMAGINE SATELLITARE  
ACQUISITA NEL 2001  
FONTE: GLOBAL LAND COVER FACILITY



Il territorio milanese è cambiato.

Lasciati alle spalle i timori di un possibile declino urbano, superata la fase storica della transizione da un'economia materiale a una prevalentemente immateriale, la città può oggi porsi come nodo rilevante nella geografia globale dell'economia della conoscenza.

Questa nuova condizione, però, stenta a essere riconosciuta dai suoi abitanti: vivere e lavorare a Milano, oggi, sembra infatti più difficile e faticoso di quanto non fosse nel passato.

La carente qualità della vita, la mediocre qualità ambientale e l'assenza di un contesto sociale coeso e solidale, rappresentano un sensibile punto di debolezza per l'area metropolitana milanese: limitandone la forza attrattiva e competitiva, rischiano di compromettere le prospettive di sviluppo futuro.

Oggi più che mai, dunque, si avverte l'esigenza di definire nuove strategie e nuove politiche che assumano l'**abitabilità** e la coesione sociale come fattori fondamentali per orientare e governare i processi di trasformazione della Milano contemporanea.

### Uno sguardo sulla città contemporanea

A partire dalla crisi degli Anni Settanta, la chiusura delle grandi fabbriche, l'espansione del settore terziario e dei suoi spazi, le crescenti tensioni del mercato immobiliare della residenza e la diffusione capillare della motorizzazione privata hanno significativamente contribuito a cambiare il volto della città.

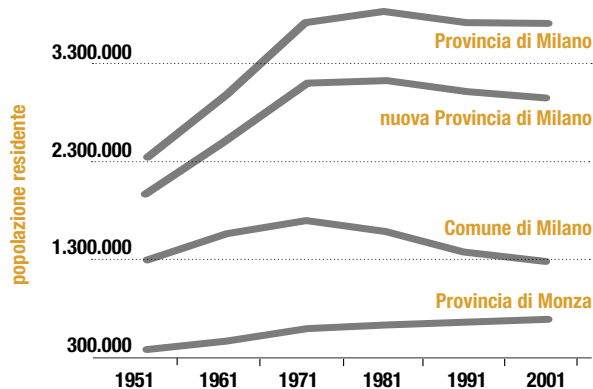
Negli ultimi trent'anni, infatti, Milano ha perso quasi un terzo della sua popolazione, per lo più a causa di un progressivo trasferimento degli abitanti dal capoluogo al territorio provinciale e alle province confinanti (in particolare quelle della fascia pedemontana); oggi la città presenta un quadro demografico inferiore a quello che aveva nel

1951, prima dei grandi flussi di immigrazione legati al boom economico. La popolazione che si è allontanata, alla ricerca di un'abitazione economicamente più accessibile, 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.

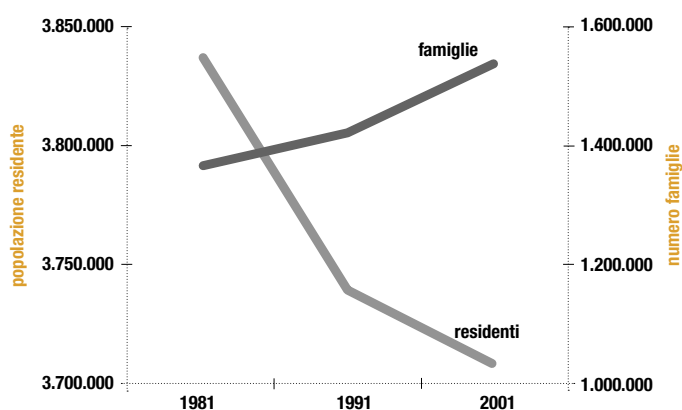
Questa progressiva tendenza ha generato da un lato i tipici fenomeni di *sprawl* della città centrale verso l'esterno, dall'altro fenomeni di conurbazione di centri intermedi, che si sono saldati fra loro dando vita a strutture urbane interrelate, e fenomeni di "discesa a valle" degli insediamenti dei territori pedemontani.

La reale portata della trasformazione territoriale avvenuta nel corso degli ultimi tre decenni può essere percepita, in modo chiaro e immediato, operando un confronto tra l'immagine satellitare dell'area milanese ripresa nell'anno 1972 e quella ripresa nell'anno 2001.

Nell'immagine del 1972 è ancora riconoscibile una struttura urbana compatta, sviluppatasi lungo alcune radiali, in particolare verso Nord. È chiaramente identificabile una serie di centri d'aggregazione di secondo ordine, posti a corona a una distanza di circa 15-20 Km da Milano: Melegnano, Melzo, Gorgonzola, Monza, Desio, Seregno, Saronno, Legnano, Magenta. Ben distinti, invece, risultano i capoluoghi delle Province confinanti: Bergamo, Pavia, Piacenza e, a nord, Como, Lecco e Varese.



POPOLAZIONE RESIDENTE  
DAL DOPOGUERRA AD OGGI



POPOLAZIONE E FAMIGLIE  
NELLA PROVINCIA DI MILANO

Molto diversa è la situazione ripresa nel 2001: l'area centrale di Milano non mostra più soluzione di continuità con molti Comuni della prima e della seconda cintura e costituisce con essi un'unica densa formazione urbana.

Allargando lo sguardo è possibile osservare che altre formazioni urbane con una distinta fisionomia intrattengono una chiara relazione con il capoluogo lombardo. È così, in modo molto evidente, per la conurbazione del *Sempione* (Legnano, Busto e Gallarate), un asse fortemente urbanizzato attorno al quale si dispone una serie di centri a corona. Analogo discorso vale anche per l'asta del *Saronnese*, che si sviluppa come una città lineare, lungo la SS 223, fino a Varese, per la "foglia" della Brianza, una conurbazione densa, da molto tempo contraddistinta da traiettorie di sviluppo caratterizzate una certa indipendenza da Milano e per la una nuova area sviluppatasi sulla direttrice del Vimeratese, una densa nebulosa urbanizzata che giunge fino a Lecco e che, a partire dagli Anni Ottanta, ha mostrato grande dinamicità. Quest'ultima formazione presenta molte zone di contatto con altre due aree conurbate riconoscibili più a Est: quella di Bergamo e quella di Treviglio. Scendendo verso Sud, le aggregazioni appaiono meno dense, ma non per questo meno riconoscibili: si possono osservare sistemi urbani in formazione lungo la Strada Pauslese; attorno a Crema e a Lodi, due aree che hanno conosciuto un'accelerazione dello sviluppo proprio nell'ultimo decennio; tra Piacenza, Codogno e Casalpusterlengo; intorno a Pavia e, risalendo verso Ovest, tra Abbiategrasso e Magenta. Oltre il fiume Ticino, poi, è possibile rilevare le aggregazioni in corrispondenza di Vigevano e di Novara.



Questo insieme di formazioni urbane, dotate di una propria fisionomia, di proprie centralità, di propri principi insediativi, eppure interconnesse, definisce l'immagine della Milano contemporanea: una **CITTÀ DI CITTÀ** che, già all'interno dell'attuale territorio provinciale, mostra l'emergere di aggregazioni intermedie di comuni dotate di una propria fisionomia, di propri livelli di coesione, ma le cui relazioni quotidiane superano i confini provinciali fino a comprendere dieci province (Milano, Lodi, Piacenza, Pavia, Novara, Varese, Lecco, Como e Bergamo) appartenenti a tre regioni diverse, nella quale vivono quasi 8 milioni di abitanti e operano oltre 700.000 imprese.

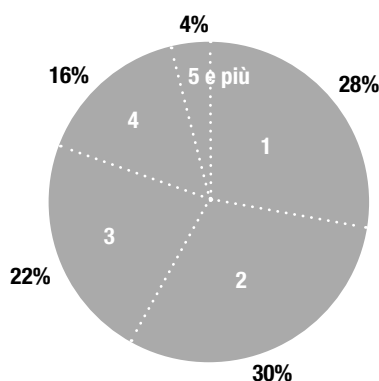
Parlare di Milano come metropoli, pensare politiche e progetti per la città contemporanea, significa oggi confrontarsi con questa nuova dimensione territoriale: la **regione urbana milanese**.

#### Cittadinanza

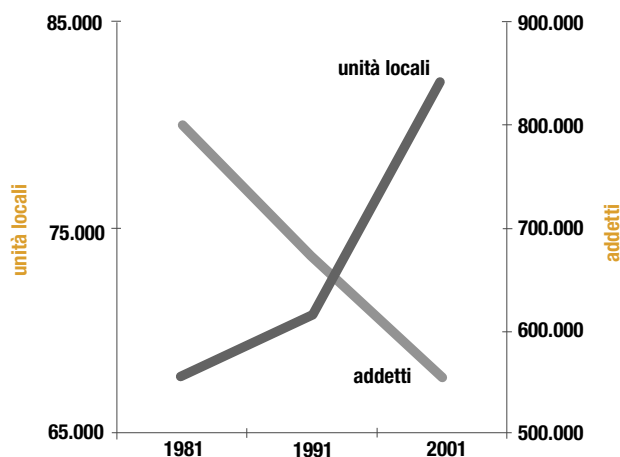
#### Provincia di Milano

|                            |        |
|----------------------------|--------|
| Filippine                  | 28.208 |
| Egitto                     | 27.343 |
| Perù                       | 19.768 |
| Ecuador                    | 18.739 |
| Albania                    | 18.175 |
| Marocco                    | 16.809 |
| Cina                       | 15.729 |
| Romania                    | 14.790 |
| Sri Lanka                  | 11.217 |
| Altri America Latina       | 14.505 |
| Altri Europa dell'Est      | 16.502 |
| Altri Asia                 | 16.782 |
| Altri Africa e Nord Africa | 17.917 |
| Altri                      | 5.732  |
| EU                         | 18.091 |

PROVENIENZA DELLA POPOLAZIONE  
RESIDENTE NON ITALIANA



COMPONENTI PER NUCLEO FAMILIARE  
2001



DEINDUSTRIALIZZAZIONE E  
POLVERIZZAZIONE IN PROVINCIA DI MILANO

**Di 785.771 imprese attive in Lombardia, 332.744 sono situate nella Provincia di Milano, 57.407 nella Provincia di Monza e Brianza 275.337 nella nuova Provincia di Milano**

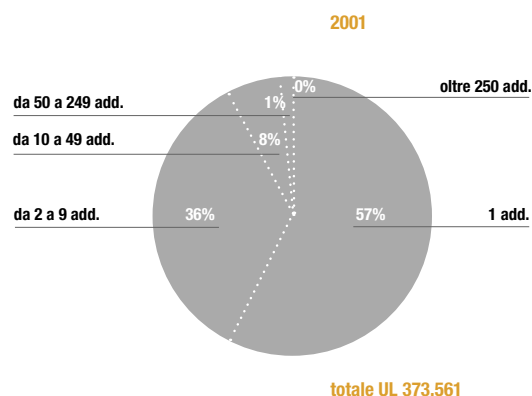
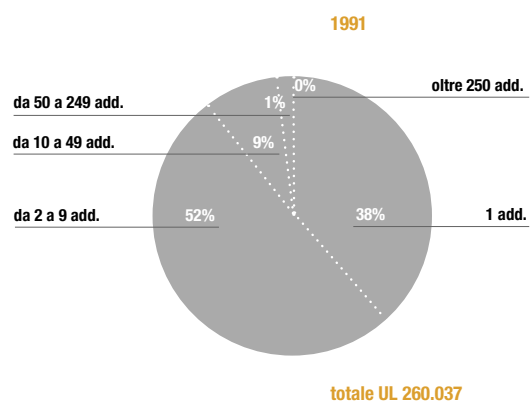
## Uno sguardo dal basso

Le trasformazioni avvenute negli ultimi trent'anni hanno inciso in modo significativo non solo sulla dimensione fisica della metropoli, ma anche sui modi di abitare, di produrre e sulle forme di governo del territorio. La metropoli milanese, oggi, è una realtà composta da una molteplicità di **frammenti**.

Nella *sfera economica*, alla crisi della grande industria ha fatto riscontro una polverizzazione della struttura produttiva che, in virtù di una maggiore capacità di adattamento, si è rivelata una risorsa nel superamento dei traumi connessi alla deindustrializzazione. Tuttavia, essa ha poi generato difficoltà di investimento nei campi della ricerca e dell'innovazione e difficoltà nella capacità di istituire relazioni con i soggetti pubblici.

Nella *sfera sociale*, il forte movimento di ridistribuzione selettiva degli abitanti, caratterizzato soprattutto dalla fuoriuscita dalla città centrale della popolazione giovane, ha frammentato le tradizionali reti familiari e di vicinato, con una serie di conseguenze significative: i quartieri urbani e i paesi della città estesa hanno perso il proprio ruolo di riferimento spaziale forte, in grado di strutturare l'identità e l'appartenenza. La popolazione attiva percorre lo spazio abitando in un luogo, lavorando spesso in un altro, studiando in un altro ancora, e così via: una miriade di percorsi individuali che innervano la regione urbana in tutta la sua estensione.

Nella *sfera politico-amministrativa*, a fronte di processi territoriali e di fenomeni sempre più interconnessi che interessano l'intera regione urbana, si è registrata la moltiplicazione di soggetti abilitati ad assumere decisioni, in ambiti sempre più ristretti, su problemi considerati di rilevanza pubblica: un contesto di governance multilivello nel quale i limiti si moltiplicano e si sovrappongono, mettendo sempre più in tensione i confini tradizionali dell'organizzazione amministrativa.



DIMENSIONI E CONSISTENZA  
UNITÀ LOCALE 1991 E 2001

## Nella provincia la grande distribuzione consta di **28.222** addetti ed occupa una superficie commerciale di **1.201.056** mq

I processi di frammentazione hanno portato ad una progressiva **accelerazione dei movimenti** e al loro costante incremento. La metropoli milanese non è più un modello isolato di mobilità, bensì un agglomerato di flussi: una miriade di tracce che avvicinano luoghi lontani e allontanano luoghi vicini. Al decremento demografico del capoluogo e alla ridistribuzione selettiva degli abitanti corrisponde, infatti, un rilevante aumento del numero di persone che “utilizzano” la città quotidianamente o temporaneamente per motivi di lavoro, studio, turismo, shopping o per altre attività: ogni giorno entrano a Milano oltre 700.000 auto e, soltanto nella Stazione Centrale, transitano quotidianamente circa 320.000 passeggeri.

Inoltre, i flussi non riguardano solo le persone, ma anche le merci, come testimonia l'enorme espansione del settore della logistica o il funzionamento di alcuni grandi poli commerciali come, per esempio, l'Ortomercato che, frequentato quotidianamente da 9.000 operatori, serve un bacino di 10 milioni di abitanti.

L'accelerazione del movimento interessa soprattutto i flussi immateriali: informazioni, dati, transazioni economiche. Le infrastrutture digitali attraversano la metropoli, la innervano, la rendono presente a distanza, come accade per la Borsa di Milano, con il suo mercato azionario online.

Proprio lo sviluppo dei sistemi di comunicazione, sia di tipo elettronico che fisico, può consentire di riannodare i legami tra i frammenti che compongono la città e la regione urbana, attraverso la

**costruzione di nuove reti** in grado di istituire forme di prossimità virtuale (l'avvicinamento di imprese, servizi, istituzioni e persone fisicamente posti anche a grande distanza). Pur non soppiantando completamente il valore della prossimità fisica, queste reti rappresentano anche l'occasione per creare “comunità a distanza”, nuove forme di aggregazione e di socialità non strettamente vincolate alla dimensione spaziale. Così, mentre s'indeboliscono le relazioni di vicinato, si sviluppano reti associative che non hanno una base territoriale costante o che non l'hanno affatto, come nel caso delle comunità virtuali di Internet. Reti di tipo professionale o culturale, reti di soggetti appartenenti a una stessa comunità etnica, reti familiari o di amicizia, come ragnatele che mantengono in relazione popolazioni ormai disperse nella regione urbana.

### Nuove sfide per il futuro della città

In un momento storico in cui, nei Paesi più avanzati, è soprattutto l'economia della conoscenza a sostenere l'economia reale e a svolgere il ruolo di motore dell'innovazione e dell'integrazione nelle reti globali, Milano, forte dei propri fattori di eccellenza, è tornata a essere un centro propulsore dello sviluppo. Tuttavia, affinché possa continuare a mantenere questo ruolo anche in futuro, occorre fronteggiare le sfide imposte dalle trasformazioni economiche, sociali e territoriali dalle quali è stata investita negli ultimi decenni.

|                                                      | Censimento 1990 |                                           |                                               | Censimento 2000 |                                           |                                               |
|------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Superficie Territoriale<br>provincia Km <sup>q</sup> | Aziende totali  | Superficie agricola<br>totale (in ettari) | Superficie agricola<br>utilizzata (in ettari) | Aziende totali  | Superficie agricola<br>totale (in ettari) | Superficie agricola<br>utilizzata (in ettari) |
| 1.982,08                                             | 7.668           | 96.184,73                                 | 85.543,45                                     | 4.679           | 91.689,63                                 | 81.391,53                                     |

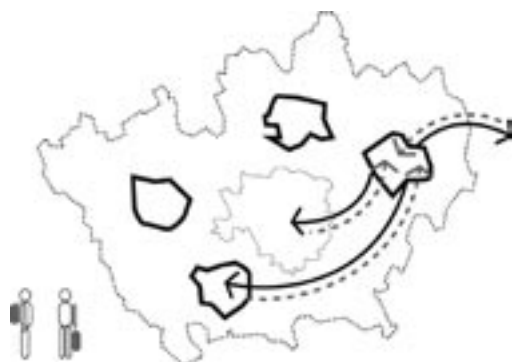
SUPERFICI E AZIENDE AGRICOLE  
1990 E 2000

Una prima sfida è quella della **competitività**, dell'**attrattività**, del mantenimento e del potenziamento della capacità di produrre ricchezza, nelle attuali condizioni di concorrenza internazionale sempre più forte. Occorre avvicinare il mondo della produzione alla città e alla società: lo sviluppo dell'economia ha bisogno della città come nodo e come porta verso le reti globali, come luogo di accumulo di capitale creativo, come sistema complesso di interazioni tra imprese, servizi, capitali di rischio, istituzioni pubbliche, istituzioni private, media, associazioni, reti sociali, culture e saperi diffusi.

Una seconda sfida è quella della **coesione sociale**. Occorre fare riemergere la centralità del legame storico tra coesione e sviluppo, in passato elemento di forza per la crescita della città. Diviene quindi necessario mobilitare il sistema degli attori sociali ed economici allo

scopo raggiungere una serie di obiettivi: attirare nuovi talenti e attivare servizi per le famiglie che rendano l'offerta di lavoro più flessibile e che promuovano investimenti formativi e professionali di media durata; favorire la costruzione di politiche di inserimento abitativo e lavorativo delle popolazioni immigrate al fine di aumentare la disponibilità di forza lavoro e le condizioni di sicurezza sociale; ridurre e, possibilmente, invertire la tendenza al decentramento abitativo, in modo da evitare l'invecchiamento progressivo della popolazione e il congestionamento delle direttrici di mobilità verso Milano.

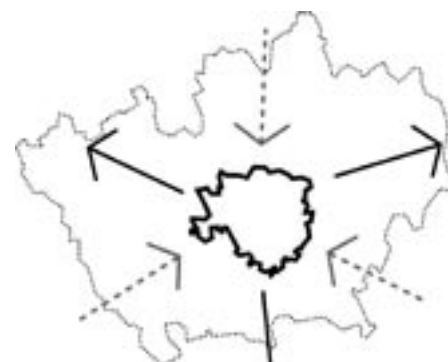
Una terza sfida è quella della **coesione territoriale**. Occorre offrire una struttura alla città frammentata e diffusa, rafforzando il policentrismo della regione urbana, il suo essere **CITTÀ DI CITTÀ**; favorendo il riconoscimento di aggregazioni intermedie significative, in grado



**FLUSSI IN ENTRATA NEI COMUNI DELLA PROVINCIA (PENDOLARI STUDIO-LAVORO): 1.076.299** DI CUI, PROVENIENTI DA ALTRE PROVINCE, **231.137**. **FLUSSI IN USCITA DAI COMUNI DELLA PROVINCIA DI MILANO: 932.564** DI CUI, IN ALTRE PROVINCE, **87.402**



**FLUSSI INTERNI AI COMUNI DELLA PROVINCIA DI MILANO: 1.067.358** DI CUI FLUSSI INTERNI AL COMUNE DI MILANO: **542.571**



**FLUSSI IN USCITA DAL COMUNE DI MILANO: 87.985**, DI CUI, VERSO ALTRE PROVINCE, **12.223**. **FLUSSI IN ENTRATA NEL COMUNE DI MILANO: 436.031**, DI CUI, DA ALTRE PROVINCE, **127.912**

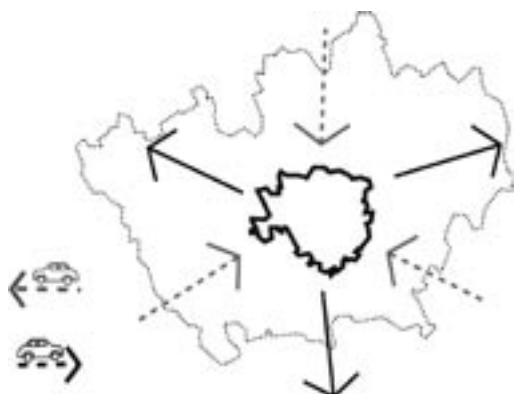


di organizzarsi in ambiti di Comuni, all'interno dei quali ricercare complementarità, integrazione del sistema dei servizi, identità e appartenenze di area. Occorre promuovere una visione del territorio in grado di riconoscere e dare spazio anche alle molte "comunità a distanza", ai nuovi abitanti e utilizzatori di una città non ordinata, che esprimono domande di potenziamento dello spazio pubblico e di apertura a eventi "imprevisti" e non eccessivamente regolati, sintomo della forza creativa della città.

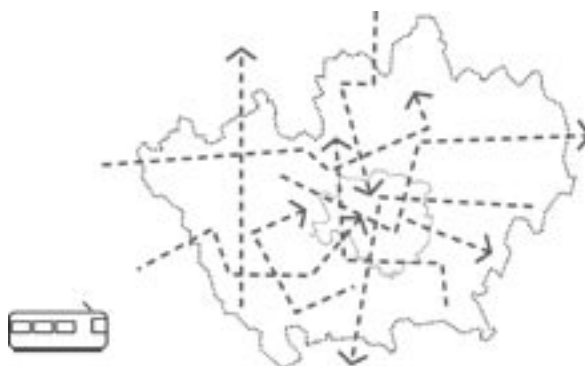
Ma la sfida fondamentale per il futuro della metropoli e della regione urbana, dalla quale dipenderanno anche gli esiti delle precedenti, è rappresentata dalla necessità di conseguire un miglior livello di **abitabilità** complessiva. Solo se saprà offrire una buona qualità della vita, assicurare un livello di salute ambientale adeguato e garantire

un contesto sociale e istituzionale attivo e attento alle trasformazioni, divenendo un luogo nel quale vivere e lavorare sia meno difficile e faticoso di quanto non appaia oggi, Milano potrà continuare a essere un centro propulsore dello sviluppo.

È a partire da questo sfondo di riflessioni articolate e complesse, che la **Provincia di Milano** ha deciso di intraprendere un nuovo **Progetto Strategico per la regione urbana milanese**.



OGNI GIORNI ENTRANO NEL COMUNE DI MILANO 595.566 AUTOMOBILI, 34.356 VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI, 26.539 VEICOLI COMMERCIALI PESANTI, 5.243 AUTOBUS, PER UN TOTALE DI 661.704 VEICOLI. I VEICOLI IN USCITA DA MILANO SONO IN TOTALE 654.057. IN TOTALE 1.315.761 VEICOLI IN ENTRATA E USCITA

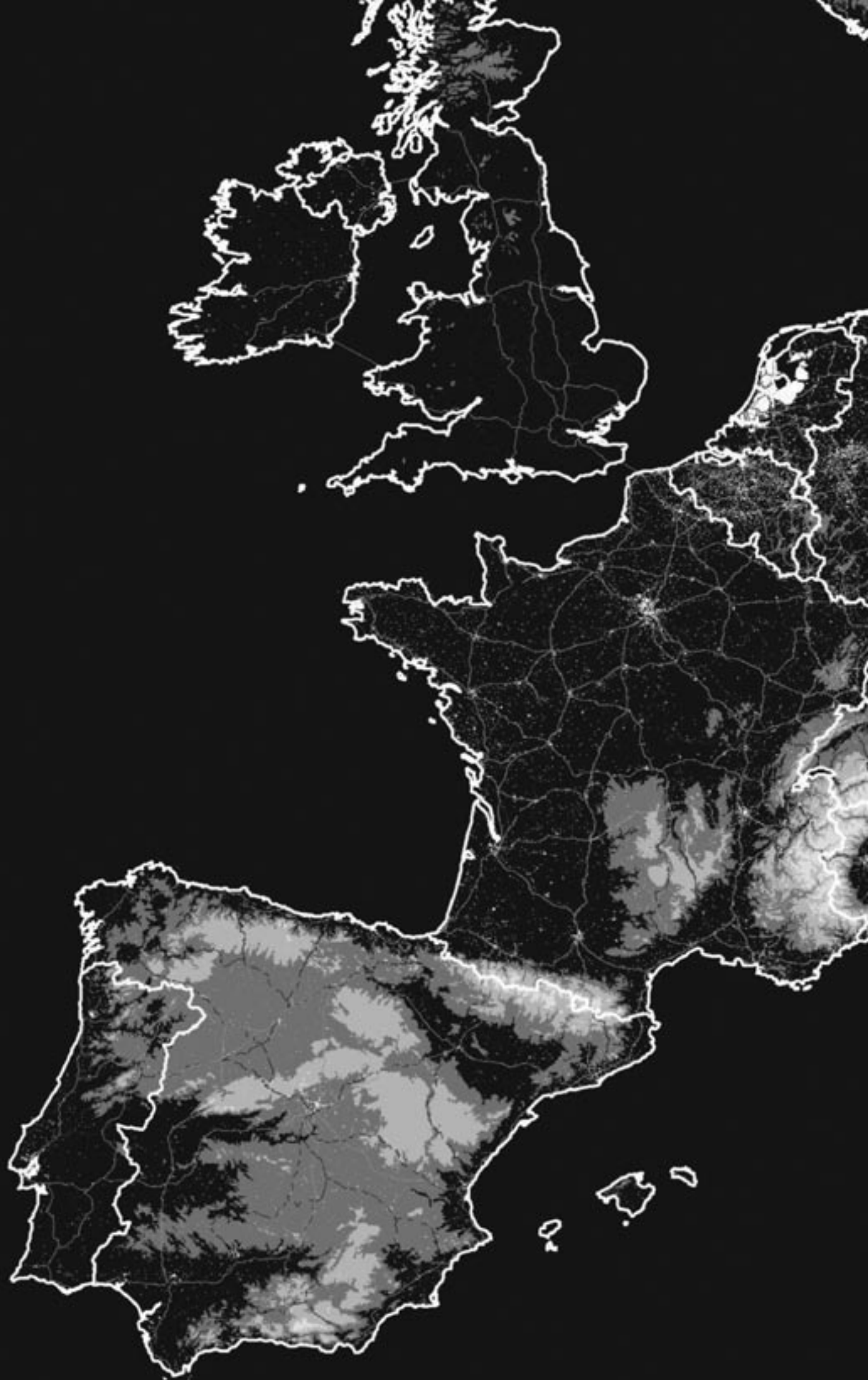


NEL 2004 I PASSEGGERI COMPLESSIVI NELLA RETE URBANA E INTERURBANA DI MILANO DELL'ATM SONO STATI CIRCA 590 MILIONI, CON UNA MEDIA GIORNALIERA DI CIRCA 1.618.000. GLI SPOSTAMENTI NEL 2004 HANNO INTERESSATO PER IL 48% LA METROPOLITANA DELLA RETE URBANA E IL 39% LA RETE URBANA DEGLI AUTOBUS E TRAM; SOLO IL 13% PER LA RETE INTERURBANA. GLI SPOSTAMENTI COMPLESSIVI NEGLI ANNI 1990-2004 SONO DIMINUITI DEL 10%, MA SI REGISTRA UN COSTANTE RECUPERO NEGLI ULTIMI ANNI (+5% NEL 2004 RISPETTO AL 1998).

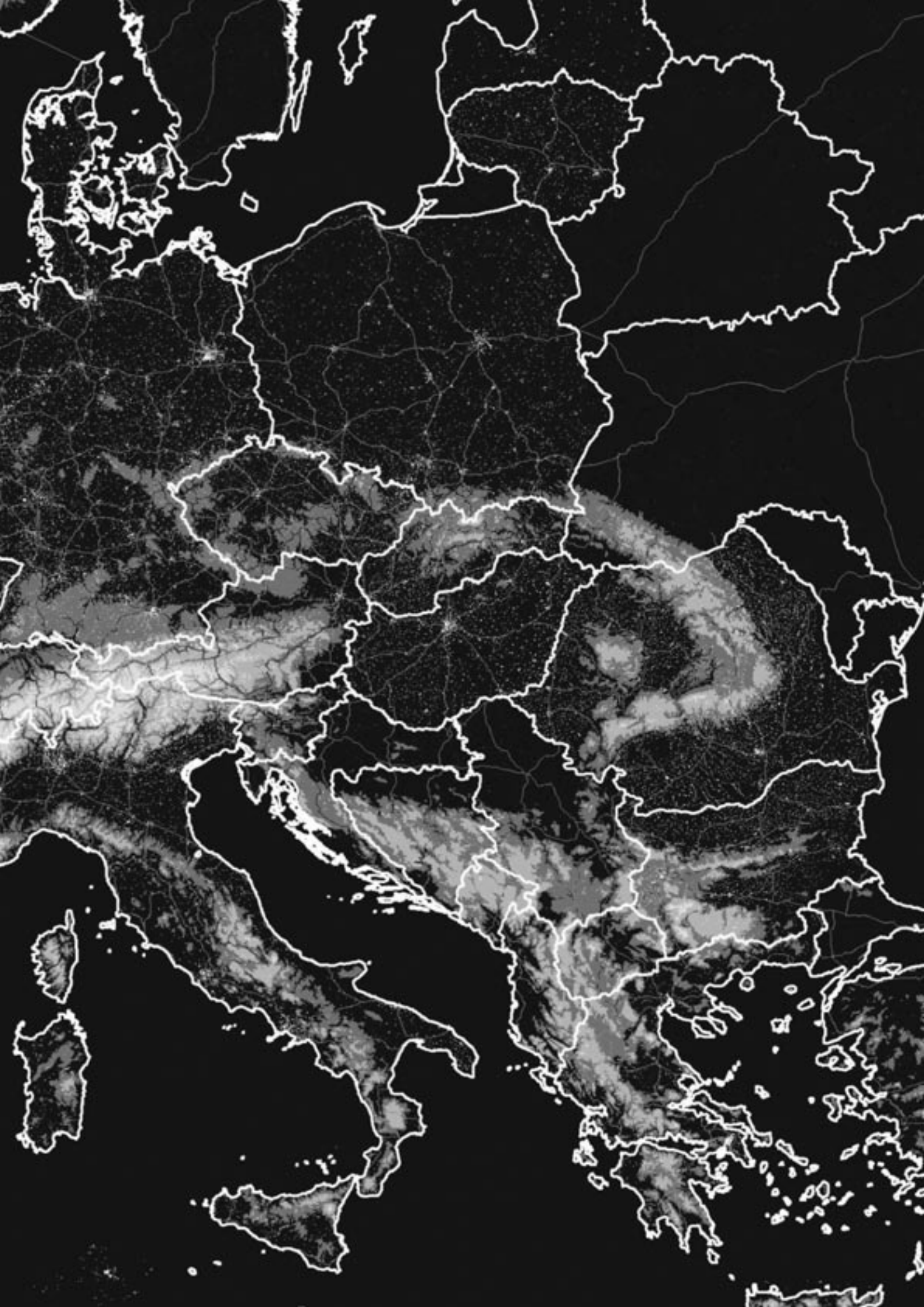
GRAFICI E DATI: ELABORAZIONE DATI ISTAT, 2001;  
MINISTERO ATTIVITÀ PRODUTTIVE, 2004





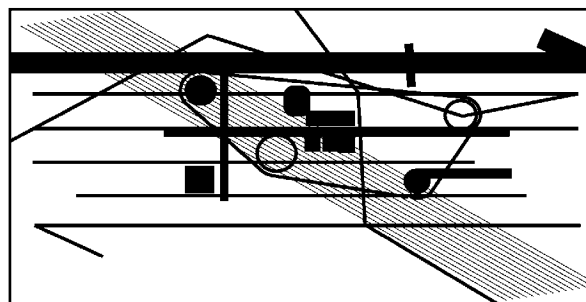






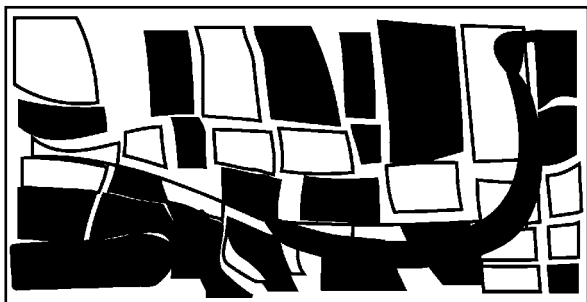
## MAPPE DELLA METROPOLI MILANESE

L'accelerazione del movimento, la frammentazione e la connessione a rete sono tre differenti fenomeni che interessano la metropoli milanese contemporanea e che permettono di osservarne e descriverne le trasformazioni. Essi interessano aspetti materiali e immateriali, coinvolgono la sfera economica, sociale, politico amministrativa e si depositano nello spazio fisico in forme sia durevoli che temporanee. Le mappe e gli schemi disegnati in queste pagine provano a restituire in forma sintetica alcune possibili configurazioni d'insieme esito di questo fenomeni.



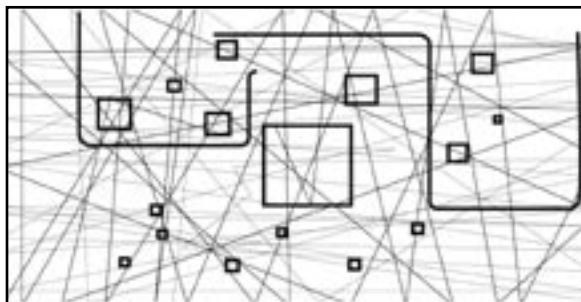
### Accelerazione del movimento

La metropoli milanese può essere descritta come un agglomerato di flussi in cui una miriade di tracce di mobilità avvicinano soggetti e luoghi lontani e allontanano soggetti e luoghi vicini. Questa immagine può essere rappresentata attraverso una serie di dati e connessioni che informano una mappa che solo in parte riprende le forme del territorio. L'immagine che ne risulta è quella di un grande e complesso meccanismo che si estende alla scala globale e all'interno del quale il territorio della provincia di Milano costituisce un nodo significativo.



### Frammentazione

La metropoli milanese può essere rappresentata come una città composta da infiniti frammenti che senza interruzione si estendono ben oltre i suoi confini amministrativi. La frammentazione, evidente nelle forme dello spazio fisico, rispecchia un processo largamente presente anche nella società e nell'economia ed è riscontrabile, ad esempio, nella polverizzazione della struttura produttiva, nella frammentazione delle tradizionali reti familiari e di vicinato, nella frammentazione della sfera politico amministrativa.



### Costruzione di reti

Al fenomeno della frammentazione fa fronte l'emergere di nuove reti di relazione. La metropoli milanese può quindi essere rappresentata come una città formata dalle relazioni che intercorrono tra i soggetti che la abitano. Queste relazioni sono possibili grazie allo sviluppo dei sistemi di comunicazione, sia di tipo elettronico che fisico. Essi, assai più di quanto non fosse possibile in passato, permettono la formazione di "comunità a distanza". Infatti le nuove reti non hanno necessariamente una base territoriale stabile, talvolta non l'hanno affatto, come nel caso delle comunità virtuali di internet. Così, mentre si indeboliscono le relazioni di vicinato, si sviluppano forme di relazione basate su domande o interessi comuni che producono una socialità articolata e leggera.

Numero di passeggeri transitati negli aeroporti (anno 2001):

Amburgo 8.855.975  
Birmingham 7.712.141  
Monaco 19.402.950  
Milano 25.588.641  
Roma 24.995.337  
Barcellona 20.543.721  
Napoli 3.959.061

Posti letto degli ospedali:

Amburgo (2000) 13.140  
Birmingham n.d.  
Monaco (2000) 13.071  
Lione (1999) 7.844  
Milano (2000) 10.008  
Roma (2000) 19.870  
Barcellona n.d.  
Napoli (2000) 7.939

Primi quartieri fieristici per capacità espositiva  
lorda coperta (anno 2004):

Hannover 495.265  
Milano 348.000  
Frankfurt/Main 324.023  
Köln 286.000  
Düsseldorf 234.400  
Valencia 231.000  
Paris expo 220.000  
Paris-Nord 190.669  
Birmingham 190.000  
München 160.000  
Berlin 160.000  
Nürnberg 151.700

Dal 2000 al 2003 crescono del 7,3% le imprese estere partecipate nella provincia di Milano

il 48% dei passeggeri ha utilizzato la rete metropolitana urbana

il 39% dei passeggeri ha utilizzato la rete degli autobus e dei tram

590 milioni di passeggeri nella rete urbana e interurbana ATM di Milano nell'anno 2004  
circa 1.618.000 di media giornaliera

315 Km rete ferroviaria

1135 Km piste ciclabili

413 Km rete stradale  
provinciale

26.539 veicoli commerciali pesanti

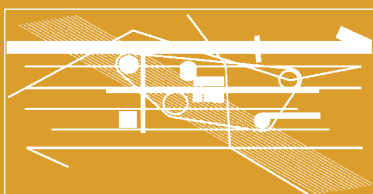
5.243 autobus

595.566 automobili

34.356 veicoli commerciali leggeri

il 13% dei passeggeri ha utilizzato la rete interurbana

661.704 veicoli entrano ogni giorno nella città di Milano



ACCELERAZIONE  
DEL MOVIMENTO



17.514.720 passeggeri transitati a Malpensa,  
variazione annua +0,96%

A Milano il 40 % del fatturato è generato da multinazionali estere  
(soprattutto americane, tedesche, francesi)

240 mila addetti localizzati all'estero

2.822.746 passeggeri transitati ad Orio al Serio,  
variazione annua +119,32%

A Milano e provincia fanno capo investimenti diretti esteri che valgono  
il 40% circa del fatturato di tutte le imprese di Milano e provincia.

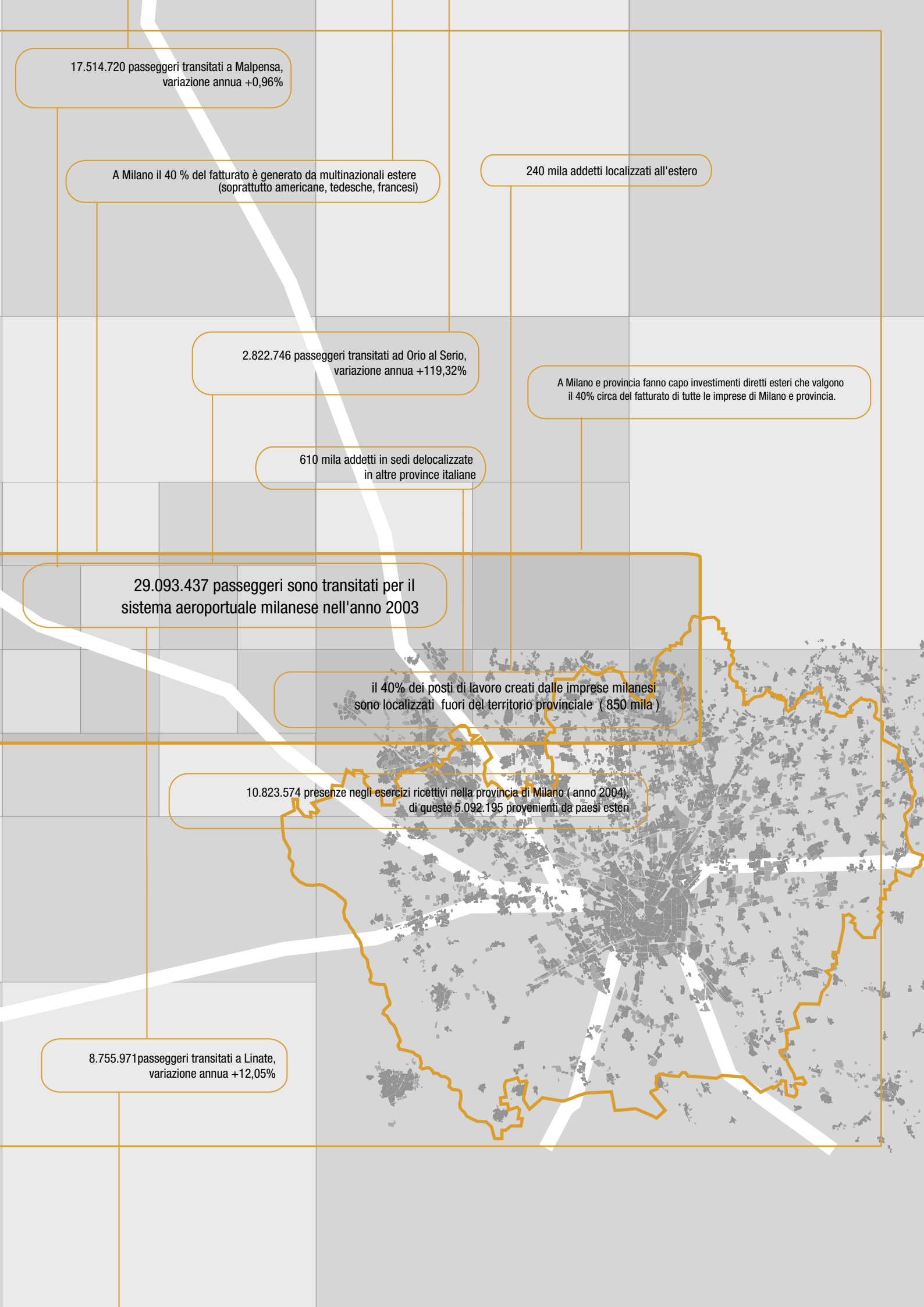
610 mila addetti in sedi delocalizzate  
in altre province italiane

29.093.437 passeggeri sono transitati per il  
sistema aeroportuale milanese nell'anno 2003

il 40% dei posti di lavoro creati dalle imprese milanesi  
sono localizzati fuori del territorio provinciale ( 850 mila )

10.823.574 presenze negli esercizi ricettivi nella provincia di Milano ( anno 2004 ),  
di queste 5.092.195 provenienti da paesi esteri

8.755.971 passeggeri transitati a Linate,  
variazione annua +12,05%

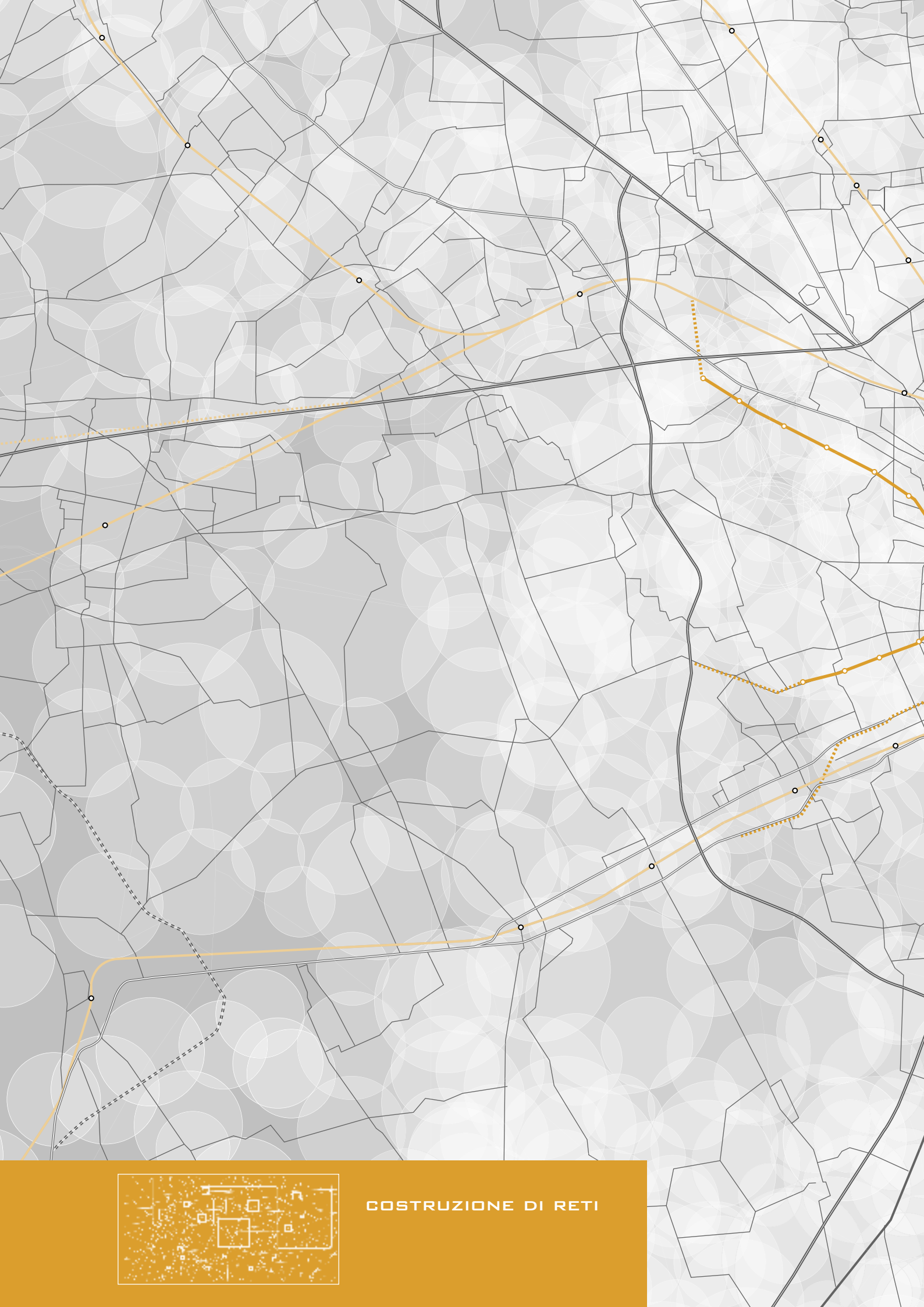




FRAMMENTAZIONE







COSTRUZIONE DI RETI







### Un Progetto Strategico I MOTIVAZIONI

La visione della regione urbana milanese proposta in questo documento, con le sue straordinarie risorse e i suoi molteplici problemi, interroga le istituzioni e la società, gli attori pubblici, privati e del *no profit* e propone loro una **sfida**: governare questo contesto complesso affinché Milano possa continuare a essere motore di sviluppo e innovazione, ma anche proporsi come ambiente di vita aperto e accogliente per le popolazioni che la abitano, la attraversano, la utilizzano. Una sfida incentrata sul mantenimento e sul potenziamento delle capacità di **produrre ricchezza e innovazione**, sulla promozione della **coesione sociale**, sul miglioramento della **qualità dell'ambiente e dell'abitare**, sul disegno di strategie di **cooperazione territoriale**.

Il Progetto Strategico **LA CITTÀ DI CITTÀ**, promosso dalla Provincia di Milano, rappresenta un tentativo di rispondere a questa sfida. Un tentativo **non esaustivo**: la stessa Amministrazione provinciale, i Comuni e le altre istituzioni, gli attori pubblici e privati sono chiamati a offrire una pluralità di risposte che necessariamente saranno parziali.

Questo progetto si propone di produrre una **visione** capace di orientare le politiche della Provincia e dei Comuni, ma anche di offrire un'occasione per mettere in rete **progetti** promossi da una pluralità di attori e per avviare operativamente un insieme di nuove **azioni**.

**LA CITTÀ DI CITTÀ** è dunque un percorso che si colloca in una più complessiva strategia di rafforzamento di forme di governo metropolitano che sappiano consolidare e rigenerare le reti di *governance* e le relazioni cooperative tra gli attori, e che possano in tal modo rispondere alla **domanda di governo strategico** che la regione urbana milanese esprime in modo sempre più forte.

Questo progetto è dunque un'occasione per dare corpo all'azione d'**innovazione istituzionale** promossa dall'Amministrazione pro-

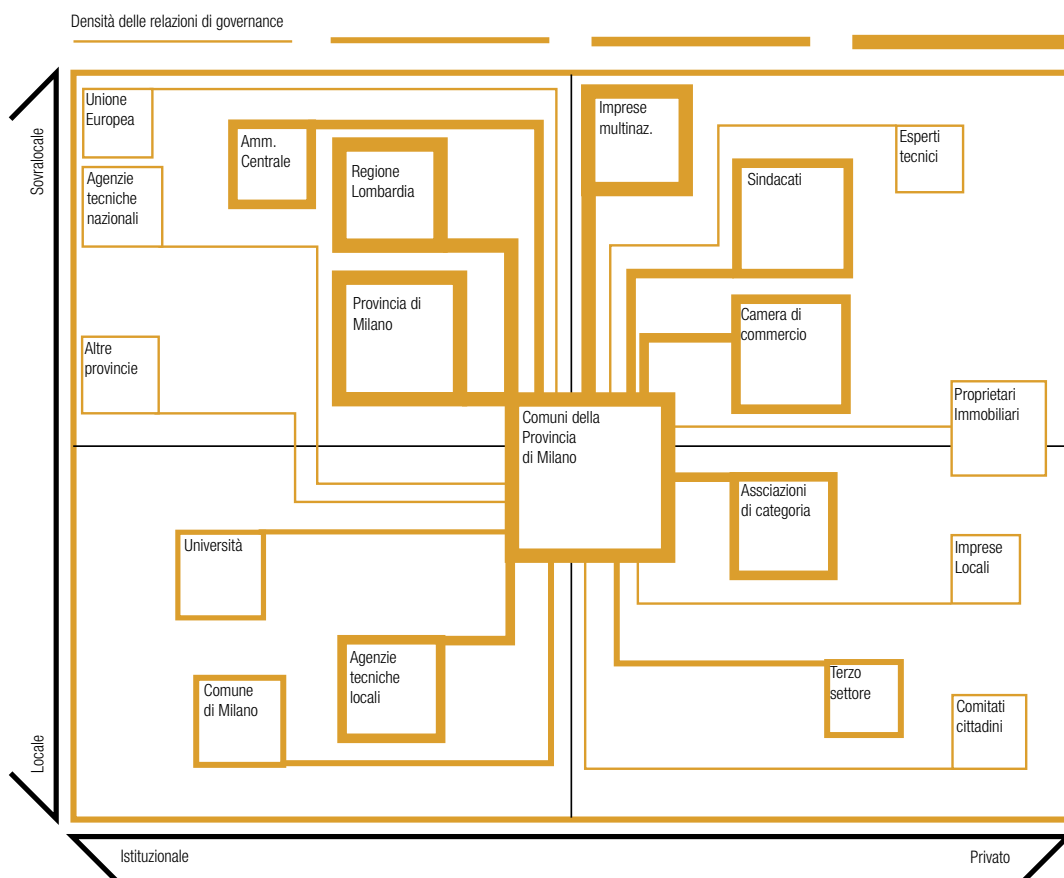
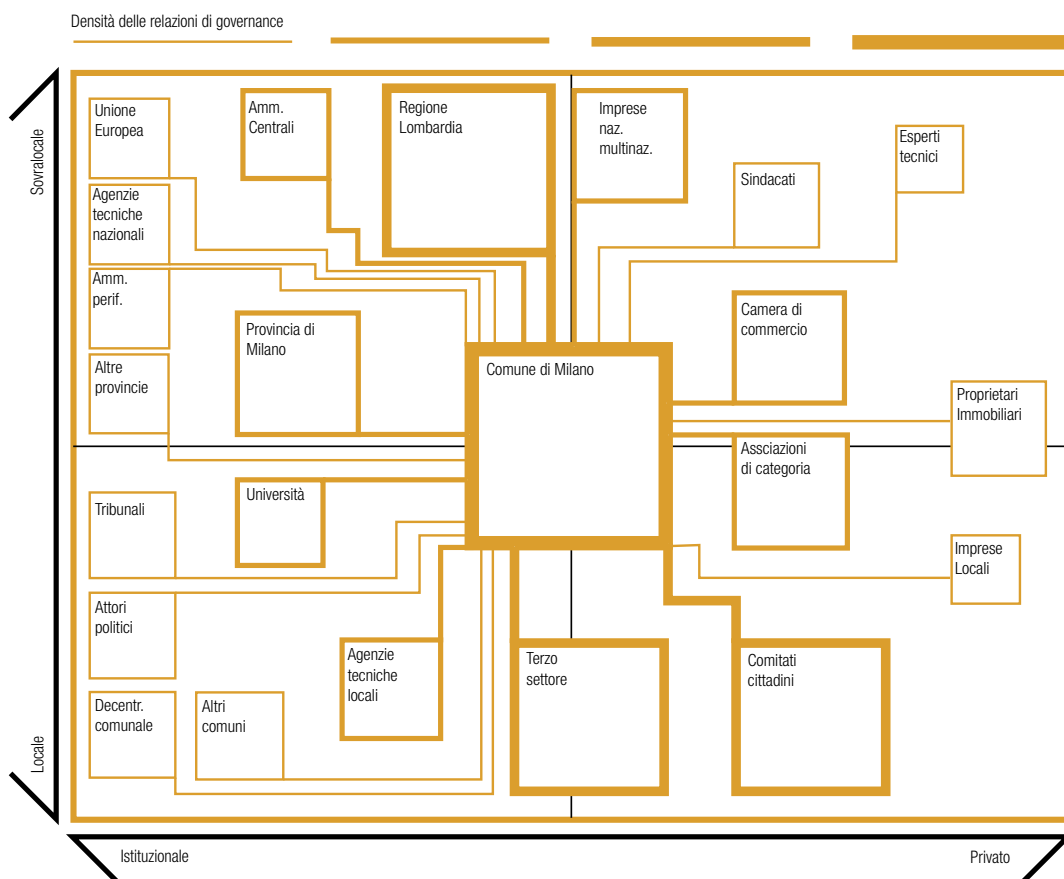
vinciale a partire da **temi concreti** e da **progetti operativi e fattibili**, che coinvolgono attori diversi nella sperimentazione di politiche rivolte ai cittadini e alle imprese e capaci di affrontare concretamente i problemi quotidiani e di migliorare insieme la qualità della vita e le opportunità di fare impresa, di produrre ricchezza, di generare innovazione.

### Progetto, strategico

Nel corso degli ultimi anni anche in Italia sono stati avviati, e in qualche caso realizzati, molti piani strategici, per grandi aree metropolitane (quali Torino, Firenze, Genova, Venezia), per città medie (quali La Spezia, Trento, Barletta, Pesaro, Verona, Bolzano, Jesi, Piacenza), per aggregazioni sovracomunali in contesti metropolitani o in aree di sviluppo di piccola e media impresa. Si tratta di **esperienze diversificate**, che tuttavia condividono alcuni tratti con pratiche promosse in altri contesti europei e nordamericani a partire dagli Anni Novanta del XX secolo.

Come è noto la pianificazione strategica è una pratica relativamente recente e innovativa che, superando l'idea di "controllo" basata sulla possibilità di imporre obiettivi e politiche secondo una logica gerarchica, punta a incentivare l'azione e lo sviluppo, affidandosi e facendo leva sulla capacità di comunicare e di coinvolgere attori sociali e istituzionali.

Le attività di pianificazione strategica non sono riconducibili semplicemente a un "prodotto", quanto ad un campo di **problemi**, a reti di **attori** promotori e partecipanti, a modalità di **processi**. Nel variegato ambito dei problemi annoveriamo quelli relativi alle identità locali, al posizionamento competitivo, al coordinamento tra azioni e politiche, all'identificazione di percorsi locali di sviluppo e di immagini



STRUTTURA E DENSITÀ DELLE RELAZIONI DI GOVERNANCE NELLA PROVINCIA DI MILANO E NELLA CITTÀ DI MILANO, A CONFRONTO. I DUE DIAGRAMMI SONO COSTRUITI A PARTIRE DA UN NUMERO LIMITATO (RISPETTIVAMENTE 11 PER I COMUNI E 22 PER IL CAPOLUOGO) DI POLITICHE E PROGETTI CAMPIONE ESAMINATI IN UNA RECENTE RICERCA COFINANZIATA DAL MIUR CONDOTTA DA UN DI LAVORO DEL POLITECNICO DI MILANO.



e al cambiamento territoriale. Tra gli attori promotori e partecipanti includiamo non solo soggetti istituzionali e amministrazioni pubbliche, ma anche imprese, organizzazioni di rappresentanza, soggetti del privato sociale e dell'associazionismo "civile". Con modalità di processi si intende parlare di percorsi che si caratterizzano per una forte attenzione alla dimensione della costruzione dei problemi piuttosto che alla loro soluzione, all'interazione tra attori piuttosto che alla regolazione. I piani strategici sono di solito dispositivi **volontari e informali**, che vengono attivati in assenza di un riconoscimento normativo e istituzionale, ma che dovrebbero essere in grado di orientare l'azione e di mobilitare attori e risorse.

Il Progetto Strategico promosso dalla Provincia di Milano presenta alcune analogie con queste esperienze, ma anche importanti aspetti di **originalità**.

Innanzitutto, si tratta di un progetto che sposta il suo orizzonte oltre i confini amministrativi e assume come riferimento una **regione urbana più ampia**, che non corrisponde a nessuna partizione territoriale precostituita, ma che rappresenta l'ambito dei più rilevanti processi economici, sociali e territoriali del territorio milanese. Realizzare un Progetto Strategico per la grande regione urbana significa dunque provare ad affrontare i problemi che riguardano la vita quotidiana delle cittadine e dei cittadini e le attività delle imprese e degli attori collettivi da **un punto di vista territoriale inedito e rilevante**.

Un secondo tratto di originalità riguarda la forte **assunzione di responsabilità della Provincia** che, a partire dalle sue risorse istituzionali e politiche e consapevole della sua relativa debolezza dal punto di vista delle competenze, prova ad affrontare i temi del governo di una vasta regione urbana assumendo un **approccio progettuale, attivo e sperimentale**. Si tratta di una scommessa non semplice che, tuttavia, per più ragioni, soltanto l'Amministrazione provinciale

in questa fase sembra essere in grado di giocare. I tratti di originalità del progetto riguardano inoltre la forma del processo e dei materiali prodotti. Visione e azioni, scenari e cantieri sono costruiti secondo un rigoroso criterio di **selettività**.

**LA CITTÀ DI CITTÀ** propone immagini inedite e progetti concreti a partire da un punto di vista preciso, quello dell'**abitabilità** come condizione per migliorare la qualità della vita, la competitività e l'attrattività, oltre che per rafforzare la governabilità, rinunciando esplicitamente a proporre una gerarchia complessiva di strategie, obiettivi e azioni, secondo il modello assunto da molti piani strategici.

L'abitabilità costituisce **una prospettiva per trattare molti problemi del territorio milanese**. La scelta di questo punto di osservazione e di "attacco" deriva dalla lettura che proponiamo della regione urbana, delle sue dinamiche e delle sue criticità, una lettura che è peraltro ormai largamente condivisa. La discussione e la condivisione di questa lettura rappresenta uno degli obiettivi della fase che si apre con la presentazione di questo primo documento.

Un'ulteriore ragione di originalità del percorso proposto dalla Provincia di Milano sta nell'enfasi sulla dimensione del **progetto** piuttosto che del piano.

Assumere la prospettiva del progetto significa essere contemporaneamente **modesti e ambiziosi**. Modesti, perché l'idea di progetto allude a una dimensione **esplorativa, interpretativa e processuale**; ambiziosi, perché l'enfasi sul progetto implica la capacità di mobilitare attori e risorse su **un numero limitato ma preciso di "cose da fare"**. Il progetto assume dunque la forma di un campo di attivazione di **progetti operativi**, che sono in grado di rispondere, qui e ora, ad alcuni problemi e che in tal modo permettono di costruire nuove alleanze e nuove relazioni tra attori diversi intorno a una visione dei problemi e delle prospettive della regione urbana.

## Perché la Provincia

Non è casuale che un Progetto Strategico di questa natura sia promosso da un'Amministrazione provinciale. La Provincia di Milano, e in particolare la sua attuale presidenza, hanno formulato con chiarezza il tema dell'impossibilità di governare i processi e le dinamiche di questa regione urbana entro i confini comunali. Il tema del **governo metropolitano**, esaminato dal punto di osservazione della Provincia, costituisce una sfida cruciale non solo per dare forza al ruolo di interfaccia che la Provincia gioca nei confronti dei Comuni (e innanzitutto del Comune di Milano), ma anche per affermare un modello di *governance* che sia effettivamente aperto alla pluralità di attori e di interessi che il Comune capoluogo, da solo, non è in grado di rappresentare.

Questa Amministrazione si è presentata come la **Provincia dei Comuni**. Il ruolo della Provincia appare cruciale proprio per la possibilità di offrire alle Amministrazioni Comunali risorse e occasioni per sperimentare **forme di cooperazione e coordinamento intercomunale** che costituiscono un terreno decisivo per migliorare l'abitabilità e la competitività della "città di città".

Il Progetto Strategico che la Provincia di Milano ha avviato è inoltre coerente con un insieme di azioni, politiche e progetti che già sono stati avviati o che sono in fase di studio. **LA CITTÀ DI CITTÀ** è dunque un percorso che si propone innanzitutto di **offrire una cornice di coordinamento** delle molteplici attività strategiche e di permettere ai diversi settori della Provincia di attivare nuove sinergie interne e con attori esterni.

Il Progetto Strategico, inoltre, offre un **valore aggiunto**, chiaramente percepibile, alle azioni che la Provincia sta attuando sotto il profilo del completamento, della messa in rete, della visibilità. Da questo punto di vista, non essendo un "piano dei piani", esso si propone piuttosto di

**riconoscere, valorizzare e integrare** le molteplici **azioni strategiche** che l'Amministrazione provinciale ha già promosso in passato e intende mettere in campo nei prossimi mesi.

Su questi temi abbiamo cominciato a lavorare in questa prima fase attraverso una serie di incontri con amministratori, dirigenti e funzionari della Provincia, allo scopo di ricostruire una prima **mappa della progettualità** in atto e di **identificare alcune azioni emblematiche**, promosse da diversi Assessorati, che sembrano coerenti con la prospettiva del Progetto Strategico.

Infine, la Provincia di Milano è impegnata anche in un rilevante processo di riorganizzazione, in relazione alla nascita della **nuova Provincia di Monza e Brianza**. Questo progetto osserva con attenzione il processo in atto, e assume come riferimento sia l'attuale Provincia di Milano che le nuove Province di Milano e di Monza e Brianza, offrendosi come contesto nel quale **pensare unitariamente, pur nelle differenze, i problemi del territorio** della regione urbana.

## Un progetto selettivo, aperto, orientato all'azione

In sintesi il Progetto Strategico **LA CITTÀ DI CITTÀ** è:

**selettivo**, perché assume la prospettiva specifica dell'**abitabilità** come chiave per affrontare i problemi di sviluppo, attrattività, coesione e governabilità della regione urbana milanese;

**aperto**, perché intende offrire un **campo di opportunità** progettuali per la Provincia e per gli altri attori coinvolti;

**orientato all'azione**, perché vuole promuovere nuovi progetti che affrontino concretamente il tema dell'abitabilità e mettere in campo **azioni fattibili**, anche dal punto di vista operativo.

## Gli attori del Piano Strategico

Il documento che presentiamo in queste pagine è già l'esito di un **percorso di interazione** fitta con attori diversi: amministratori, dirigenti e funzionari della Provincia; le Amministrazioni comunali, coinvolte direttamente, attraverso la Conferenza dei Comuni e con la partecipazione in qualità di osservatori al lavoro svolto nei tavoli del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale; attori sociali e istituzionali che abbiamo cominciato a coinvolgere per condividere la visione e le immagini proposte della regione urbana milanese e per attivare nuove risorse progettuali; testimoni privilegiati che dal punto di vista interno o esterno alla regione urbana ci hanno aiutato a capirla e descriverla in modo più preciso e accurato.

Il progetto è promosso e gestito dall'*Assessorato al Personale, Rapporti con la Conferenza dei Sindaci, Progetto speciale per il Piano Strategico dell'area metropolitana*, ma interessa tutta la struttura amministrativa provinciale. Esso rappresenta un'importante occasione per **riconoscere e valorizzare** le iniziative in corso; per **mettere in rete** diverse azioni e progetti; per creare una **visione** degli obiettivi di sviluppo dell'area che può servire a orientare il lavoro dei diversi settori; per avviare un **sistema di relazioni con altri territori** e promotori dei grandi progetti strategici sovra-provinciali.

Il Progetto Strategico rappresenta uno strumento d'azione coerente con la missione assunta dalla Presidenza della Provincia di Milano di individuare un **modello di governo efficace** nella gestione di problemi di dimensione metropolitana, e in questo contesto si propone di favorire la cooperazione tra diversi settori provinciali. In questa prima fase il progetto ha coinvolto direttamente cinque Assessorati: all'Ambiente, Risorse naturali e idrauliche, Cave e Parco Sud; alla Viabilità, Opere pubbliche stradali, Mobilità e trasporti; alla Politica del territorio e parchi, Agenda 21, Mobilità ciclabile, Diritti degli anima-

li; allo Sviluppo economico e innovazione, Lavoro, Attività produttive, Agricoltura, Turismo, Alto Milanese; all'Attuazione della Provincia di Monza e Brianza, anche se in prospettiva il Progetto Strategico dovrà coinvolgere pienamente **gran parte dei settori dell'Amministrazione provinciale**.

Referenti privilegiati del Progetto Strategico sono i **Comuni** con i quali la Provincia vuole promuovere una politica di cooperazione che consenta una più efficace risposta a domande difficilmente risolvibili all'interno dei singoli confini amministrativi e territoriali e che rafforzi le forme di coordinamento intercomunale già attive.

Le amministrazioni locali avranno non solo l'occasione di partecipare all'intero processo, attraverso la **Conferenza dei Comuni**, ma soprattutto potranno usufruire di un **supporto concreto** per iniziative e progetti, in corso o attivabili, utili a migliorare l'abitabilità, la competitività, la *governance* locale e sovra-comunale.

Infine, nella convinzione che una strategia di governo metropolitana debba partire dalla necessità di misurarsi con le risorse, i ritmi e i vincoli dell'innovazione sociale, la Provincia di Milano ha previsto anche il coinvolgimento di molti altri attori: **enti pubblici, osservatori privilegiati e attori economici e sociali** del territorio, **attori rappresentativi delle comunità di pratiche e delle popolazioni metropolitane** individuati come soggetti centrali dei processi in atto nella regione urbana.

Rappresentanti dell'imprenditorialità, del mondo sindacale, del privato sociale e del no profit, della società civile, gruppi organizzati ed enti pubblici, i diversi soggetti che esprimono nuove domande di qualità urbana e di abitabilità sono già stati chiamati a prendere parte al processo, sia attraverso la loro partecipazione a incontri seminariali e a *workshop*, sia presentando progetti e proposte concrete per migliorare l'abitabilità dell'area.

## Le fasi del Progetto

Con la presentazione pubblica di questo documento strategico **si chiude la fase preliminare del progetto**, il cui obiettivo è stato quello di definire e proporre descrizioni e immagini interpretative che consentano di ripensare, nel suo insieme, le caratteristiche della regione urbana milanese, individuare il punto di vista dell'abitabilità come punto di partenza per affrontare i problemi della regione urbana milanese, attivare le prime relazioni strutturate con gli attori che verranno coinvolti nel processo di pianificazione strategica, sviluppare una prima mappatura della progettualità strategica attivata dalla stessa Provincia di Milano, ideare procedure e percorsi per il lancio del Bando pubblico sull'abitabilità.

Le successive fasi del progetto sono le seguenti:

### PRIMA FASE (marzo-ottobre 2006).

Contestualmente alla presentazione pubblica di questo documento e del Progetto Strategico sarà lanciato il **Bando "Idee e buone pratiche per l'abitabilità della regione urbana milanese"**, aperto ad attori pubblici, privati e del *no-profit*, che verrà **sostenuto e accompagnato** sotto il profilo tecnico e operativo dall'Amministrazione provinciale e dal gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano. Inoltre, verrà portata a termine la **ricognizione della progettualità strategica** già avviata dall'Amministrazione provinciale, e verrà realizzato un **Atlante delle politiche e dei progetti** che dovrà favorire il riorientamento, la messa in rete e la valorizzazione dei progetti strategici della Provincia e restituire il lavoro di **stimolo alla progettazione** svolto in questi mesi.

### SECONDA FASE (novembre 2006 – aprile 2007)

La seconda fase del progetto sarà dedicata alla costruzione di alcuni "cantieri progettuali". **Un numero limitato ma significativo di nuovi progetti a forte valenza simbolica**, promossi dalla Provincia insieme ad altri attori, sarà messo in campo e sostenuto attraverso la realizzazione di studi di fattibilità che ne garantiranno l'avvio operativo. In questa fase sarà inoltre sviluppata la redazione del **documento di Piano Strategico**, che sintetizzerà il percorso e il lavoro svolto e costituirà il **punto di partenza e lo sfondo di riferimento per l'avvio di nuove politiche e progetti**.

### COME I il Bando

Il Progetto Strategico **LA CITTÀ DI CITTÀ** sarà dunque l'occasione per l'Amministrazione provinciale, i Comuni e gli attori istituzionali, economici e sociali del territorio per proporre buone idee progettuali e buone pratiche orientate a rafforzare l'abitabilità della regione urbana e a consolidarne la competitività, l'attrattività, la coesione sociale e la capacità di *governance*.

Il Progetto prevede, infatti, di offrire un **supporto concreto**, di carattere tecnico, allo scopo di presentare, all'attenzione di tutti gli attori, percorsi già avviati o nuove iniziative capaci di concorrere all'abitabilità della regione urbana e di promuovere coalizioni di interlocutori. È prevista, infatti, la pubblicazione di un **Bando pubblico** sul tema **"Idee e buone pratiche per l'abitabilità della regione urbana milanese"**. Tale iniziativa, sul modello di analoghe esperienze europee (come quella del Bando attivato nel programma IBA Emscher Park), premierà le migliori idee progettuali.

Le proposte premiate potranno usufruire di un contributo finanziario per la costruzione delle condizioni di fattibilità delle idee progettuali o per la valorizzazione delle buone pratiche. Oltre ai progetti vincitori, sarà presentata pubblicamente, in una mostra che avrà luogo



nell'inverno 2006-2007, una selezione delle migliori proposte che verranno inserite in pubblicazioni e strumenti di comunicazione per essere ulteriormente promosse e valorizzate.

Durante il periodo di apertura del Bando, il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano e la Provincia di Milano offriranno un **sostegno operativo, assistenza e accompagnamento** al processo di maturazione delle idee progettuali, secondo le linee definite nel testo del Bando allegato a questo documento.

#### COME I cantieri progettuali

Nell'ultima fase del progetto, la Provincia, autonomamente o insieme ad altri attori, si impegnerà ad attivare un numero limitato di **cantieri progettuali**, che permettano di mettere in campo, in forma esemplare, possibili **"azioni pilota"** per aumentare abitabilità, competitività, coesione e governabilità nella regione urbana milanese. L'obiettivo è quello di preparare per ciascun progetto uno **studio di fattibilità** (comprensivo delle risorse economiche, istituzionali e organizzative necessarie) che permetta di procedere operativamente.

#### COME I prodotti ed eventi

Il Progetto Strategico **LA CITTÀ DI CITTÀ** è un processo continuo, costruito su una densa rete di incontri, azioni, **eventi**, solo in parte programmabili in modo dettagliato, e sulla predisposizione, circolazione e discussione di materiali e documenti.

La prima fase prende le mosse dal lancio del Bando in concomitanza con la presentazione del presente documento strategico. Durante questa fase sarà inoltre elaborato l'**Atlante della progettualità strategica** e, alla fine di essa, sarà realizzata una **Mostra** sul tema "Immagini della regione urbana e progettualità strategica", nella quale verranno presentati i progetti raccolti attraverso il Bando e altri progetti della Provincia. L'inaugurazione della mostra coinciderà con

la **premiazione dei progetti** vincitori del Bando. Durante la seconda fase verranno organizzati una serie di **Workshop di progettazione** sui cantieri progettuali attivati. Al termine del percorso (primavera 2007), verrà affidato a un convegno finale la presentazione del **Documento di Piano Strategico**.

L'intero processo è accompagnato da un'**attività di comunicazione** coordinata dall'Agenzia di Sviluppo Milano Metropoli.

#### IL DOCUMENTO STRATEGICO I finalità e strategie

Il ruolo del presente **documento strategico** in questo processo è quello di **aprire una fase di discussione, ascolto, attivazione di energie progettuali**.

Il documento è un **materiale aperto** che propone alcune **visioni** generali della regione urbana, una **declinazione del tema** dell'abitabilità, una serie di **immagini** dall'alto e dal basso di questa regione, centrate sugli assi dell'articolazione della regione urbana come **LA CITTÀ DI CITTÀ** e sull'identificazione di **popolazioni e comunità di pratiche** che caratterizzano le forme di vita e le pratiche d'uso della regione urbana e che possono essere oggetto di riconoscimento e attenzione progettuale. In chiusura del documento sono descritti obiettivi e contenuti del **Bando** "Idee e progetti per l'abitabilità della regione urbana milanese", mentre in allegato vengono offerte alcune **descrizioni interpretative delle "città"** che abbiamo riconosciuto nella regione urbana e una **prima mappatura della progettualità** strategica della Provincia di Milano a partire dall'interazione con gli Assessorati e i settori dell'amministrazione provinciale. Lo scopo di questo documento è dunque quello di offrire lo **sfondo di riferimento** per il Bando e lo scenario per la selezione dei cantieri progettuali, ma anche un **terreno di discussione e incontro** tra attori diversi intorno a una selezione di visioni e immagini della regione urbana.



Il Progetto Strategico promosso dall'Amministrazione provinciale di Milano prende le mosse da un'ipotesi forte: in una grande regione urbana come la nostra, competitività, coesione sociale e territoriale, capacità di governo sono strettamente connesse all'**abitabilità**.

### 2.1. CHE COSA È L'ABITABILITÀ

Il termine abitabilità non è di uso comune, almeno nel senso in cui, in questa sede, viene proposto. "Abitabilità" significa, infatti, qualcosa di più e di diverso rispetto ad altri termini che comunque sono a esso associati, come "qualità urbana", "qualità della vita", "sostenibilità". Con il termine **abitabilità** alludiamo a una proprietà complessa e multidimensionale, qualitativa e prestazionale di un contesto territoriale. Il concetto di abitabilità trae origine da un'idea di abitare diversa e più ricca di quella usualmente contemplata nel linguaggio comune (per il quale abitare significa innanzitutto "risiedere"); un'idea non statica ma processuale, che comprende 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, cose diverse.

Significa focalizzare l'attenzione sulla **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.

Significa prestare attenzione alla crescente domanda di **standard qualitativi realmente accessibili** sperimentando un nuovo sistema di **welfare territoriale** capace di offrire servizi efficienti alle persone e offrendo **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, oppure contribuendo alla riorganizzazione dei servizi pubblici territoriali.

Significa prestare attenzione alla 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 da un 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**.

**In termini di PIL, Milano produce 105,5 miliardi di euro, per il 52,2% concentrati nel capoluogo e per il restante 42,2% nei 105 Comuni di hinterland. Si tratta del valore massimo di PIL pro-capite con 34.500 euro per abitante; segue l'area romana con 82,3 miliardi di euro, cui contribuisce però il 91,1% il solo comune di Roma, ed un valore per abitante di 27.900 euro**

FONTE: LA RICCHEZZA DEL TERRITORIO ITALIANO, CENSIS, 2004

Parlare di abitabilità oggi significa, in altri termini, prestare attenzione all'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) che di mettere in relazione le singole iniziative di produzione (pubblica e privata) di beni comuni, poiché l'abitabilità è innanzitutto un **bene comune**.

## 2.2. ABITABILITÀ, COMPETIZIONE ECONOMICA ED ESPERIENZA URBANA

Per **due ragioni fondamentali**, l'abitabilità, la qualità della vita e dell'ambiente della regione urbana milanese, sono determinanti prospettive per ripensare le politiche.

In primo luogo perché la qualità della vita e dell'ambiente sono oggi **un fattore importante di competitività** delle più complesse regioni metropolitane. Ricerche e studi svolti in tutto il mondo hanno mostrato che, nelle regioni urbane caratterizzate dal prevalere di un modello di sviluppo basato sull'economia della conoscenza, l'abitabilità si configura come un'**esternalità** cruciale **per le imprese** che vi agiscono, facilitandone lo sviluppo e giocando, al contempo, un ruolo rilevante nell'**attrarre popolazioni e capitale umano qualificato**. Inoltre, l'abitabilità è un fattore diretto di competitività perché incide sui meccanismi di formazione della **domanda** individuale e collettiva, che sono al centro dell'innovatività dell'economia metropolitana: essa, cioè, è direttamente correlata alla **capacità creativa**.

**Nella graduatoria del PIL assoluto (la somma dei PIL stimati per ciascuno dei comuni appartenenti al distretto), la Brianza comasca e milanese, prevalentemente specializzata nell'industria dell'arredo, si colloca al primo posto con 9,1 miliardi di euro prodotti nel 2000 e che nel 2003 potrebbero aver raggiunto i 9,3 miliardi. Seguono il polo tessile di Prato con un valore stimato al 2003 di 5,8 miliardi di euro, quello della ceramica di Sassuolo (Modena) con 5,6 miliardi di euro e quello della meccanica di Lecco con 5 miliardi di euro**

FONTE: LA RICCHEZZA DEL TERRITORIO ITALIANO, CENSIS, 2004



1 EFFICIENZA DEL MERCATO DEL LAVORO



2 SUCCESSO ECONOMICO



3 LISBON PERFORMANCE



4 RICERCA E SVILUPPO E CRESCITA DELLE AREE METROPOLITANE

FONTE: IN SEARCH OF TERRITORIAL POTENTIALS, ESPON, 2005



D'altra parte, come evidenziato anche da rilevanti documenti politico-strategici quali il Documento di Lisbona dell'Unione Europea, **competitività e coesione** non sono da intendersi come percorsi alternativi, bensì **complementari**. Anche da questo punto di vista l'abitabilità, in quanto strettamente connessa alla coesione sociale e territoriale, si configura come un fattore di competitività.

Più in generale la capacità di un territorio di offrire una **buona qualità della vita, una buona qualità ambientale, un contesto sociale e istituzionale attivo e attento alle trasformazioni**, è una rilevante forza attrattiva sulle imprese e sugli operatori esterni e innovativi e un elemento decisivo per lo sviluppo delle imprese già presenti e per la creazione di nuove imprese.

Per contro, la qualità della vita e dell'ambiente, elemento importante nella competizione, è **forse uno dei punti di maggior debolezza della regione urbana milanese**, su cui è meno facile agire secondo una logica puramente incrementale, senza una rifocalizzazione una serie di priorità nell'agenda delle politiche e senza sperimentare soluzioni innovative.

Vi è tuttavia una seconda ragione per assumere l'abitabilità come chiave dell'azione strategica dell'Amministrazione provinciale. Non bisogna dimenticare che una regione urbana complessa è innanzitutto **un intreccio di vite, di corpi e di oggetti** in relazione, è **un campo di esperienze**, è una particolare sfera dell'esistenza. Appropriarsi del riferimento all'abitabilità, significa quindi riconoscere che le politiche urbane/metropolitane, oltre ad assumere l'orizzonte dello sviluppo e della competizione, hanno il compito di **incrociare l'esperienza quotidiana delle persone**; cioè che la politica ha senso solo se è in grado di porsi in relazione con la **vita quotidiana** e con il suo **paesaggio ordinario**. Qualità della vita e dell'ambiente, coesione sociale e sostenibilità ambientale, politiche tese alla creazione di un *welfare* positivo non sono dunque solamente elementi importanti per la competizione, ma anche occasioni per **accrescere il benessere individuale e collettivo** dei suoi abitanti, che non è esclusivamente legato al livello di sviluppo economico e neppure a una semplicistico trasferimento monetario ai suoi soggetti più deboli o in difficoltà.

#### Indice della qualità della vita in Italia, 2004 - Fonte: Italia Oggi

| Posizione 2004 | Posizione 2003 | Provincia | Gruppo | Punteggio |
|----------------|----------------|-----------|--------|-----------|
| 1              | 31             | Treviso   | 1      | 1.000,00  |
| 2              | 9              | Mantova   | 1      | 966,58    |
| 3              | 2              | Trento    | 1      | 945,10    |
| 4              | 8              | Bolzano   | 1      | 906,19    |
| 5              | 19             | Udine     | 1      | 876,03    |
| 30             | 58             | Milano    | 2      | 646,19    |

#### Indice di sviluppo delle province italiane di Confindustria

Indice di sviluppo delle province italiane (Italia=100) - Fonte: Confindustria

| Graduatoria 2001- 2002 |           |        | Graduatoria 2002- 2003 |           |        |
|------------------------|-----------|--------|------------------------|-----------|--------|
| Posizione              | Province  | Indice | Posizione              | Province  | Indice |
| 1                      | Milano    | 141,30 | 1                      | Milano    | 139,76 |
| 2                      | Aosta     | 138,17 | 2                      | Aosta     | 138,27 |
| 3                      | Modena    | 134,23 | 3                      | Bologna   | 132,89 |
| 4                      | Bologna   | 133,64 | 4                      | R. Emilia | 131,82 |
| 5                      | R. Emilia | 133,18 | 5                      | Modena    | 130,36 |

#### Dossier sulla qualità della vita de "Il Sole 24 ore"

Indice della qualità della vita, 2004 - Fonte: "Il Sole 24 Ore"

| Posizione 2004 | Province | Punteggio | Posizione 2003 | Differenza |
|----------------|----------|-----------|----------------|------------|
| 1              | Bologna  | 506,9     | 5              | 4          |
| 2              | Milano   | 505,8     | 2              | 0          |
| 3              | Trento   | 504,3     | 13             | 10         |
| 4              | Forlì    | 500,2     | 7              | 3          |
| 5              | Firenze  | 499,0     | 1              | - 4        |

#### Analisi sulla competitività delle province (A. Ciccarelli)

Indice generale di competitività delle province - Fonte: "Una metodologia statistica per l'analisi di competitività delle province" (A. Ciccarelli)

| Graduatoria | Province | Punteggio |
|-------------|----------|-----------|
| 1           | Milano   | 1000      |
| 2           | Roma     | 991       |
| 3           | Bologna  | 978       |
| 4           | Trieste  | 964       |
| 5           | Rimini   | 958       |

**Attraverso il confronto tra ranking della provincia italiana su diverse definizioni di competitività territoriale emerge come l'area milanese non si collochi in una posizione di eccellenza se consideriamo anche gli indici di qualità della vita e abitabilità**

#### Rapporto "L'Italia nell'Era Creativa" del Creativity Group Europe

Indici della creatività del Creativity Group Europe

Fonte: "La Repubblica, Affari&Finanza", 04 luglio 2005

| Graduatoria | Province | Indice | Talento | Tecnologia | Tolleranza |
|-------------|----------|--------|---------|------------|------------|
| 1           | Roma     | 0,788  | 1       | 4          | 1          |
| 2           | Milano   | 0,720  | 5       | 1          | 2          |
| 3           | Bologna  | 0,665  | 4       | 2          | 4          |
| 4           | Trieste  | 0,602  | 2       | 8          | 9          |
| 5           | Firenze  | 0,585  | 6       | 6          | 3          |

#### Risultati a confronto

##### L'indagine MIIT

Indice di Potenziale competitivo strategico, 2005 - Fonte: Nostra elaborazione

| Graduatoria | Province | COMP | ATTR | INDICE pot COMP |
|-------------|----------|------|------|-----------------|
| 1           | Lodi     | 1,69 | 2,65 | 2,53            |
| 2           | Siena    | 2,54 | 0,96 | 2,04            |
| 3           | Firenze  | 0,92 | 2,16 | 1,80            |
| 4           | Roma     | 1,36 | 0,98 | 1,36            |
| 5           | Lecco    | 1,22 | 1,08 | 1,34            |
| 29          | Milano   | 0,55 | 0,64 | 0,69            |

Differenze di posizione rispetto alla graduatoria MIIT - Fonte: Nostra elaborazione

| Province | ItaliaOggi | Il Sole 24 Ore | Confindustria | Ciccarelli | 3 T |
|----------|------------|----------------|---------------|------------|-----|
| Milano   | - 1        | 27             | 28            | 28         | 27  |

“La condizione del successo di una città contemporanea, nel suo tentativo di acquisire un ruolo nuovo nella nuova organizzazione globale e di riuscire a conservarlo, è la capacità di ricomporre lo spazio dei flussi e delle funzioni con lo spazio dei luoghi e delle persone.” **Castells, p. 77-78 | 5 |**

“La qualità della vita è importante, sebbene possa non essere giudicata dai dirigenti delle imprese come il fattore più importante per la localizzazione (...). comunque il mondo degli affari è divenuto sensibile anche al ruolo dei fattori soft, come la qualità delle scuole, delle case, delle opportunità di svago e di intrattenimento. Tali fattori sono considerati importanti non solo in termini di sostegno all’impegno dei dipendenti ma anche come elementi che incidono sulla localizzazione delle attività (...). Le indagini economiche rivelano che la sociabilità urbana è particolarmente significativa nei servizi alle imprese e nell’industrie della conoscenza. (...)”

**Amin, p. 112 | 4 |**

“Esiste un’ulteriore forma di comunità: la vita quotidiana stessa. Non è necessario far proprio il romanticismo caratteristico del concetto di tattica di De Certeau per riconoscere questa dignità alla vita quotidiana, perché una buona parte di ciò che accade nella città è ancora incontrollato, una parte dell’eccesso processuale della città (...). In un certo senso la vita quotidiana è “ciò che rimane” quando tutti i sistemi della città sono stati scomposti in fattori. La vita quotidiana definita come “ciò che rimane” dopo che gli analisti hanno isolato tutte le attività superiori, specializzate e strutturate, deve essere definita come una totalità. (...) la vita quotidiana è strettamente collegata a tutte le attività e le racchiude con tutte le loro differenze e i loro conflitti: è il loro punto di incontro, il loro legame, il loro punto in comune, ed è nella vita quotidiana che la soma totale delle relazioni che rende l’umano (e ogni essere umano) un tutto prende sembianza e forma.” **Amin, p. 75 | 4 |**

“L’elemento che distingue Milano non è tanto l’alta concentrazione di potere capitalistico globale, quanto piuttosto l’elevato livello di connettività: sono i legami con le altre città globali, misurati dall’intensità degli scambi e dei flussi in entrata e in uscita, a risultare particolarmente stretti.”

**Magatti, p. 28 | 1 |**

“È necessario rafforzare la capacità di attrazione di persone a elevata potenzialità. Per fare questo occorre lavorare per elevare la qualità della vita, che costituisce uno dei parametri cruciali nel determinare le decisioni di localizzazione delle imprese, delle famiglie e degli individui. L’insufficiente attrattività di Milano - che fa registrare standard di qualità della vita, disponibilità di servizi, accessibilità abitativa e mobilità assai più bassi di tante altre grandi città - deprime il suo potenziale di sviluppo, limitando la sua esposizione all’influsso di quelle popolazioni giovani e cosmopolite che costituiscono una delle miniere creative della contemporaneità.” **Magatti, p. 38 | 1 |**

“La capacità di attrarre centri di ricerca e di direzione delle grandi imprese dipendenti dipenderà anche dalle politiche insediative ed abitative degli Enti locali, così come la realizzazione di condizioni favorevoli per il buon funzionamento dell’istruzione a tutti i livelli dipende dall’azione di governo territoriale. In questo campo la progressiva integrazione a livello mondiale della comunità scientifica e la modestia delle sollecitazioni provenienti da un sistema produttivo molto frammentato richiederanno comunque interventi profondamente innovativi, anche se riconoscibili in alcune esperienze straniere.” **Artoni, p. 197 | 1 |**

“In generale possiamo dire che Milano assicura un eccellente sistema di visibilità per tutto quanto si muove sul territorio, dentro ed anche fuori la metropoli. Tutto quello che riesce ad accedere a questo sistema di rappresentazione ancora ‘centrale’ può contare su maggiori possibilità di riconoscimento, di stabilità e in definitiva, di successo.” **Bonomi, p. 22 | 2 |**

“Nel complesso l’area milanese non è riuscita sin’ora a invertire la dinamica demografica recessiva connessa alla deindustrializzazione come è avvenuto invece a cominciare dagli anni novanta per gran parte delle città globali europee: il segno di una più generale difficoltà ad accompagnare l’inserimento nelle reti globali con una rivitalizzazione del centro urbano, in grado di attraversare in modo selettivo i gruppi sociali emergenti, portatori di innovazione sia in campo economico sia culturale.”

**Ranci, p. 273 | 1 |**

“Una Milano meno milanese e autocentrata, che guarda più al mondo e meno a se stessa e all’Italia, che si candida a essere città del mondo prima che città italiana o europea. Ma per fare questo occorre riformulare i modelli di governo urbano. La rappresentazione territoriale è inadeguata allo scopo sia del governo cittadino sia di quello nazionale e transnazionale. (...) il governo municipale deve divenire plurimo, trasversale e funzionale, più che territoriale, monolitico e autoreferenzialmente territoriale, come attualmente è.” **Sapelli, p. 81 | 1 |**

**Sono 1.537.110 le famiglie che occupano un'abitazione: 1.067.856 in proprietà, 381.867 in affitto, 87.387 ad altro titolo**

Fonte: ISTAT 2001, PROVINCIA

**Si registra il 24,8 % di abitazioni in affitto in meno negli ultimi trenta anni in provincia di Milano**

Fonte: CRESME, 2004

### 2.3. DECLINAZIONI DELL'ABITABILITÀ

Il concetto di abitabilità può conoscere alcune fondamentali declinazioni che ne evidenziano le molte dimensioni e che alludono a politiche, progetti, azioni concrete.

#### Abitare

Si può abitare stabilmente o temporaneamente, trovare, cambiare, trasformare casa, creare condizioni di ospitalità, stare in casa e stare fuori, da soli e insieme, tra diversi o tra simili.

Avere una casa è la prima e più ovvia condizione dell'abitabilità; eppure questo rappresenta per molti un problema complesso da affrontare e risolvere. Per alcuni decenni, a Milano e in Italia, la questione della casa è apparsa a molti superata: un problema di pochi, spesso appartenenti a più generali circuiti di esclusione sociale; oppure una domanda di diversa "qualità", da parte di chi ha ormai raggiunto la soddisfazione "quantitativa" di un bisogno.

Molte ricerche (tra le quali quella affidata al CRESME dalla Provincia di Milano), ma soprattutto l'esperienza quotidiana, spesso filtrata dai mass media, mostrano che non è così e che il "problema della casa" è, piuttosto, una complessa questione sociale correlata con le più generali **condizioni dell'abitare**.

Da un lato, infatti, il disagio abitativo riguarda ormai un'area più vasta di vulnerabilità sociale, di vera e propria sofferenza, talvolta legata ad alcune fasi di vita dell'individuo o della famiglia. Dall'altro, la domanda di qualità si rapporta sempre più con le **flessibili e mutevoli esigenze degli abitanti**, e supera spesso le pareti dell'abitazione

cercando risposta a esigenze di nuove combinazioni tra spazi di vita (aperti o chiusi, collettivi e privati) e a nuove forme di relazionalità e socialità. Questa domanda articolata e multiforme non può essere ridotta alla generica esigenza di qualità estetica o dei materiali edilizi o a un banale sforzo migliorativo dell'arredo urbano. Essa interroga una pluralità di temi e di politiche, facendo emergere la necessità di **programmi e interventi integrati**, di gestione accorta del patrimonio e delle risorse pubbliche, di coinvolgimento della società civile, oltre che di attenzione alla qualità architettonica e urbanistica degli interventi su tutti gli spazi dell'abitare.

#### Rispondere a una crescente domanda di abitazioni

Non ci può essere abitabilità quando **non c'è una casa**. Per molte famiglie questo è un problema drammatico: cresce infatti il segmento di popolazione esposto **a rischio di esclusione sociale** che si fa anche abitativa, in un contesto in cui il livello dei prezzi degli immobili residenziali non ha paragoni con altre realtà italiane ed europee, l'offerta di abitazioni in affitto è sempre più ridotta e la tendenza alla flessibilità ed alla precarietà dei rapporti di lavoro rendono sempre meno efficace la tradizionale politica edilizia italiana, tesa a facilitare l'acquisto individuale. A questo si aggiungono i problemi di particolari segmenti di popolazione in difficoltà, quali quella immigrata che non ha mai ricevuto una specifica attenzione in materia.

Accrescere l'abitabilità significa, quindi, non solo agire sull'area dell'affitto sociale, ma anche rispondere adeguatamente alla domanda sempre più ampia di **"affitto moderato"** (eventualmente e momentaneamente integrato da aiuti alle famiglie in grave difficoltà), operando contemporaneamente sul fronte delle **politiche sociali contro l'esclusione e delle politiche attive di ospitalità sull'immigrazione**.

#### Offrire risposte flessibili a chi cerca una casa

La questione della disponibilità di una **dimora** si pone in forme differenti per una quota sempre più ampia e variegata di **popolazioni mobili e temporanee**. Si pensi ancora a **segmenti dell'immigrazione** dai Paesi del Terzo Mondo che, sia nei profili più bassi che in quelli più alti, presentano progetti migratori mobili, instabili, temporanei; o agli **studenti fuori sede** piuttosto che ai **parenti dei malati** che ricorrono ai servizi sanitari d'eccellenza dell'area milanese, spesso costretti a soluzioni abitative costosissime, sovraffollate o precarie. O ancora ai **lavoratori mobili delle eccellenze**, differenziati nel proprio status, nelle proprie capacità di spesa e nelle proprie esigenze abitative, che esprimono una domanda abitativa temporanea e dai tratti del tutto peculiari.

L'abitare temporaneo si lega poi in generale anche alla **fragilizzazione e pluralizzazione dei legami familiari e delle forme di convivenza, oltre che ad alcune fasi delle traiettorie di vita più ordinarie**: la prima difficoltosa uscita dal nucleo familiare, l'eventuale separazione e il divorzio, la vecchiaia vissuta in maniera più o meno autosufficiente.

Tutte queste forme diverse dell'abitare temporaneo **domandano politiche pubbliche**. Mentre molte iniziative "di mercato" sono state intraprese recentemente per la residenza studentesca e per le Residenze Sanitarie Assistenziali (che consentono buoni profitti), negli altri campi si è operato poco. Il volontariato faticosamente riesce ad

assolvere a circa un terzo della domanda legata all'accesso alle strutture ospedaliere, mentre manca qualunque governo e indirizzo per il mercato rivolto ad altri residenti temporanei e inadeguata e immatura è anche una riflessione sulla possibile/necessaria **dimensione "urbana" di relazione** con il contesto di alcune di queste forme di residenza.

#### Accompagnare le trasformazioni della casa

L'abitabilità è legata inoltre **all'adattabilità e alla trasformabilità della casa**, alla possibilità cioè di **"reinventarne" gli spazi, o addirittura di cambiare casa insieme alle proprie pratiche di vita quotidiana**, al mutare delle esigenze familiari, di lavoro, all'evoluzione del proprio ciclo di vita.

Eppure un **mercato dell'affitto esiguo e costoso e le rigidità delle formule di acquisto, tendono a consolidare il ricorso alla casa in proprietà, intesa per altro come casa per la vita** e a riproporre modelli abitativi rigidi e univoci, incapaci di rispondere alle nuove domande, che trovano spazio solo in alcuni tessuti edilizi più flessibili, o in spazi più vaghi, ancora disponibili a ospitare e sperimentare forme di plasticità della casa al trasformarsi della famiglia, della articolazione sociale e alla crescente *frammistione* funzionale della città contemporanea.

La **moltiplicazione delle forme di convivenza** (gli anziani non autosufficienti in famiglia o la presenza temporanea di badanti, la

**La stima del fabbisogno pregresso per il 2005 è di 54.142 abitazioni, quella del fabbisogno tendenziale 2006-2015 è di 123.907 abitazioni. Dal 2002 al 2005, sono state registrate 64.000 nuove famiglie in provincia di Milano**

FONTE: CRESME, 2004



permanenza in semi-autonomia dei figli adulti nel nucleo originario, la coabitazione tra coetanei non totalmente attribuibili alle difficoltà economiche, le soluzioni molteplici dei coniugi separati); la **maggior compenetrazione tra spazi e tempo del lavoro, del risiedere e della socialità** (dove la casa diventa il punto di appoggio di una impresa individuale mobile e itinerante rimanendo però spazio importante di socialità, e l'ufficio diventa invece luogo che ospita feste o momenti di socialità fuori dagli orari di lavoro e persino spazio di ospitalità temporanea); la **dilatazione e la dispersione nel territorio della casa** (si abita un alloggio a Milano, ma anche la casa originaria di famiglia nei contesti da cui si è "migrati", oppure la seconda casa inizialmente pensata per le vacanze): sono tutti processi che **ancora una volta, richiedono progetti e politiche** capaci di rinnovare e ampliare la limitatissima offerta pubblica e, quella ben più ampia, privata di case in vendita o in affitto esplorando i nuovi segmenti della domanda, magari ripensando anche le norme edilizie e igienico-sanitarie che regolano le trasformazioni minime.

#### Valorizzare la varietà delle relazioni e dei paesaggi

La qualità dell'abitare si lega infine alla **varietà e densità di relazioni** che si possono costruire in prossimità della casa e alla possibilità che i molteplici paesaggi che la accolgono **sappiano articolarsi in spazi "ordinari" di qualità, vari, ospitali, confortevoli**.

A questo proposito almeno tre aspetti si intersecano tra loro. Lo **spa-**

## Nella provincia sono **37.000** gli extracomunitari in disagio abitativo grave nel 2003

FONTE: OSSERVATORIO REGIONALE PER L'INTEGRAZIONE E MULTIETNICITÀ

**123.000** gli abitanti non residenti: **33.496** studenti, **45.000** professionisti non residenti, **44.391** stranieri non residenti o clandestini

FONTE: CRESME, 2005

**Le coppie senza figli sono 361.303; 581.244** quelle con figli, mentre sono **137.412** le famiglie monoparentali con figli (corrispondenti al **27,3%**, **60,4%** **12,3%**)

FONTE: ASSOLOMBARDA-ISTAT, 2001

| Aree territoriali     | situazione abitativa buona | situazione abitativa parzialmente adeguata* | disagio abitativo** | totale |
|-----------------------|----------------------------|---------------------------------------------|---------------------|--------|
| Milano città          | 45.5                       | 29.5                                        | 25                  | 100.0  |
| Milano hinterland     | 66.8                       | 21.8                                        | 11.4                | 100.0  |
| Pedemontana ovest     | 84.0                       | 10.4                                        | 5.6                 | 100.0  |
| Pedemontana est       | 72.9                       | 19.3                                        | 7.8                 | 100.0  |
| Area del Sud regione  | 80.3                       | 15.1                                        | 4.6                 | 100.0  |
| Valli, Oltrepò, Laghi | 72.4                       | 20.4                                        | 7.2                 | 100.0  |
| Totale                | 70.0                       | 19.8                                        | 10.2                | 100.0  |

DISAGIO ABITATIVO PER AREA TERRITORIALE

FONTE: RANCI, 2001

FAMIGLIE IL CUI ALLOGGIO MANCA DI UNA DOTAZIONE STANDARD OPPURE HA UN SOVRAFFOLLAMENTO DI ENTITÀ MEDIO-GRAVE (SUPERFICIE PRO-CAPITE INFERIORE A 35 MQ).

FAMIGLIE IL CUI ALLOGGIO MANCA DI UNA DOTAZIONE STANDARD E CONTEMPORANEAMENTE HA UN SOVRAFFOLLAMENTO DI ENTITÀ MEDIO-GRAVE (SUPERFICIE PRO-CAPITE INFERIORE A 35 MQ).

**85,30 mq superficie media delle  
abitazioni in provincia di Milano,  
Italia 91,88 mq  
13,23 mq per abitante di verde  
urbano**

FONTE: RSA PROVINCIA MILANO, 2005

**zio aperto di prossimità della casa** deve essere articolato e ospitale, capace di offrire verde pubblico, ma anche privato, luoghi per il gioco e per il relax o lo sport, raggiungibile con percorsi pedonali e ciclabili, dotato di parcheggi appropriati e vicino ai **“servizi” tradizionali o nuovi** rilevanti per la qualità della vita quotidiana. Ma deve essere anche in grado di offrire spazi e forme di combinazione tra attività e popolazioni e di ricreare, tramite mixité funzionale e sociale, esperienze urbane dense di “incontro” e, al tempo stesso, relazioni di vicinanza, sentimenti di **sicurezza, occasioni di comunità**. L'**articolazione in “differenti paesaggi”**, variegati e ricchi, caratteristica della regione urbana milanese in virtù della sua storica irriducibilità a un modello tradizionale “centro-periferia” e della capacità ancora attuale di offrire una molteplicità di ambienti insediativi, diviene allora la cornice nella quale rintracciare localmente le risposte alle numerose domande inerenti l’abitare delle popolazioni della regione urbana. Salvaguardare e valorizzare questa varietà è anche l’effetto di efficaci politiche di pianificazione urbanistica e paesistica, oltre che di meccanismi regolativi ricchi e flessibili.

#### Il ruolo della Provincia

In questi mesi la **Provincia di Milano** ha affrontato questi temi promuovendo un insieme di riflessioni e di azioni che assumono coerentemente la questione dell’abitare nella sua **natura multidimensionale**. Naturalmente questi temi non possono che essere oggetto di politiche concertate e di un’azione cooperativa tra Regione, Provincia, Amministrazioni Comunali, attori pubblici, privati e del terzo settore; tuttavia, la Provincia può giocare un **ruolo strategico** proprio attraverso una capacità di declinare il tema dell’abitare in tutte le sue implicazioni.

"I milanesi lasciano la città, divenuta sempre più cara (...) e si spostano fuori, nei comuni della cintura urbana ma anche fuori dalla provincia, recandosi a Milano solo per lavorare (...). Escono dalla provincia di Milano soprattutto le famiglie con figli, e questo si riflette in un minor peso delle corti più giovani sulla struttura della popolazione milanese, rispetto non solo alla Lombardia ma anche ai comuni di cintura, e in una riduzione della dimensione media delle famiglie. Il fenomeno di uscita dalla città si riflette anche nella distribuzione dei servizi alle persone, che tendono anche esse a localizzarsi nelle periferie, con la creazione di grandi centri commerciali e multiservizi." **Artoni, p.188 | 11**

"La selezione operata dal livello elevatissimo dei prezzi immobiliari e degli affitti, unita ad un'offerta abitativa quasi tutta in proprietà, rendono difficoltoso l'accesso alla abitazione non solo all'area della povertà ma anche a fasce sociali intermedie, incapaci di acquisire l'alloggio senza sostegno pubblico e d'altra parte escluse da questo per la limitata accessibilità all'edilizia sociale. Per un certo verso si può affermare che siano proprio la diffusione della proprietà - che riguarda il 70% circa delle famiglie milanesi (Cremaschi, Tosi, 2003)- e il miglioramento complessivo della condizione abitativa ad aprire i nuovi termini della questione abitativa." **Ranci, p. 281 | 11**

L'eclissi della natura, a Milano, continua a costituire un problema. Per essere controbilanciata, ha riempito di aspettative e di significati una fascia assai ampia e piuttosto lontana (i laghi, l'alta Brianza, il parco del Ticino, le colline dell'oltrepò, in parte anche la costa ligure) a cui viene conferito il ruolo di sede delle seconde case. A Milano, la dualità tra lavoro e tempo libero, fra settimana lavorativa e weekend, travalica i limiti fisiologici di tutto quanto l'occidente, di Londra, di New York o di Berlino per entrare a far parte integrante della dinamica dei flussi che polverizzano il territorio. Per chi vive a Milano, spesso, il flusso abitazione seconda casa è di gran lunga più importante e visibile di quelli che si tracciano nel territorio a lui prossimo."

**Ceruti, p. 219 | 11**

"Quello del territorio post-metropolitano dovrà essere uno spazio a relatività generale. (...) La distribuzione della materia in questo spazio muterà così costantemente e imprevedibilmente. Lo spazio completo risulterà dalla interazione dei suoi diversi corpi elastici, deformabili, capaci di accogliersi l'uno l'altro, di penetrare gli uni negli altri, spugnosi, molluscolari. Ognuno sarà polivalente non in quanto ingloba in sé diverse funzioni, confinandola di nuovo al suo interno, imprigionandole in sé- ma in quanto intimamente in relazione con l'altro da sé in quanto capace di rifletterlo (...). Per il territorio metropolitano abbiamo bisogno di quella *architectura scientia* di cui parlavano già gli antichi: capacità di costruire luoghi adeguati all'uso, luoghi corrispondenti alle esigenze e ai problemi del nostro tempo. Abbiamo certamente bisogno di 'ordini', ma la cui virtù consista proprio nella modificabilità e nell'adattabilità."

**Cacciari, p. 58 | 12**

### Muoversi e respirare

Un'altra dimensione dell'abitabilità riguarda la possibilità di muoversi liberamente e in una molteplicità di modi, direzioni e orari; di trovare confort nei luoghi dell'attesa e del movimento; di respirare meglio e vivere in un ambiente meno insalubre e meno inquinato.

Sondaggi e ricerche svolte su Milano concordano su un punto: nella regione urbana **muoversi è faticoso e costoso**, in termini di tempo e di denaro. La **difficoltà del muoversi nell'area milanese** è l'altra faccia della **pessima qualità dell'aria che si respira**, della **grave insalubrità del suo ambiente**. Tra queste due famiglie di problemi ci sono ovvie connessioni: si può addirittura parlare di un **intreccio vizioso**, di una **spirale degenerativa tra queste due insoddisfacenti condizioni dell'abitabilità**.

Talvolta le politiche volte a risolvere uno dei due problemi rischiano, infatti, di peggiorare l'altro: nuove infrastrutture, necessarie a migliorare la mobilità, rischiano di incrementare il traffico e peggiorare la qualità dell'aria; per respirare per ventiquattro ore aria meno inquinata si blocca il traffico rendendo difficoltoso il movimento.

La difficoltà della mobilità nella regione urbana fa parte dell'esperienza quotidiana. Le **strade** sono congestionate: code perenni e costanti, scarsa fluidità anche nelle ore di minor traffico, incroci e tratti pericolosi, una generale esperienza percettiva di degrado che ha pochi

**1.135 Km di piste ciclabili; 181 Km di rete autostradale; 413 Km di rete stradale provinciale; 315 Km di rete ferroviaria; indice di dotazione infrastrutturale 168,4**

**Le strade più trafficate:**  
**109.712 veicoli** nelle 24 ore sulla ex ss35 dei Giovi (tratto Mi-Meda);  
**58.018** sulla ex SS415 Paullese;  
**46.477** sulla ex SS412 val Tidone;  
**44.071** sulla ex SS35 dei Giovi;  
**41.663** sulla SP46 Rho Monza

FONTE: RSA PROVINCIA MILANO, 2005

confronti a livello europeo, mentre la situazione del traffico stradale delle persone e delle merci è **in continuo peggioramento**: i tempi di percorrenza si allungano, le fasce orarie di congestionamento si dilatano. Al tempo stesso, è evidente la percezione dell'insufficienza di spazi ambientalmente rilevanti: esistono certo alcuni grandi risorse quali i parchi, il Parco Nord e il Parco Sud in particolare, oltre ai nuovi PLIS o ai parchi regionali. Eppure questo territorio conta ancora su risorse limitate rispetto ad altri territori europei di livello simile e spesso queste stesse risorse subiscono forti pressioni che ne mettono in discussione il ruolo e la sopravvivenza.

Non è facile affrontare questi problemi. Da una parte si tratta di temi per i quali spesso mancano soluzioni tecniche condivise e chiare; dall'altra le politiche e gli interventi sono molto complessi, mettono in gioco numerosi attori e grandi interessi, attivano processi decisionali lenti e faticosi, oltre a richiedere risorse economiche rilevanti.

### Definire strategie plurali per la mobilità

Il complesso tema della mobilità non può essere affrontato con una sola strategia. C'è bisogno di lavorare su più piani, **mobilitando diverse strategie**. È certamente necessario proporre soluzioni fattibili e sostenibili dal punto di vista ambientale, sociale e istituzionale, oltre che economico e finanziario, per la realizzazione di alcune **grandi infrastrutture**. Diviene però indispensabile lavorare anche su soluzioni diverse, di breve periodo, di scala più ridotta, ma immediatamente efficaci. Per quanto riguarda la **mobilità su ferro**, nonostante i **treni** suburbani o regionali siano troppo spesso in ritardo o sovraffollati e molti convogli non garantiscano il minimo confort ai loro utilizzatori, il servizio passante e il primo pionieristico utilizzo della cerchia ferroviaria (senza però la realizzazione di quelle nuove stazioni e quella intensità d'uso che ne farebbero un servizio metropolitano) hanno introdotto notevoli miglioramenti, così come la più estesa rete della **metropolitana**.

La nuova mappa del trasporto urbano/suburbano/regionale, che ritroviamo esposta in molte stazioni ferroviarie e metropolitane, per la prima volta comunica chiaramente la "nuova dimensione" della regione urbana milanese, con i suoi percorsi passanti e non solo radiali, con la sua natura multicentrica e non più gerarchica. Tuttavia poco si è fatto per organizzare qualche forma di trasporto collettivo per i crescenti **movimenti non radiali** più esterni della regione urbana, specialmente, ma non esclusivamente, della densa e congestionata parte settentrionale.

**Il trasporto pubblico su gomma e le tranvie si muovono con difficoltà nel traffico** e faticano a costituirsi come forma di mobilità alternativa all'auto fuori da Milano. La **riorganizzazione del trasporto pubblico locale**, il miglioramento infrastrutturale e l'utilizzo di **alcuni percorsi ferroviari trasversali**, alcune **estensioni "provinciali" della metropolitana**, la realizzazione non solo urbana di alcune **metrotanvie**, le **integrazioni tariffarie e la revisione degli orari** possono incrementare le libertà di movimento per le molte popolazioni.

Se è vero che muoversi, specialmente sui mezzi pubblici, è parte integrante dell'esperienza quotidiana di molte persone, allora offrire abitabilità significa **garantire efficienza e confort del movimento e dell'attesa**. Una maggiore abitabilità implica un livello adeguato di frequenza delle corse e una velocità media costante, ma anche confort sull'autobus, sul tram o sul treno, così come sotto la pensilina d'attesa, nelle stazioni ferroviarie o metropolitane che potrebbero diventare occasioni per pratiche sociali, culturali e artistiche, mentre troppo spesso sono spazi inospitali, regolati in modo troppo rigido e banale.

Per certi versi la qualità del movimento nasce anche da una virtuosa **integrazione tra strade e paesaggi attraversati**, che dobbiamo saper mutuare da quanto è avvenuto in Francia, in Olanda, in Germa-

**Nell'area suburbana di Milano sono localizzate 100 stazioni e fermate sulle 9 linee S (scenario 2008) sul totale di 400 in Lombardia, nel raggio di circa 30 Km dal capoluogo ad una distanza media di 1,7 Km sulla rete FNM e 4,3 Km sulla rete RFI.**

**Ogni giorno dalle stazioni delle linee S partono 365.000 passeggeri (di cui la metà da Milano), che rappresentano il 70% dei passeggeri dell'intera regione**

FONTE: DATI DI FREQUENTAZIONE, 2003

**La stazione viene raggiunta a piedi da metà dei viaggiatori (51%) mentre l'altra metà (49%) vi si reca utilizzando un mezzo pubblico o privato**

FONTE: DATI INDAGINE OD, REGIONE LOMBARDIA, 2002

**Spostamenti dei pendolari in treno: 68.605 persone al giorno**

FONTE: RSA PROVINCIA MILANO, 2005

nia o in Spagna. Ma libertà di movimento è anche quella di optare per un **movimento lento**. In questa ultima direzione, i Comuni nell'ultimo decennio hanno in effetti messo in campo uno sforzo enorme **di riqualificazione della infrastrutturazione stradale minuta** (rotonde, canalizzazioni del traffico, nuovi marciapiedi e parcheggi, talvolta piste ciclabili). Tuttavia, una più decisa azione di accompagnamento e supporto può **migliorare e legare questi sforzi**, connettendoli e incrementando la qualità prestazionale e formale. Rimane inoltre carente la **rete ciclabile** protetta e, soprattutto, la viabilità ciclabile sicura delle strade ordinarie.



**La quota percentuale dei viaggiatori che usano il trasporto pubblico è il 28,03%: relativamente a quello che si svolge su autolinee il tempo medio di viaggio è di 40 minuti; la lunghezza media viaggio è 16 Km; la velocità media di viaggio è 23,6 Km/ora**

Fonte: RSA Provincia Milano, 2005

#### Promuovere in maniera articolata la qualità dell'ambiente

Se la libertà e la qualità del movimento è un aspetto rilevante della qualità della vita, non vi sono dubbi che **la salubrità dell'aria** ne sia una precondizione: non può essere "pensata" dopo o indipendentemente da ogni ragionamento sulla mobilità, che rappresenta una delle principali fonti di inquinamento. L'abitabilità è caratterizzata da un forte legame con la respirabilità dell'aria, come emerge chiaramente dal dibattito sulle **politiche pubbliche contro il congestionamento**.

L'agenda pubblica ci racconta la faticosa ricerca di qualche politica pertinente a questo riguardo. Esiste ormai un **portafoglio di interventi possibili** molto diversificato, che ha costi finanziari e amministrativi assai diversi, ma che allude in generale a una **azione di incentivo** nei confronti di comportamenti virtuosi, oltre che di penalizzazione di azioni inquinanti. Gli esempi sono davvero molti: dai divieti o incentivi per l'abbandono di motori o di impianti di riscaldamento obsoleti o inquinanti, alle politiche di *car sharing*; dall'uso di tecnologie per il *road pricing* alla differenziazione di misure a seconda del tipo di combustibile e del motore utilizzato; dalla differenziazione degli oneri di urbanizzazione per le prestazioni ecologiche dei nuovi edifici o di quelli ristrutturati, all'introduzione di pannelli solari e di sistemi passivi di risparmio energetico, fino alla graduazione dell'ICI in base al tipo di riscaldamento utilizzato.

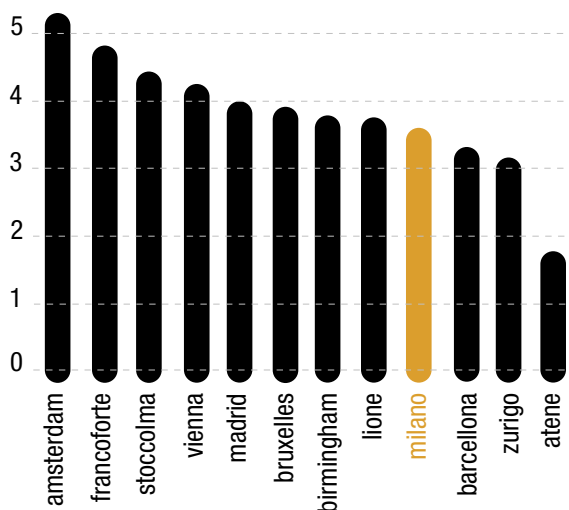
Più in generale, sul terreno della qualità ecologica della salubrità della regione urbana milanese, accanto al tema dell'aria, rimane ancora aperto, nonostante la positiva realizzazione del depuratore di Milano, il **nodo critico delle acque**, che pure in altri contesti metropolitani (per esempio a Londra) sono tornate a essere elemento di qualità. La regione urbana milanese è segnata in modo decisivo dalla presenza dei suoi **corsi d'acqua**, che sono stati il fattore generativo dei molteplici fenomeni insediativi ed economici agricoli, industriali e di scambio costruendo l'armatura urbana e le differenze tra le grandi

porzioni settentrionali e meridionali del territorio. Altrettanto critico è il nodo della **qualità del suolo** aperto non edificato, ancora troppo spesso privato del terreno di coltura (venduto a caro prezzo) e poi trasformato a deposito d'inerti, utilizzato a cava o a sterro ormai sterile a nord di Milano oppure carico di inquinanti agricoli nel sud. Anche questo è **un terreno decisivo per l'azione dell'Amministrazione provinciale**, che sta già promuovendo un'azione efficace e che potrebbe sperimentare nuove sistemazioni forestali di "pianura" che, come in altre regioni metropolitane europee, genererebbero qualche favorevole ricaduta anche sulla qualità dell'aria. Non si tratta solo di realizzare parchi, ma anche di promuovere l'agricoltura come economia non residuale capace di produrre territorio.

La "chiave" dell'abitabilità spinge allora a riflettere, in termini più generali, sull'importanza di **un approccio alle politiche ambientali che non sia di tipo vincolistico, legato solo a una protezione passiva o a uno sforzo insostenibile di acquisizione/manutenzione di aree**, ma anche alla promozione di **politiche diffuse che stimolino "comportamenti virtuosi" e pratiche innovative** attraverso forme dirette o indirette di incentivazione. Si tratta dunque, da un lato, di incrementare la rete di spazi e risorse verdi, i parchi e il territorio aperto, capaci di agire come potenziali rigeneratori del carico urbano prodotto da questa regione metropolitana; dall'altro di mettere in rete il patrimonio esistente, di raggiungere attraverso esso le risorse locali: è necessario costruire un mosaico articolato, a partire dai frammenti pubblici e privati esistenti, di luoghi capaci di filtrare il carico insediativo che questa regione produce e assicurare a chi vi abita aria pulita e spazi di rigenerazione ecologica-ambientale, oltre che fruitiva e paesistica.

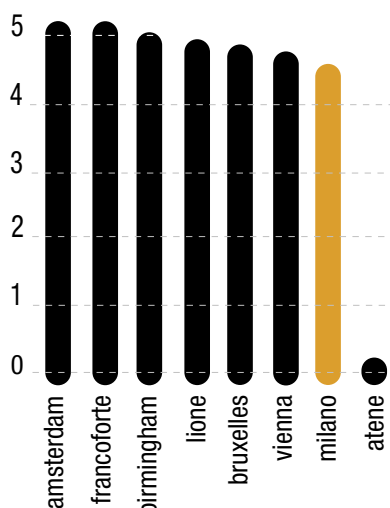
### Il ruolo della Provincia

La Provincia di Milano si sta muovendo in diverse direzioni, cercando di costruire relazioni cooperative e collaborazioni efficaci con la pluralità di attori che presidiano il terreno delle politiche infrastrutturali. Contemporaneamente, lo sforzo della Provincia si articola su progetti e programmi capaci di **aggredire, qui e ora, alcuni nodi problematici**: dalla riorganizzazione del sistema della viabilità di medio livello alla gestione più efficiente del trasporto pubblico locale; dall'attivazione di nuovi strumenti di controllo, monitoraggio e informazione alla costruzione di progetti infrastrutturali che siano veicoli di sviluppo sostenibile in alcune situazioni dell'area territoriale di competenza. In questo senso l'acquisizione del controllo della Serravalle, recentemente realizzata dalla Provincia, all'interno dell'operazione ASAM, può già essere considerata come occasione rilevante per lavorare in un'ottica finalmente coordinata di livello metropolitano a un comparto di intervento strategico, come quello delle infrastrutture, e ancora come una significativa innovazione gestionale che permetterà di produrre utili da reinvestire principalmente nel campo della mobilità e dei trasporti ma anche in campi non direttamente legati a tali settori, quali quello culturale o sociale. Al tempo stesso però questa operazione può essere letta come un'opportunità specifica da non lasciarsi sfuggire per ripensare complessivamente il progetto delle infrastrutture. Essa, infatti, potrebbe consentire finalmente di stringere un legame nuovo tra progetto di territorio e paesaggio e progetto di nuove infrastrutture: la Provincia potrebbe farsi infatti promotrice di metodi e tecniche che non si limitino ad ambientare le infrastrutture o a compensare puntualmente i loro impatti, ma che si muovano verso la ricerca del valore aggiunto ambientale/paesistico che un'infrastruttura di qualità può offrire al territorio che attraversa. Prerogativa della Provincia è anche quella di favorire l'ideazione d'interventi di gestione dell'esistente volti a promuoverne modalità d'uso innovative



#### AMBIENTE

FONTE: ELABORAZIONE DATI CERTET



#### QUALITÀ DELL'ARIA

FONTE: ELABORAZIONE DATI CERTET

**I trasporti su strada incidono per il 72% sulla emissione complessiva di PM 10**

**829: totale superamenti nel 2003 del valore soglia ozono; 109 a Magenta, 105 Milano via Verziere, 126 Trezzo d'Adda**

FONTE: RSA PROVINCIA MILANO, 2005

**2578 numero morti per tumore all'apparato respiratorio**

ASP, ANNUARIO STATISTICO PROVINCIALE, 2005

e flessibili che ne valorizzino l'uso: basti pensare alla possibilità di decidere l'uso di corsie dinamiche su alcune infrastrutture, o ancora l'introduzione di corsie dedicate al trasporto pubblico, fino a oggi non proponibili in assenza di una diretta competenza provinciale su alcuni grandi assi di mobilità.

La politica delle grandi infrastrutture non può più essere elusa, tuttavia l'assunzione della prospettiva dell'abitabilità suggerisce di puntare su una diversa ripartizione del traffico collettivo e individuale, su interventi gestionali e regolativi sulle strade esistenti, su una radicale riorganizzazione delle modalità di trasferimento delle merci.

Allo stesso tempo la Provincia costituisce un **attore di rilievo per la sfera più prettamente ecologico-ambientale**: non solo perché attore chiave nella gestione di alcuni grandi parchi esistenti e nella promozione di nuovi parchi locali, ma anche per l'attenzione recentemente rivolta a progetti di messa in rete del patrimonio esistente, per la promozione di forme di certificazione ambientale e di innovazione tecnologica nel campo energetico, per l'attenzione rivolta alla diffusione della mobilità ciclabile attraverso il sostegno a progetti locali concreti, infine per il ruolo assegnatole nella tutela del territorio agricolo dalla nuova disciplina urbanistica regionale.

**“Se Milano, dagli attuali 60 microgrammi per metro cubo di polveri sottili Pm10, passasse a 30 microgrammi, che è la media delle città dell'Unione Europea, ci sarebbero 1228 morti in meno all'anno causate da un effetto di lungo periodo, cioè dall'aver respirato quest'aria per 15-20 anni. E ogni anno ci sarebbero 300-400 morti in meno per gli effetti immediati dell'inquinamento, e 250 decessi in meno per tumore polmonare. Insomma, se non ci fosse questo smog, ciascun milanese vivrebbe un anno e mezzo in più. E inoltre si risparmierebbero 440 ricoveri all'anno per problemi respiratori e 710 per problemi cardiaci.**

**D. - I bambini come stanno messi, in questa Milano?**

**R. - Male. Ormai c'è la prova che i loro polmoni si sviluppano meno del dovuto, il che li predispone a bronchiti. Ogni anno ci sono 6100 nuovi episodi di bronchite nei bambini, e 5537 nuovi episodi di asma. E gli adulti sono malaticci: ogni anno si perdono a Milano 675.957 ore di lavoro. L'ultima notizia è che lo smog ritarda la guarigione dall'influenza: invece di 4-5 giorni, si passa a 10 giorni. ...”**

Fonte: intervista di Antonella Cremonese al dott. Paolo Crosignani, primario

de l'Istituto dei Tumori di Milano, apparsa sul dorso milanese del Corriere della

Sera il 15 ottobre 2004

“Una delle caratteristiche più sorprendenti e originali del nostro mondo nell’età della globalizzazione è la scoperta della connessione e della complementarità di due aspetti che finora venivano considerati contrastanti o addirittura incompatibili: da un lato la rivendicazione dell’autonomia dei singoli individui, collettività, culture; dall’altro la crescente interdipendenza che connette tutti questi individui, collettività culture in un intreccio di reti sempre più ampio e alla fine globale.” **Cerutti, p. 228 | 1 |**

“Il tempo delle metropoli contrasta drammaticamente con la sua organizzazione spaziale, con la pesantezza dei suoi edifici, con la massa dei suoi contenitori. Le masse della metropoli non si trasformano in energia, anzi la assorbono, la consumano. Esattamente l’opposto di ciò che avveniva nella città. Dove esisteva corrispondenza tra i tempi delle funzioni, dei lavori, delle relazioni, e la qualità della forma complessiva. Dovremmo ritrovare questa corrispondenza ma è impossibile riproponendo una forma urbis tradizionale. Dovremmo inventare corrispondenze, analogie, tra il territorio post-metropolitano dove viviamo ed edifici, luoghi dove poter abitare; inventare cioè edifici che siano luoghi, ma luoghi per la vita post-metropolitana, luoghi che ne esprimano e riflettano il tempo, il movimento, che non riproducano le antiche segmentazioni dello spazio metropolitano, che siano piuttosto connessioni viventi.” **Cacciari, p. 57 | 2 |**

“La città infinita (...) non è un luogo, ma una successione infinita di luoghi: un labirinto percorribile in tutte le direzioni, esteso in uno spazio, che non arriva mai al suo confine esterno. La successione dei luoghi però non è casuale, ma (...) è ordinata dal movimento del viaggiatore che (...) attraversa uno spazio da lui stesso creato. Uno spazio diventato mobile a sua volta. Uno spazio, dunque, che lo segue - rinnovandosi continuamente - man mano che egli si sposta: dietro l’orizzonte sorgono sempre nuovi orizzonti”

“quello che conta è il viaggio. Non i singoli luoghi che attraversa. Quello che conta è il processo creativo dei luoghi, non il prodotto. La vita nella città infinita scorre nei flussi che producono i luoghi.” **Rullani, p. 65 e 70 | 2 |**

“Un’altra immagine, quella dei treni pendolari, pieni di giorno di uno sciamare infinito di studenti, operai generici, gente di Brianza e emigrati che va verso o si allontana da Brescia, Milano, Varese, Bergamo, Lecco. Immagini di quell’epopea quotidiana di sonno, fatica, noia, testa reclinata contro il finestrino e occhi perduti, vere statue di sale, che contraddistinguono i pendolari, come li chiamava jannacci, gli ‘andirivieni’ gente che si accolla il lavoro dello spostamento per fare un lavoro.” **La Cecla, p. 123 | 2 |**

“Milano, osservata ‘fuori da Milano’, è assai più ricca di insegnamenti per rispondere al declino e inventare un nuovo e diverso processo di crescita e di sviluppo di quanto non accada allorché osserviamo Milano ‘da Milano’ (...). Vi sono tre condizioni essenziali per un epilogo che guardi al futuro. La prima condizione è l’innovazione culturale necessaria per divenire veramente e definitivamente un polo attrattore, un nodo che viene attraversato, usato, arricchito dall’uso. Milano come attrattore diviene un vero e proprio bene pubblico. Ma questo non implica non tormentarsi più con l’ipostatizzazione di un’identità che non ci è più necessaria. (...) Essere gateway implica non avere identità, oppure avere quella cangiante di non averne alcuna. O avere quella del meticcio, della frammentazione, della ridefinizione continua dei confini e quindi delle personalità. La seconda condizione è quella di ridefinire profondamente il concetto stesso di élite. Le nuove élite non debbono essere più localistiche, ma debbono essere pienamente espresse da questa nuova concezione dell’identità cangiante e meticcio. Le nuove élite di cui ha bisogno Milano vivono più fuori Milano, che in Milano. Appartengono ai network e alle cerchie sociali che s’intersecano con Milano e con le altre capitali mondiali dell’economia reale e virtuale (...). E quindi possono essere e sono élite tanto di Milano, quanto di altre città. La terza è una rivoluzione culturale avanguardistica (...). Qui più che altrove si evidenzia il fatto che Milano necessita di una rottura storica, di una definizione continua e instabile di un paradigma nuovo e diverso. È l’emergere di una nuova soggettività plurima che nella città deve trovare le sue migranti pulsioni per innovare.”

**Sapelli, pp. 80-81 | 1 |**

## CONDIVIDERE SPAZI

Qualità dell'abitare significa anche condividere spazi di connessione, trovar spazi di silenzio e di rallentamento; moltiplicare i luoghi di incontro, ricreare condizioni diffuse di naturalità e di verde urbano.

In una regione metropolitana la qualità della vita e l'abitabilità sono legate a due condizioni inerenti da una parte alla natura, alla ricchezza e alla pluralità dei suoi **spazi pubblici**; dall'altra la possibilità di fare esperienza sia dell'**intreccio** tra differenti popolazioni e pratiche, sia di condizioni di rarefazione, di **rallentamento**, di sospensione e silenzio rispetto alla congestione delle velocità e degli incontri.

La qualità della città, e anche di un'estesa regione urbana, è dunque indubbiamente legata alla sua **apertura a differenti flussi**, al suo essere "campo" di **movimenti**, di **forze** che mettono in relazione, alle molteplicità di **incontri**, alla **mescolanza** che essa consente, e alle improvvisazioni e agli **imprevisti positivi** che possono generarsi, specialmente in alcuni suoi luoghi pubblici.

L'area milanese, forse più che altre aree urbanizzate italiane, ha sempre garantito queste condizioni, ha sempre consentito la **connessione con soggetti e reti lontane**, ma anche la **costruzione di reti di relazioni e di prossimità**, la possibilità di fare esperienza di una molteplicità di spazi pubblici, di luoghi di incontro, di scambio, di spazi condivisi. Oggi questa sua qualità è forse meno evidente, ma la possibilità di relazionarsi con l'esterno rimane straordinaria. **Milano è la "porta" per eccellenza del nostro Paese** e della sua economia nell'arena globale, anche se altre città stanno attrezzandosi forse meglio a un nuovo ruolo di interfaccia rispetto ad alcune dinamiche della globalizzazione.

**La lunghezza totale complessiva delle infrastrutture tlc è pari a 3533 Km (ne esistevano circa 800 prima del cablaggio) facendo così di Milano una delle città più cablate d'europa.**

**Il 69% delle vie milanesi è cablato: il 75% degli edifici e l'87% delle unità immobiliari.**

**La recente ricerca di Politecnico Innovazione conferma questi dati e il ruolo di preminenza di Milano (...); superati i confini della città, e già in provincia, un tale servizio avanzato risulta assente. Ciò può offrire un vantaggio relativo alle aziende che si localizzano in città invece che sul territorio circostante**

FONTE: CIBORRA, 2004

Se **Milano rimane nodo di reti globali**, appare però forse più povera che in passato di quelle interconnessioni interne che arricchiscono le esperienze di vita e che, alla lunga, si riverberano sullo stesso sviluppo. Ciò sembra dovuto a una certa tendenza a **erigere muri** verso i nuovi flussi migratori; a **ridurre le possibilità di "meticciato"** tra differenti popolazioni e pratiche che ormai la abitano stabilmente; a **funzionare per sottosistemi non relazionati localmente** nelle sue stesse comunità professionali più avanzate; a **creare isole di identità e somiglianza**, limitando varietà e ricchezza di spazi pubblici e aperti.

## Promuovere spazi di socialità

Una politica dell'abitabilità è invece una politica tesa a moltiplicare nella regione urbana **occasioni e spazi d'interconnessione e di socialità, eventi, istituzioni, luoghi condivisi pur nella pluralità dei valori**. Se si pensa alla città fisica allora non si tratta tanto di immaginare spazi pubblici tradizionali, che rendano più facile l'impegno comune; né di progettare l'emergere di una classica "sfera pubblica" o tanto meno di spazi di comunità progettati nel quadro di una cultura che interpreta l'integrazione come unificazione.



Si tratta piuttosto di pensare, progettare, favorire, spazi dove **la differenza non crei incomunicabilità** o chiusura, dove il manifestarsi di una comunità di pratiche, di stili d'incontro o di una particolare forma di socialità **non diventi respingente**, ma permetta ad altri soggetti di approssimarsi a esse (e al limite decidere di *ibridarsi*) pur nella differenza.

**Abitabilità significa produzione e cura di spazi** complessi legati alla tradizione della città europea e mediterranea, dove possono costruirsi forme di comunicazione, dove moltiplicare la possibilità di incontri, di momenti e forme di socialità differenti, ma anche dove osservare "dal di fuori" la straordinaria molteplicità e varietà urbana, dando spazio all'imprevisto, alle pratiche e all'evento non programmato, alla condizione di **serendipity** tipicamente metropolitana.

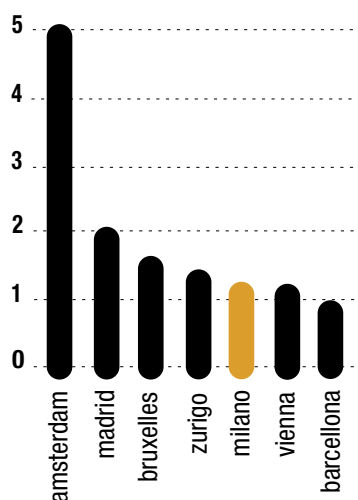
Una politica degli spazi complessi richiede una forte capacità di **valorizzazione delle pratiche attive e collettive di molte comunità** (dagli stranieri agli studenti, per fare solo due esempi), che mettono in gioco modi diversi di interpretare e di fruire gli spazi pubblici.

Una politica degli spazi complessi richiede anche di valorizzare la natura composita del territorio, costruendo una diversa geografia e tematizzazione della **politica dell'architettura**, focalizzata meno sui possibili simboli firmati delle eccellenze metropolitane, su alcuni grandi spazi e contenitori che rimangono rigidi anche quando assumono la forma esteriore della malleabilità-fluidità, e più focalizzata invece sul ripensamento degli **spazi di intreccio, di scambio e di comunicazione**. Questi spazi possono essere di diversa natura: alcuni nodi della mobilità (stazioni, aeroporti, ecc.), ma anche punti

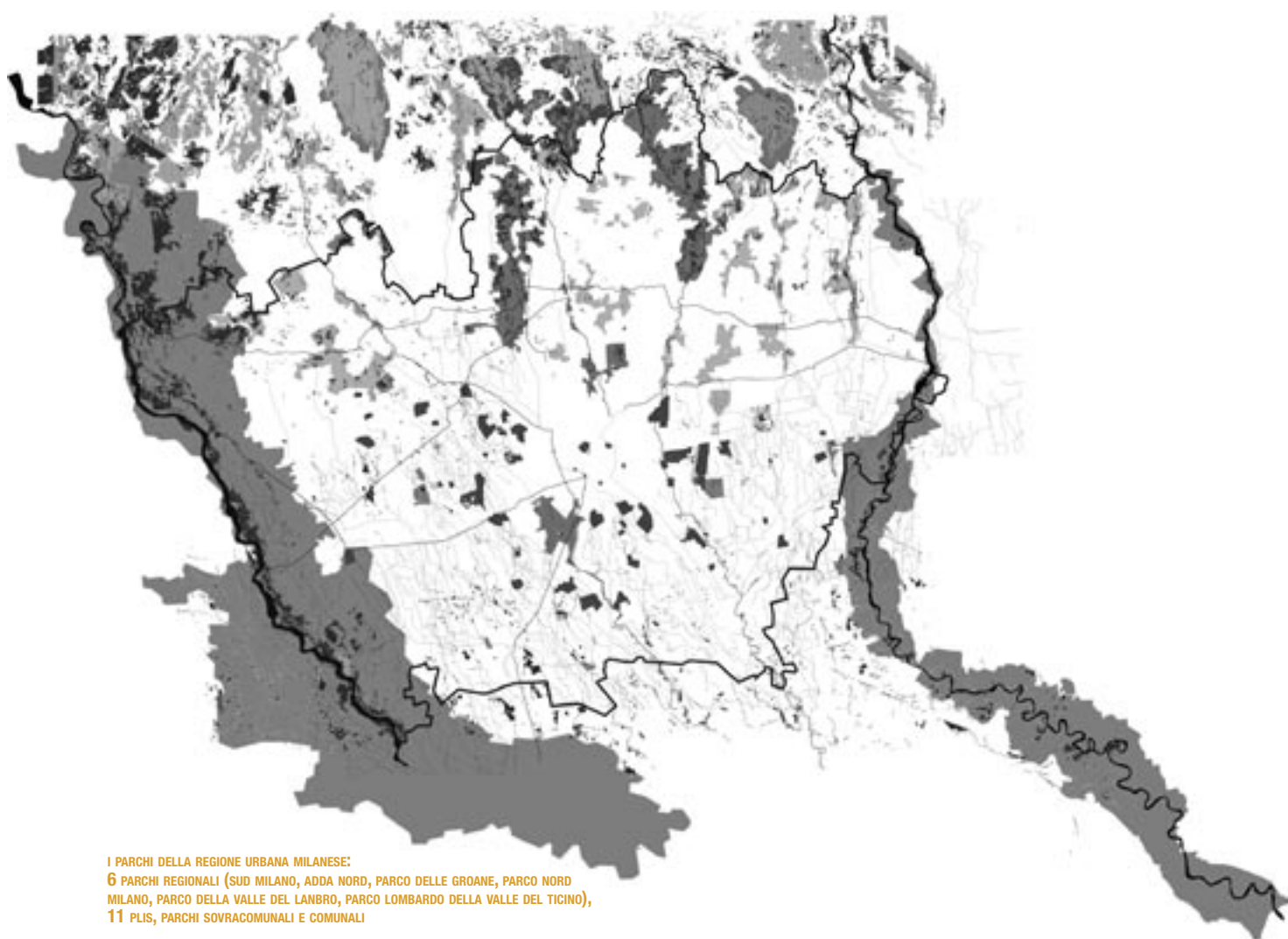
di apertura di un quartiere o di una città della provincia al territorio esteso della regione urbana; luoghi di confine e di relazione possibile, di interferenza tra differenti fatti urbani altrimenti chiusi in se stessi e spazi aperti adiacenti ad alcuni luoghi ad alta frequentazione, che tendono ad assumere ruoli ibridi tra ciò che sono stati in passato le piazze, i parchi e alcuni edifici pubblici.

**Nella provincia di Milano, su una superficie totale di 1.980 Km<sup>2</sup>, 746 Km<sup>2</sup> (37,7%) sono urbanizzati, 1.188 Km<sup>2</sup> a copertura del suolo agrosilvopastorale (60%), 47 Km<sup>2</sup> destinati a verde urbano, per una quota di 12.79 mq di verde per abitante**

Fonte: RSA Provincia Milano, 2005



SPAZI VERDI CON ACCESSO PUBBLICO  
Fonte: ELABORAZIONE DATI CERTET



I PARCHI DELLA REGIONE URBANA MILANESE:

6 PARCHI REGIONALI (SUD MILANO, ADDA NORD, PARCO DELLE GROANE, PARCO NORD MILANO, PARCO DELLA VALLE DEL LANBRO, PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO),  
11 PLIS, PARCHI SOVRACOMUNALI E COMUNALI

#### Garantire spazi di rallentamento e luoghi del silenzio

La qualità della vita urbana/metropolitana nasce anche dalla possibilità di **fruire luoghi caratterizzati da differenti intensità d'uso**, cioè dalla possibilità di scegliere liberamente tra situazioni e spazi del congestionamento o spazi dell'isolamento, riducendo le occasioni di affollamento indesiderato e approdando a situazioni di calma e tranquillità. Fondamentale, quindi, è allora, oltre alla disponibilità di luoghi d'incontro per la città dei flussi, di **punti di rallentamento, di luoghi di silenzio**, che danno senso allo stesso rumore della città, luoghi dove è possibile estraniarsi e rallentare i ritmi. Abitare la città sempre più reticolare ed estesa può diventare insopportabile senza luoghi dove sostare e dove il rumore degli oggetti e degli eventi e delle sensazioni che essi generano si placa. La qualità della vita di molte metropoli nasce dalla capacità di affiancare ai luoghi sempre più artificiali della congestione, dell'interconnessione, della stimolazione, degli eventi, **luoghi dove il tempo diverso della natura e delle stagioni si insinuano nella stessa urbanizzazione**, dove si

dà **più spazio al corpo, al ritmo più biologico della vita**, dove **la lentezza diventa benessere**.

Può trattarsi di **spazi aperti come parchi, radure verdi, boschi urbani**, dove pur potendosi manifestare molte pratiche collettive e intrecci tra popolazioni è comunque rilevante la possibilità di entrare in contatto con **grandi riserve di naturalità**, di valorizzare la dimensione corporea dell'esistenza, di stare in silenzio. Tuttavia il rallentamento può anche realizzarsi in spazi chiusi come **una biblioteca o una piscina**, dove trovano spazio il ritmo e le pause della lettura o del movimento più lento. Può trattarsi infine di intere porzioni del territorio dell'area milanese: le colline, i pochi brandelli di Brianza non stravolta dall'urbanizzazione, alcune ampie porzioni del Parco Sud, i percorsi e gli insediamenti lungo alcune linee d'acqua artificiali o naturali o attraverso un sistema lineare boschivo e un corridoio verde, e anche alcuni borghi o quartieri densamente costruiti, ma ai margini dei flussi più densi della regione urbana, dove è possibile **abitare più lentamente** risiedendovi stabilmente o usandoli temporaneamente.

### Il ruolo della Provincia

Negli ultimi tempi la Provincia ha stentato a investire su luoghi e spazi che possano favorire l'incontro: se un tempo la politica dei poli scolastici complessi aveva costruito occasioni importanti di incontro tra diverse popolazioni e interessi (gli studenti, i fruitori degli impianti sportivi, le associazioni culturali e di volontariato ospitate al loro interno), oggi minore attenzione sembra dedicata a promuovere occasioni di confronto e interazione tra interessi e identità. Allo stesso tempo, però, essa ha iniziato a rimettere in gioco alcuni di questi spazi e a costruire occasioni per valorizzarne la capacità di accogliere, di essere porosi, di ospitare incontri: si pensi al Parco Nord, o anche all'Idroscalo. Proprio questi spazi oltre che luoghi dello scambio, costituiscono le principali risorse del rallentamento: poco altro rimane e di scarsa qualità, spesso affidato alle risorse delle singole amministrazioni locali. Si pensi alle biblioteche e alle piscine comunali: eppure la Provincia ha un patrimonio edilizio importante su cui lavorare. Allo stesso tempo la Provincia, attraverso i piani di zona, ma anche le politiche culturali e, più recentemente alcuni suoi Assessorati, può giocare un ruolo importante di sostegno alla molteplicità delle popolazioni che vivono l'area metropolitana, in particolare quelle più fragili, che hanno bisogno di accoglienza, sia nei momenti di particolare drammaticità, sia nelle difficoltà del quotidiano: promuovere la pluralità dei percorsi scolastici come spazi di incontro tra culture, offrire strutture di ricovero e accoglienza agli immigrati, promuovere eventi capaci di valorizzare la pluralità di culture della regione milanese, significa dare loro allo stesso tempo spazi di autonomia e spazi di incontro.

Nuove risorse progettuali e finanziarie sono state recentemente investite dalla Provincia per la messa in rete dei luoghi del verde e della naturalità presenti nelle aree più densamente urbanizzate, come per esempio quelle a nord del capoluogo ma anche quelle alla cui

valorizzazione sta lavorando la nuova Provincia di Monza e Brianza. La realizzazione di una maglia verde costituita da elementi puntuali di diverse dimensioni (i parchi locali d'interesse sovracomunale, i boschi e i prati urbani) e da elementi lineari (i corridoi ecologici, i percorsi ciclopedonali protetti) risponderà al duplice obiettivo di costituire un presidio verde che interrompa l'urbanizzato e mitighi l'impatto dell'infrastrutturazione del territorio e di rafforzare e supportare la presenza di queste aree 'minori' che oggi vivono condizioni di esistenza precarie a causa non solo delle loro ridotte dimensioni ma anche per la scarsa disponibilità finanziaria e, soprattutto, per l'assenza di un disegno strategico che le valorizzi.

**117 Comuni della provincia sono dotati di zonizzazione acustica; le denunce di inquinamento acustico pervenute alla provincia di Milano nel 2005 sono state 14.695; nelle strade provinciali il numero di superamenti dei 65 db(a) del valore medio del LAEQ diurno è stato pari al 62,79%**

FONTE: RSA PROVINCIA MILANO, 2005

“Uno dei grandi problemi aperti nella storia di Milano è relativo allo sviluppo urbanistico di una città che ha percepito, come in tanti altri casi della storia della modernità, il suo referente naturale non come un partner insieme al quale evolversi ma come riserva da bonificare, da occupare, alle cui spese crescere. (...) Così a Milano la natura immediata è scarsa, ed è anche stata ridotta o confinata. Ma c'è anche scarsità, forse ancora più evidente, di quella che è possibile chiamare natura mediata, o natura costruita: quel grande elemento della città moderna costituito dai parchi, i quali hanno notevolmente aumentato le loro capacità integratrici e socializzatrici (...).”

**Ceruti, p. 218 | 11 |**

“La metropoli è il regno delle possibilità (...): moltiplicando le occasioni di nuovi contatti e rapporti la metropoli promuove affiliazioni multiple, in cui cioè il singolo individuo partecipa contemporaneamente alla vita di più ambienti, di più cerchie sociali. (...) Ebbene tutto questo si è ormai esteso dalla città metropolitana alla città infinita. (...) Se una qualche generalizzazione è lecita si può dire che la città infinita rappresenta l'evoluzione della forma metropolitana nell'epoca fordista. Senza più un unico centro, senza più un'unica periferia. La città infinita è il luogo nel quale cercare e valorizzare tutte le forme di socializzazione che vi si presentano, tutti i processi associativi di riduzione della distanza sociale e di avvicinamento tra persone, ambienti e gruppi sociali.”

**Bonomi, p. 19-20 | 12 |**

“L'abitare non avviene dove si dorme o qualche volta si mangia, dove si guarda la televisione e si gioca col computer domestico; il luogo dell'abitare non è l'alloggio. Si abita la città soltanto; ma non è possibile abitare la città, se la città non dispone per l'abitare, e cioè non 'dona' luoghi. Il luogo è dove sostiamo: è pausa - è analogo al silenzio in una partitura. Non si dà musica senza silenzio. Il territorio post-metropolitano ignora il silenzio; non ci permette di sostare, di 'raccolgerci' nell'abitare. Appunto non conosce, non può conoscere distanze. Le distanze sono il nemico. Ogni luogo al suo interno sembra destinato ad accartocciarsi, a perdere di forma e di intensità fino a trasformarsi in null'altro che in un passaggio, un momento della mobilitazione universale.” **Cacciari, p. 55 | 12 |**

“Scesi ad una stazione ci stupiamo che essa affondi nell'asfalto, che si sono dimenticati di costruire un marciapiede intorno. È il regno della distrazione territoriale, dell'incuria, a cui rispondono giardinetti e villette e a volte ville, casoni dei ricchi, ognuno ritagliato nel proprio francobollo di cento, duecento e anche mille e duemila metri quadri, non abbastanza isolato da non essere sempre e comunque contiguo. Una solitudine impossibile che recita la solitudine come qualità, un sobborgo che non è tale perché non è limitrofo a un centro.” **La Cecla p. 125-126 | 12 |**

“L'incontro e la reazione ad esso sono un elemento formativo del mondo urbano. Così i luoghi per esempio, vanno pensati non come siti durevoli, bensì come momenti dell'incontro, non come “presenti”, fissati nel tempo e nello spazio, bensì come eventi variabili, come torsioni e flussi di interrelazioni. Anche quando l'intento è quello di mantenere i luoghi rigidi e immobili, in una gabbia di reti libere di soffocare l'imprevedibilità, il successo è raro e poco durevole. Grandi porticati e colonne che fanno da sfondo a trionfi imperiali diventano parchi a tema. Aree ricche e prestigiose diventano quartieri poveri.” **Amin, p. 53 | 14 |**

“Cities and regions possess a distinctive spatiality as agglomerations of heterogeneity locked into a multitude of relational networks of varying geographical reach.”

“As such, they express, perhaps more than other socio-spatial formations (nations, households, organizations, virtual and imagined communities) the most intense manifestations of propinquity and multiple spatial connectivity (...).

If thought of relationally, cities and regions could become generators of a kind of democratic energy because they would act continually to remind citizens what the stakes are in living with difference and everyday global connectivity.”

**Amin, p. 42 | 13 |**

## Nella provincia di Milano ci sono 11.526 teatri, 330 cinema, 24 musei, 179 biblioteche pubbliche. Il numero di biglietti venduti in un anno per rappresentazioni teatrali e musicali in totale è stato 4.022.063

FONTE: RSA PROVINCIA MILANO, 2005

### Fare e fruire cultura

Tra le condizioni che rendono più abitabile una regione urbana, vi è quella di promuovere attività culturali in una pluralità di poli, moltiplicare l'offerta formativa, favorire percorsi formativi e pratiche artistiche, offrire la possibilità di divertirsi e di utilizzare in molti modi diversi il tempo libero.

L'abitabilità di una città non ha a che vedere solo con la qualità degli spazi e dell'ambiente, ma anche con la possibilità di **fruire e produrre cultura**, di accedere a **percorsi formativi** diversificati, di disporre di molteplici **occasioni di divertimento**.

Come dimostrano le vicende recenti di molte grandi e medie città europee e americane, la cultura è direttamente un **fattore competitivo**, oltre che essere una risorsa cruciale per rendere **migliore e più ricca la vita delle donne e degli uomini**.

Le grandi aree metropolitane, soprattutto se come la regione urbana milanese si caratterizzano per una spiccata vocazione alla produzione artistica e culturale e per la presenza di filiere rilevanti dell'economia della conoscenza, sono tanto più abitabili quanto più **ricche di occasioni e di eventi culturali**, di **luoghi di produzione e riproduzione dei saperi**, di **agenzie formative diversificate**, di **ambienti e spazi per il divertimento e per il tempo libero**. Del resto, la capacità di produrre e attirare cultura, anche in ragione della presenza

d'istituzioni prestigiose in tutto il mondo e di luoghi di sperimentazione e innovazione, è stata a lungo uno straordinario vantaggio competitivo di Milano. Oggi è necessario far fronte alla frammentarietà e alla diminuita forza attrattiva che sembra caratterizzare, almeno in parte, la vita culturale della metropoli. La questione è fondamentale: **essere luogo di elaborazione e di manifestazione culturale, di formazione e di studio, ma anche di intrattenimento e di divertimento**, rappresenta uno straordinario vettore di **innovazione**. La **diversità culturale** e la molteplicità delle forme di **intrattenimento** sono elementi fondamentali della qualità dell'esperienza urbana, ma anche ormai elementi fondamentali della vitalità e competitività di una città.

### Produrre e far circolare cultura

La possibilità di **fruire di un'offerta culturale diversificata**, orientata a rispondere a una domanda estremamente variabile di eventi, luoghi, occasioni, di esperienze di eccellenza e insieme accessibili a tutti, costituisce parte integrante dell'**infrastrutturazione immateriale** di una grande area metropolitana.

L'offerta culturale a Milano è buona, ma ha registrato qualche passo indietro rispetto ad altre città e regioni italiane ed europee. Nel campo dell'**offerta museale**, altre città hanno conosciuto maggior effervescenza negli ultimi anni. Alcune risorse come la Pinacoteca di Brera

### Competitività del territorio

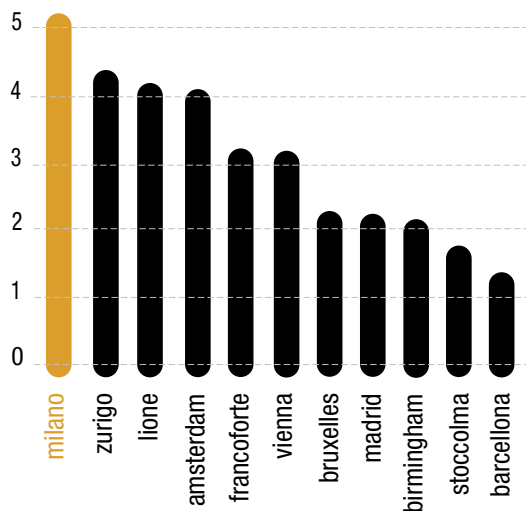
|                                                         | ANNO            | MILANO | LOMBARDIA | NORD-OVEST | ITALIA |
|---------------------------------------------------------|-----------------|--------|-----------|------------|--------|
| Indice di dotazione di strutture culturali e ricreative | indicatore 2004 | 150,0  | 109,5     | 102,7      | 100,0  |
| Indice di dotazione di strutture culturali e ricreative | indicatore 1991 | 129,9  | 92,5      | 87,1       | 100,0  |
| Indice di dotazione di strutture per l'istruzione       | indicatore 2004 | 174,5  | 115,0     | 102,2      | 100,0  |
| Indice di dotazione di strutture per l'istruzione       | indicatore 1991 | 171,4  | 115,0     | 100,3      | 100,0  |

FONTE: ISTITUTO TAGLIACARNE, 2004



**L'indice di non conseguimento della scuola dell'obbligo è pari al 5,7 nel Comune di Milano, 7,1 nella provincia; l'indice di possesso del diploma di scuola media superiore raggiunge rispettivamente il 48,2%, il 38,6%**

FONTE: CENTRO STUDI ASSOLOMBARDA SU DATI ISTAT, CENSIMENTO POPOLAZIONE



STUDENTI UNIVERSITARI

FONTE: ELABORAZIONE DATI CERTET

appaiono veramente poco valorizzate, mentre una certa dinamicità negli altri comuni della provincia non ha portato però a iniziative di valenza sovralocale, se si eccettua la straordinaria esperienza del **Museo della Fotografia a Cinisello Balsamo** che è stato promosso proprio dalla Provincia di Milano insieme al Comune e al Ministero dei Beni Culturali e che rappresenta certamente un esempio da seguire. In questa direzione già da tempo si sono mossi, con rilevanti iniziative museali di livello sovracomunale, i comuni della nuova Provincia di

**Sono 167.552 gli studenti iscritti alle Università di Milano di cui 134.066 provenienti dalla Lombardia, provenienti dalla Lombardia, 29.705 provenienti da altre regioni e 3.781 provenienti dall'estero**

FONTE: MIUR, 2004

Monza e Brianza: in particolare Monza (con il rinnovato impegno per il Museo Altomedioevale del Duomo) Cesano Maderno (con il Palazzo Arese Borromeo) e Lissone (con il Museo d'Arte Contemporanea, già riconosciuto dalla Regione).

Anche nel **campo teatrale, musicale e cinematografico** si segnala qualche difficoltà. A Milano alcune istituzioni prestigiose hanno attraversato un periodo di crisi, si pensi alla Scala o al Piccolo Teatro. La politica dei **poli bibliotecari** ha in alcuni sistemi territoriali punti di eccellenza e si è mostrata straordinariamente felice nel territorio della provincia. Tuttavia, proprio nei Comuni minori si è persa la valenza non solo bibliotecaria di alcuni di questi nodi, il loro potenziale di spazi di cultura complessi e aperti. Il quadro provinciale rimane tuttavia eccellente, mentre è nel Comune di Milano, anche in ragione di una politica di forte contenimento della spesa nel campo culturale, che si registrano notevoli criticità, con lo stallo del progetto della nuova Biblioteca Europea e con il sostegno ridotto alle biblioteche di quartiere. Del resto anche altri grandi **progetti** rimangono **sospesi**: la Fabbrica del vapore langue, non riuscendo a valorizzare la diffusa effervescenza culturale giovanile mentre, fuori Milano, il restauro della Villa di Monza si caratterizza per un progetto gestionale che rimane vago, così come quello del Teatro degli Arcimboldi.

Appare inoltre prioritario mobilitare le energie creative e le risorse intellettuali dei giovani, con particolare riferimento alla popolazione degli studenti universitari, **facilitandone il pieno dispiegamento**, rendendo la creatività e la produzione culturale e artistica **più semplici e meno costose**, senza pensare di "pilotare" e programmare l'innovazione sociale. Una regione urbana è più abitabile se permette alla società e alle sue forme di organizzazione di **fruire** ma anche di **produrre e far circolare cultura**.

**Nel comune di Milano sono presenti 42 cinema industriali, 83 in provincia (di cui 60.2% ind. E 39.8% parrocchiali) al 2004; 9 sono i Multiplex in provincia di Milano e 3 a Monza su un totale di 30 strutture in tutta la Lombardia esistenti o in cantiere al 2004**

Fonte: Bassani, Gariboldi e Limonta

#### Investire sul sistema dell'istruzione e della formazione

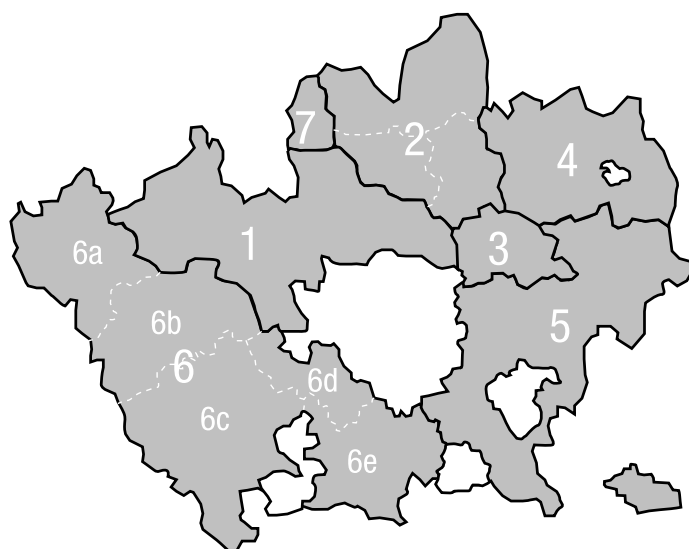
L'abitabilità dipende in modo diretto dalla possibilità di compiere **percorsi formativi diversificati e flessibili**, che consentano a popolazioni diverse di attingere al ricco patrimonio di saperi e di conoscenze che la regione urbana milanese mette a disposizione.

**Il sistema dell'istruzione superiore** è articolato, ma le potenzialità della storica politica provinciale dei **centri omnicomprensivi**, del loro poter essere luoghi diffusi di formazione e cultura nel territorio, di intreccio possibile tra formazione e sport, tra sistemi produttivi e cultura, tra popolazione di studenti e popolazioni abitanti (di essere spazi complessi di interconnessione nel senso del punto precedente) si è quasi totalmente persa.

Il sistema universitario è ricco e policentrico (con le nuove numerose sedi milanesi, ma anche con quelle esterne di Monza, Cesano Maderno, e fuori Provincia di Castellanza, Lecco, Como e Varese, Bergamo-Dalmine e grazie al forte attivismo di molti atenei), tuttavia si segnala anche qualche criticità: da un lato la popolazione studentesca mantiene una base prevalentemente regionale e soprattutto assai contenuta è il numero di **studenti stranieri** che possono anche diventare nuovi cittadini lombardi; dall'altro la possibilità di **percorsi trasversali** e originali tra le sue istituzioni e tra tradizionali aree formative è limitata, se non totalmente inibita. Come già detto, Milano dà poco spazio alla creatività dei suoi studenti, alla possibilità che essi non solo la abitino temporaneamente, ma anche che intervengano "attivamente" sul piano culturale e dell'intrattenimento.

**Le biblioteche della provincia servono 2.419.387 persone; il patrimonio librario è di 3.749.453 (1,53 vol/abitante); l'indice circolazione patrimonio librario (prestiti/popolazione) è di 1,04**

Fonte: ASP, ANNUARIO STATISTICO PROVINCIA DI MILANO



|    |                                 |
|----|---------------------------------|
| 1  | Comuni non associati            |
| 2  | Cons. Sist. Bibl. Nord-Ovest    |
| 3  | Sist. Bibl. Brianza Biblioteche |
| 4  | Sistemi afferenti:              |
| 5  | - Brianza                       |
| 6  | - Desio                         |
| 7  | - Monza                         |
| 8  | Sist. Bibl. Nord-Est Milano     |
| 9  | Sist. Bibl. del Vimercatese     |
| 10 | Sist. Bibl. Milano Est          |
| 11 | Sist. Bibl. Sud-Ovest           |
| 12 | Sistemi afferenti:              |
| 13 | 6a Castanese                    |
| 14 | 6b Magentino                    |
| 15 | 6c Abbiatense                   |
| 16 | 6d Corsico                      |
| 17 | 6e Rozzano                      |
| 18 | 7 Comuni associati Saronno      |

**IL SISTEMA DELLE BIBLIOTECHE INTERCOMUNALI NELLA PROVINCIA DI MILANO**  
Fonte: ELABORAZIONE DATI SITO PROVINCIA DI MILANO, [WWW.PROVINCIA.MILANO.IT](http://WWW.PROVINCIA.MILANO.IT)

## Le società sportive, delle Federazioni Sportive Nazionali e delle Discipline Associate, presenti sul territorio sono **3.272**, con **225.804** praticanti tesserati, **32.166** dirigenti territoriali, per un totale di **46.053** operatori territoriali

FONTE: CONI, 2004

### Offrire risposte plurali alla domanda di divertimento

L'abitabilità è strettamente connessa all'offerta di **luoghi, spazi, occasioni e pratiche del divertimento e del tempo libero**, che siano in grado di produrre anche situazioni meno standardizzate rispetto a quelle pilotate dal mercato.

La regione urbana milanese è senza dubbio in grado di rispondere a questa domanda diversificata; rimane un **contesto plurale**, variegato, ma forse meno brillante che in passato.

Nel territorio della Provincia l'esplosione del cinema multisala ha positivamente moltiplicato luoghi di intrattenimento e divertimento, ma non è stato accompagnato da una tenuta o espansione di cineteche e sale di qualità che anzi sono spesso andate in crisi sostenendosi in passato anche in parte con programmazioni più popolari. Più in generale la regione urbana milanese, punto d'eccellenza del sistema radiotelevisivo privato, non sembra presentare eguale ricchezza nel campo della produzione cinematografica e risente inoltre della crisi del teatro.

Allo stesso tempo, il fenomeno del radicarsi ampliato sul territorio urbano di Milano di alcuni grandi eventi fieristici, quali il Salone del mobile, lo Smau, il sistema moda ecc. e le proposte di loisir a essi collegati, possono offrire esempi rilevanti di nuova relazionalità tra la città gateway e il territorio della produzione che la supporta. Si pensi per esempio allo storico legame del territorio con la produzione del mobile: alle radici della Triennale e alla sua possibilità di ritornare al territorio da cui è nata, la Brianza.

Più in generale, infine, si può, attraverso una semplice lettura di un quotidiano, cogliere la molteplicità di offerta di molti territori dell'area metropolitana: spazi della musica, spazi dell'associazionismo, spazi dello sport, circuiti del commercio a cielo aperto, si vanno posizionando al di fuori dei confini urbani del capoluogo configurando un quadro denso di opportunità, pure spesso ancora frammentato e solo parzialmente integrato.

### Il ruolo della Provincia

La Provincia di Milano sta lavorando intensamente e con grande efficacia, sia costruendo nuove iniziative rilevanti in molti Comuni, sia attivando politiche di messa in rete delle iniziative secondo la logica della creazione di veri e propri **sistemi culturali**, che muovono dall'esperienza dei **poli**. La riflessione su questa dimensione fondamentale dell'abitabilità sembra delineare **tre terreni d'azione** che possiamo ordinare secondo un asse di crescente importanza: quello della **definizione di alcune nuove infrastrutture culturali** (poche ma forse particolarmente utili); quello della **messa in rete di eventi, iniziative, attori e infrastrutture presenti** nella regione urbana, ma che rimangono tra loro poco interconnesse; infine quello di una più generale **azione di sostegno all'innovatività e creatività diffusa** nel campo della produzione culturale, ma anche sul terreno della ibridazione dei percorsi formativi ancora troppo rigidi e della contaminazione tra gli spazi del divertimento e dell'intrattenimento.

**È tutto molto diverso da quando ho iniziato. Noi ci trovavamo nelle cantine, nelle case, formavamo delle piccole orchestre... Oggi quelle cantine non esistono più e i ragazzi che hanno la passione della musica, per suonare tra loro devono pagare spazi appositi come il Jungle Sound. Pensando ai luoghi per la musica di oggi non posso non ricordare il Teatro Gerolamo e lo spettacolo che abbiamo portato in scena, il "Milanin Milanon", la riscoperta della canzone popolare lombarda, Giorgio Strehler, le canzoni della Mala e la sua Ma mi... Strehler è un altro dei personaggi che hanno fatto veramente grande Milano. Condivido in pieno il suo messaggio, oltre ad ammirare la tenacia con la quale l'ha difeso per anni - fare un teatro pubblico d'arte per la gente con la gente - e se devo lamentare un aspetto nella Milano di oggi è proprio la carenza di spazi culturali e musicali vivi, fruibili. La tendenza, non solo in campo musicale ma in ogni settore artistico, resta sempre e comunque quella di importare prodotti belli e pronti dal mercato americano, quando invece in Italia abbiamo ottimi comici, ottima musica.**

JANNACCI, DAL SITO TURISMO PROVINCIA DI MILANO

“Una delle caratteristiche più sorprendenti e originali del nostro mondo nell’età della globalizzazione è la scoperta della connessione e della complementarità di due aspetti che finora venivano considerati contrastanti o addirittura incompatibili: da un lato la rivendicazione dell’autonomia dei singoli individui, collettività, culture; dall’altro la crescente interdipendenza che connette tutti questi individui, collettività culture in un intreccio di reti sempre più ampio e alla fine globale.” **Cerutti, p. 228 | 1 |**

“La città infinita non è un oggetto che si possa guardare dall’esterno, rappresentare con una mappa, separare dalla propria esistenza oggettiva, come si potrebbe fare con un oggetto o con uno spazio finito. La città infinita è infatti neint’altro che la dilatazione della propria soggettività nello spazio delle relazioni e delle possibilità immaginate. (...). La città infinita abita, appunto, il mondo sfaccettato e sfuggente della complessità, in cui bisogna continuamente spostarsi per inseguire il nuovo e il sorprendente e nominando lo spazio delle possibilità. (...) non è un caso se l’emergere della città infinita si coglie prima nelle conurbazioni che nei grandi centri, come Milano o Londra o Parigi. Nelle metropoli, da tempo la coscienza di luogo si è persa (...). Invece, nello spazio disperso dei non luoghi che sono proliferati nella ‘campagna urbanizzata’ sono rimaste relazioni personali, storie, tradizioni e tutto quanto serve per mantenere una differenza, allacciare relazioni dialogiche, caratterizzate e personali.” **Rullani p. 69-77 | 2 |**

“È qui, nella pancia della Lombardia - emblematico il caso delle università e del loro decentramento e del loro rapporto con il territorio - che si capisce, non osservando cosa fanno i grandi, la Bocconi o la Statale di Milano, ma osservando cosa avviene dal basso e dal territorio. da Varese a Bergamo si sta consolidando un asse del sapere diffuso e territorializzate. Si parte dall’Università dell’Insubria e dalla LIUC (...) in provincia di Varese, si arriva a Cesano Maderno, dove si è insediata l’università di filosofia promossa da Cacciari e a Lecco-Como dove il Politecnico ha lanciato sul suo progetto in rete territoriale in rapporto con le imprese e si arriva a Dalmine, dove in un’area della grande impresa si è insediata la Servitec, un centro di diffusione delle tecnologie sul territorio.” **Bonomi, p. 25 | 2 |**

“Consideriamo la circolazione una caratteristica centrale della città (...): le città esistono come mezzi di movimento, come mezzi per programmare gli incontri attraverso la raccolta, il trasporto e il confronto. In questo modo esse producono un complesso schema di tracce, una trama di varie intensità antecedente al lavoro attuato di rivelare la città minuto dopo minuto, ora dopo ora, giorno dopo giorno e così via. Ne segue (...) che quelli che sembrano essere spazi limitati sono effettivamente raggruppamenti di tracce che attraversano i confini, e l’integrità della città non è necessariamente compromessa da questo fatto (...). Henri Lefevre ha ripetutamente difeso questa tesi: gli spazi delimitati sono spazi di transito.”

**Amin p.121 | 4 |**

“La vita quotidiana è dunque la comunità del banale e dell’ordinario, ma anche la comunità dell’improvvisazione, dell’intuizione e del gioco. È la comunità dell’avere luogo, non del luogo. È la comunità che non può essere classificata. È la comunità senza identità, a cui ‘gli umani appartengono senza alcuna condizione rappresentabile di appartenenza’ (Agamben 2001,86). È la comunità che abbiamo in comune, la comunità futura.” **Amin p. 75 | 4 |**

### Promuovere un nuovo welfare locale

Una regione urbana è più abitabile se sa valorizzare le pratiche solidali e l'azione volontaria, favorire l'assunzione di impegni civici, mettere in rete e rafforzare l'accessibilità ai servizi sociali.

L'abitabilità della regione urbana milanese è ovviamente legata alla qualità dei suoi **servizi sociali**, alla loro efficacia nel promuovere la sicurezza e l'eguaglianza dei cittadini e nel contrastare le situazioni di esclusione, alla loro **effettiva e facile accessibilità**, al rapporto **amichevole** e dialogico, ma non assistenziale, che tali servizi instaurano con i cittadini.

L'abitabilità è d'altra parte accresciuta dalla capacità che la società e le istituzioni hanno di offrire spazio a una **condizione di mutuo sostegno** che può emergere nei mondi vitali, espressione delle plurime soggettività della metropoli; di **valorizzare l'azione volontaria**, non

solo quella più strutturata del **privato sociale**, ma anche e soprattutto quella che emerge in modi più imprevisi e meno organizzati, favorendola sia per la capacità che essa ha di promuovere pratiche solidali, sia per le condizioni di socialità, di relazione reciproca che essa consente a chi la pratica e per la capacità di costruire dal basso forme di spazio pubblico, beni comuni.

L'abitabilità si lega anche a un'**organizzazione spazio-temporale della vita urbana che supporti in termini non necessariamente monetari le reti familiari** (e spesso alcuni particolari membri delle stesse) impegnate nelle attività di cura.

Una regione urbana abitabile è inoltre un contesto sociale e istituzionale nel quale farsi carico dei nuovi processi di polarizzazione sociale, delle nuove forme di **fragilità** e di **povertà**, che interessano popolazioni sempre più ampie. Come mostra un gran numero di ricerche, le società urbane sempre più si configurano come **società del rischio e dell'insicurezza**, che pongono domande nuove ad attori pubblici i quali, a loro volta, possono contare su risorse sempre meno cospicue.

### Ripensare le strategie del welfare

Nel contesto della regione urbana milanese, la questione dell'abitabilità è dunque fortemente connessa con quella dell'esistenza, dell'accessibilità, della natura "amichevole" di **servizi sociali di prossimità** che siano davvero in grado di rispondere al bisogno di sicurezza che è enormemente cresciuto in relazione ai processi di fragilizzazione sociale e familiare, di incertezza abitativa e di flessibilità lavorativa.

**Struttura familiare e sociale**  
Nella provincia sono stati censiti **433.004 nuclei familiari monopersonali**, **463.281 composti di due persone**; **345.278 da tre persone**; **244.035 da quattro**

**L'indice di vecchiaia nella provincia è pari a 143,5; nel Comune di Milano 212,2 contro il 131,4 in Italia**

**Percentuale popolazione straniera: 7% Comune di Milano; 4% Provincia**

FONTE: ISTAT, 2001

Il sistema di welfare lombardo/milanese sembra contraddistinto, in questi anni, da un elevato grado di particolarismo, da una certa permeabilità a interessi specifici, da una forte esposizione nel campo pensionistico e da una limitata capacità di trattare situazioni di povertà e di esclusione sociale. Inoltre, esso ha praticato negli ultimi anni, in modo più radicale, una politica di trasferimento alla famiglia dei problemi della cura attraverso una forma di sostegno prevalentemente monetaria, con risultati spesso felici, ma anche generando un sovraccarico e un affaticamento di molte famiglie e il passaggio da una politica di servizi reali a una di trasferimenti monetari.

Il modello di welfare, specie nei comuni della provincia, presenta ancora una buona tenuta del tradizionale sistema di servizi sociali pubblici del welfare municipale, con qualche interessante tentativo di riforma a scala sovracomunale, ma anche con qualche rigidità derivante dai fenomeni di burocratizzazione dei servizi. Queste pratiche di welfare municipale si accompagnano a una tradizionale e recentemente rafforzata ricchezza e qualità delle forme di azione volontaria, del terzo settore e del privato sociale, che tuttavia ha risentito in tempi recenti di tre processi: fenomeni di delega to-

**Il mercato del lavoro:**  
**168.322 avviamenti a tempo indeterminato, 2004; 164.099 a tempo determinato; 86.821 interinale su un totale di 442.077.**

FONTE: CENTRI PER L'IMPIEGO PROVINCIA DI MILANO, 2004

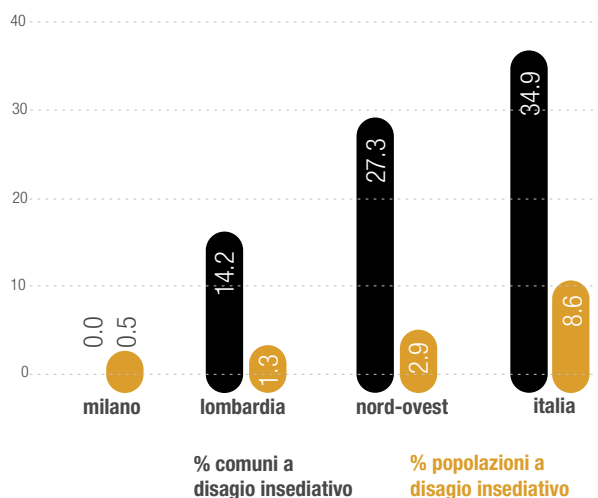
**Indice di ricambio della popolazione in età lavorativa:**  
**212,9 per il Comune di Milano; 162,5 per la Provincia.**

FONTE: ASSOLOMBARDA SU DATI ISTAT, 2001

tale da parte dell'attore pubblico, specialmente nel trattamento di alcuni problemi particolarmente difficili; indebolimento delle forme di indirizzo e regolazione dei rapporti con il privato sociale, che ha generato preoccupanti forme di legame collusivo tra terzo settore e amministrazione e ha avviato nuove spirali particolaristiche; fenomeni nuovi di competizione e concorrenza "sregolata" tra gli stessi attori del privato sociale, che non hanno ricadute positive sui servizi offerti. Una regione urbana abitabile è dunque anche un contesto sociale e istituzionale che cerca di affrontare questi problemi, valorizzando le pratiche solidali e l'azione volontaria senza abdicare ad un ruolo di regolazione, controllo e anche offerta diretta di servizi. L'abitabilità non è solo la possibilità di accedere a servizi costosi, ma anche l'opportunità di riconoscere in questi servizi un presidio pubblico, che è in grado di incontrare e trattare efficacemente vecchie e nuove forme di esclusione sociale.

**Le strutture sanitarie:**  
**Il numero di posti letto negli ospedali e nelle case di cura private a Milano città è 9.511, in provincia 18.240 ; ne sono utilizzati rispettivamente 8.869 e 16.229; il personale impiegato nelle strutture sanitarie a Milano è pari a 29.135 unità, in provincia 51.614; di cui medici rispettivamente 5504 e 9257.**

FONTE: ASSOLOMBARDA SU DATI DEL MINISTERO DELLA SALUTE



% COMUNI E POPOLAZIONI A DISAGIO INSEDIATIVO (2002)

FONTE: ELABORAZIONE DATI CENTRO STUDIO UNIONCAMERE



#### Il ruolo della Provincia

In questa direzione **l'Amministrazione provinciale**, che pure ha competenze sul fronte delle politiche sociali assai più ridotte di quelle di Comuni e Regione, sta offrendo un **contributo importante** sia alla ridefinizione delle strategie di welfare territoriale (sostenendo per esempio i Comuni nella redazione dei piani di zona ex legge 328), sia al **sostegno nei confronti di fasce deboli**, sia al consolidamento dei percorsi di vita dei soggetti fragili sul fronte **della casa, del lavoro, della formazione professionale**.

Nell'ambito del quadro delineato, si possono ipotizzare quattro **possibili linee d'azione** per incrementare il livello di abitabilità della regione urbana legato a questa specifica dimensione.

La prima è quella di sostenere **processi sovralocali di messa in rete dei servizi sociali** che ne completino l'offerta e che consentano economie di scala e razionalizzazioni, senza però perdere il valore di prossimità, di adeguatezza ai bisogni imprevisti, di "amichevolezza" che buona parte del welfare municipale ha sempre garantito. Alcune esperienze non burocratiche di piani d'area dei servizi sociali possono fornire a questo proposito stimoli importanti e forse una diversa impostazione.

La seconda linea di azione è l'integrazione tra piani d'area e piani dei servizi (di matrice urbanistica) con valenza sovracomunale, che possono promuovere **l'integrazione territoriale tra diverse famiglie**

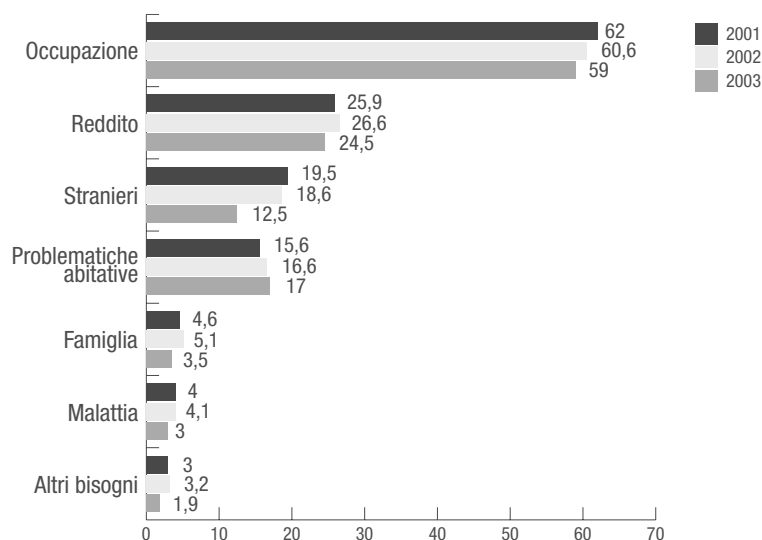
**Le organizzazioni di Volontariato rilevate nella provincia di Milano sono state 1.885; il dato rappresenta il 35,1% del fenomeno in Lombardia; la densità è comunque al di sotto del valore regionale: 5 organizzazioni per 10.000 abitanti. Le NGO (organizzazioni non governative), cresciute del 300% negli ultimi dieci anni sono 10.977 con 51792 impiegati nel settore, cioè 1/3 di tutta la Lombardia**

FONTE: DATI OECD, 2001

**di servizi** e favorire una migliore **organizzazione spazio-temporale** a sostegno della vita di alcuni segmenti della popolazione.

La terza è tesa a valorizzare l'azione del privato sociale e del terzo attore più strutturato, promuovendo un'azione complementare tra settore pubblico e terzo settore, ma anche **sostenendo forme di azione civica e associativa** nuove, meno strutturate e istituzionalizzate e più vicine ai mondi vitali, operando con flessibilità e al tempo stesso entro un qualche quadro di regole che eviti logiche collusive di pura ricerca del consenso.

L'ultima linea d'azione è quella di promuovere direttamente spazi per impegni civici e sociali individuali e non ancora aggregati (secondo forme diffuse e diluite nel tempo di **"servizio civile locale"**).

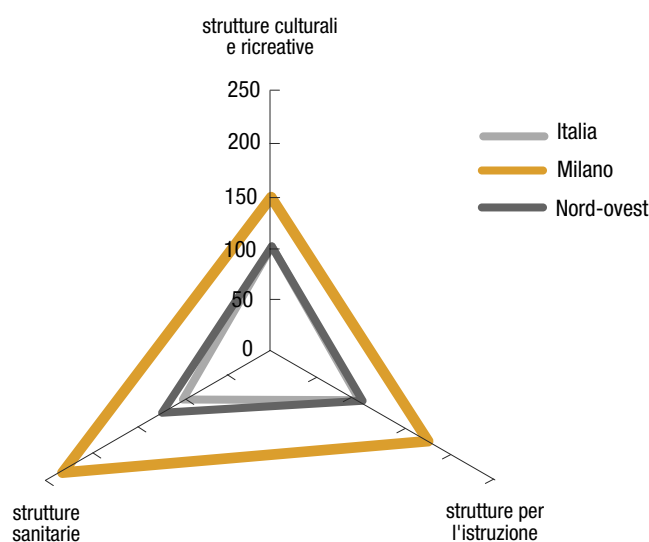


CATEGORIE DEI BISOGNI RISPETTO AL TOTALE UTENTI-VALORI PERCENTUALI  
FONTE: DATI CARITAS, 2003

**Al 2000 gli assistiti dalla amministrazione provinciale per aree di intervento a Milano provincia sono stati:**  
**3.630, infanzia e maternità;**  
**578 disabili; 100 anziani; 337 immigrati e nomadi; 31 contrasto alla povertà; per un totale di 4676 assistiti.**

**La spesa per assistenza erogata dall'amministrazione provinciale per area di intervento è stata:**  
**4.429.134 infanzia e maternità;**  
**2.422.699 disabili; 159.585 anziani; 557.773 immigrati e nomadi; 51.646 contrasto alla povertà, per un totale di 7.620.838 Euro contro i 12.870.622 di Roma**

Fonte: CENTRO STUDI ASSOLOMBARDA SU DATI ISTAT, 2001



INDICATORI DELLE INFRASTRUTTURE SOCIALI (2004)

Fonte: ELABORAZIONE DATI CENTRO STUDIO UNIONCAMERE

“Nel complesso, nonostante i tanti problemi che vengono segnalati e le avvisaglie di tensioni sempre più forti, l'area milanese riesce a conservare un discreto livello di integrazione sociale. Il problema è che l'integrazione è un processo ambivalente: da un lato essa limita i conflitti e rende più fluida la vita sociale; dall'altro lato essa rischia di favorire la stasi e la conservazione. E in effetti l'analisi dei processi sociali che si svolgono in Milano suggerisce l'idea che il capoluogo lombardo rischi di essere vittima degli effetti imprevisi di un modello d'integrazione statica che alla fine non è più inclusivo.”

**Magatti, p. 35 | 11 |**

“Grazie alle sue straordinarie capacità di adattamento e di solidarietà, la famiglia ha finora assorbito gran parte degli effetti di aggiustamento negativo degli ultimi anni (ad esempio contribuendo a rendere socialmente compatibile la flessibilizzazione del lavoro delle persone con meno di 30 anni); ma ciò si è tradotto in un blocco generazionale con la crescente difficoltà da parte della famiglia stessa a riprodursi.”

**Magatti, p. 36 | 11 |**

“Se per molti cittadini il graduale passaggio alla ‘città globale’ coincide con l'ampliamento delle opportunità e delle chances di vita, con un aumento delle risorse economiche e di capitale sociale e culturale a disposizione, per altri la transizione in atto è accompagnata dalla diffusione delle situazioni di fragilità, dalla destrutturazione del tessuto sociale, dall'esposizione a nuovi rischi sociali. Si tratta di un processo dal duplice volto, tipico delle fasi in cui si prepara il terreno per una forma inedita di organizzazione sociale della città. Più che di crisi, ha senso parlare di un processo di disarticolazione/riarticolazione sociale, in cui al graduale dissolvimento dell'organizzazione sociale tipica della città industriale si sovrappongono disordinatamente nuove forme di organizzazione della vita quotidiana, delle relazioni lavorative, dei rapporti di reciproco sostegno. (...) In questo processo di disarticolazione si pongono le premesse per il dispiegarsi di una nuova questione sociale. (...) Una vulnerabilità insomma sinora silenziosa, che tuttavia mina il senso di sicurezza e la stabilità dei cittadini e di ceti sociali che si sono considerati sempre al riparo dall'incertezza riguardo al loro futuro e ancor più riguardo al loro presente.”

**Ranci, p. 276 | 11 |**

“Il complesso processo di disarticolazione sociale può essere scomposto in cinque processi paralleli: lo sviluppo di nuove polarizzazioni sociali e territoriali (...), un aumento dell'instabilità sociale (...); un crescente sovraccarico funzionale delle famiglie (...); la crescita della città multietnica (...); un aumento della paura e dell'insicurezza percepita nella popolazione (...). Cinque vettori della destabilizzazione sociale, percorrendo i quali emerge non solo la problematicità del vivere a Milano, ma anche quali indirizzi di policy possono essere identificati per conservare e rinnovare la coesione sociale della città.”

**Ranci, p. 277 | 11 |**

“In questo ‘crogiolo di sinergie’ fatto di imprenditoria, creatività sociale, istituzioni, scelte di relazione tra persone, noi possiamo accogliere la sfida inedita di fare politica locale; al fondo il sociale può incentivare un nuovo patto di cittadinanza.”

**Colmegna, p. 122 | 12 |**

“L'aumento del lavoro flessibile a Milano e Provincia è ampiamente documentato. Il lavoro parasubordinato ha raggiunto una notevole diffusione, rappresentando il 15 % dell'occupazione provinciale complessiva (IRES-CGIL, 2003). Circa il 55% di questi lavoratori è adibito a mansioni esecutive, mentre il 28% ha un'età compresa tra i 30-39 anni, il che segnala come il lavoro parasubordinato si associ spesso non a un lavoro di ingresso ma ad una condizione lavorativa permanente (Magatti-Fullin, 2002). Il lavoro atipico costituisce inoltre la principale forma attuale di assunzione, se si considera che nel 2002 il 65% degli avviamenti Milano come in provincia, è avvenuto tramite contratti atipici (Fugagnoli 2003, Lorenzi, 2003).”

**Ranci, p. 282 | 11 |**

“Il reddito disponibile pro-capite si attesta su livelli molto alti (19.902 euro), lo stesso dicasi per i consumi finali interni pro-capite (18.224 euro). Conseguenza di questi livelli di benessere particolarmente sostenuti è certamente la quota di consumi non alimentari (85,5%) che costituisce il 12esimo risultato a livello nazionale, secondo nel Nord-Ovest solo a quello di Aosta. Con 42,66 miliardi di euro, inoltre, le famiglie si piazzano al primo posto per quanto riguarda i depositi bancari. L'ottimo tenore di vita della provincia si evince anche da valori particolarmente elevati che assumono alcuni indicatori. Il numero di autovetture immatricolate ogni 1.000 abitanti (59,2), ad esempio, rappresenta il quinto valore in assoluto più elevato d'Italia, così come il consumo pro-capite di energia elettrica per usi domestici (1.258 Kwh) rappresenta il nono.”

Annuario statistico provinciale, 2004

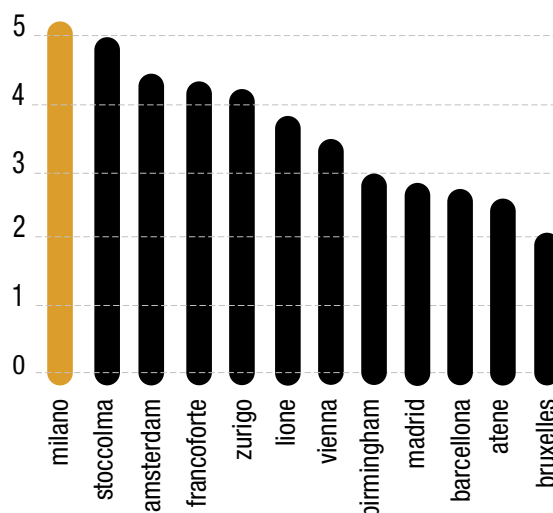
## Innovare e fare impresa

L'abitabilità di un contesto rende più facile costruire società e territorio, promuovere nuove forme di radicamento delle imprese, facilitare le connessioni con le reti globali.

La prospettiva dell'abitabilità, lo abbiamo già detto, incontra i temi dello sviluppo economico, del lavoro, dell'innovazione e dell'imprenditorialità. Come mostrato dalla letteratura e dagli studi internazionali sull'attrattività e sulla competitività delle regioni, delle città e dei territori, un contesto abitabile è anche un contesto che si attrezza più efficacemente a **produrre innovazione, fare impresa, attrarre investimenti e capitale umano qualificato, generare lavoro stabile**, attivare percorsi virtuosi di sviluppo sostenibile.

## Sostenere il sistema delle imprese

Per dare corpo all'incontro tra abitabilità e sviluppo economico è necessaria un'azione di **sostegno al sistema delle imprese e all'imprenditorialità**, soprattutto nelle filiere e nei cluster innovativi che sono già presenti nella regione urbana milanese e che rappresentano eccellenze da valorizzare. Il sostegno alle imprese e all'imprenditorialità è dunque strettamente connesso all'azione per rafforzare la capacità di **generazione di nuovi prodotti** non solo nei settori tradizionalmente orientati alla creatività e all'innovatività (dalla moda al design, dalle ICT alla finanza), ma anche in alcune filiere manifatturiere e in settori di frontiera come la produzione e la ricerca nel settore biomedicale; non solo in alcuni luoghi e in alcune imprese d'eccellenza, ma anche nel tessuto diffuso delle piccole e medie imprese.



CAPACITÀ INNOVATIVA

Fonte: ELABORAZIONE DATI CERTET

**Tra il 1996 ed il 2002, in provincia di Milano sono state depositate quasi 2800 domande per invenzioni (brevetti). Questo indicatore che rappresenta mediamente oltre il 30% del totale nazionale, è il risultato congiunto della capacità innovativa dei milanesi, ma anche della scelta di Milano come piazza privilegiata, anche da parte di altri operatori nazionali, per avviare pratiche relative al deposito di domande di brevetti, avvalendosi del supporto di consueti brevettuali - i cosiddetti mandatarî - che operano prevalentemente nella città di Milano.**

Fonte: SENN, 2005

| Spesa R&S  |     | Dotazione infrastrutturale |    | Servizi alle imprese |    | Dimensione economica |    | Densità occupati HT |    |
|------------|-----|----------------------------|----|----------------------|----|----------------------|----|---------------------|----|
| Monaco     | 100 | Lione                      |    | 100                  |    | Amburgo              |    | 100                 |    |
| Barcellona | 100 | Monaco                     |    | 100                  |    |                      |    |                     |    |
| Amburgo    | 49  | Barcellona                 | 68 | Lione                | 89 | Milano               | 98 | Amburgo             | 90 |
| Lione      | 37  | Monaco                     | 57 | Birmingham           | 87 | Birmingham           | 93 | Birmingham          | 83 |
| Milano     | 23  | Milano                     | 26 | Monaco               | 82 | Monaco               | 90 | Lione               | 69 |
| Birmingham | 20  | Amburgo                    | 20 | Milano               | 74 | Amburgo              | 89 | Barcellona          | 60 |
| Barcellona | 16  | Birmingham                 | 12 | Barcellona           | 60 | Lione                | 88 | Milano              | 55 |

FATTORI CHE INFLUENZANO L'INNOVAZIONE: PRESENZA NELLE AREE (2003)

Fonte: ELABORAZIONE GRUPPO CLAS SU DATI EUROSTAT

Questa strategia deve misurarsi con un insieme di questioni rilevanti: l'integrazione tra piccole e medie imprese e un vero e proprio **sistema dei servizi**; l'accelerazione dei progetti di **cooperazione tra imprese e Università**, in forme dirette o indirette attraverso strutture di mediazione; il sostegno all'**interazione** diffusa on-line **con la pubblica amministrazione** che riduca i costi di transazione e i vincoli burocratici; la **facilitazione al finanziamento** delle nuove idee imprenditoriali, più focalizzata sul progetto, meno sulle garanzie; lo sviluppo di **politiche integrate del lavoro e della formazione** coerenti con le esigenze dei lavoratori e con la domanda di capitale umano qualificato.

La chiave dell'abitabilità permette di ampliare il repertorio delle mosse possibili. Per esempio, cruciale appare lo sviluppo della **domanda** diretta o indotta di produzioni innovative da parte della stessa pubblica amministrazione. Si pensi, per fare solo qualche esempio, ai veicoli

**Fiere: Milano che già nel 2001 possedeva una superficie espositiva pari al 19% del dato italiano, con il polo Rho-Pero disporrà complessivamente di 470.000 mq di superficie lorda espositiva coperta e 60.000 mq scoperta**

**Seconda per capacità espositiva dopo Hannover e prima di Francoforte, prima per volume di attività al 2001 con 1.610.789 mq netti venduti presso sedi proprie; seguita da Hannover e Francoforte. Vi si sono svolte nel 2000 68 fiere (4.523.182 visitatori): di cui 4 arredamento; 12 di consumer goods; 14 di cultura e costume; 17 di moda; 17 di tecnologia**

FONTE: DATI SERVIZIO STUDI FONDAZIONE FIERA MILANO

a basso livello di inquinamento, ai materiali a basso consumo energetico per le abitazioni, alla componentistica dello spazio urbano. Una forte e qualificata domanda di riqualificazione ambientale e di spesa per la cura delle persone, sostenuta anche dalle amministrazioni pubbliche, può innestare e rafforzare circoli virtuosi di sviluppo.

#### **Promuovere le relazioni tra impresa e società**

Il sostegno allo sviluppo economico e d'impresa non può prescindere **dall'arricchimento delle relazioni tra imprese e società e dall'incremento dei fattori ambientali locali**, che costituiscono elementi di supporto per le imprese locali e di attrazione per imprese che provengono dall'esterno.

Un primo aspetto rilevante è l'accrescimento della capacità del sistema d'impresa di **fare rete** e di **fare sistema**, attraverso l'attiva costruzione del **tessuto connettivo tra comunità professionali** (che possono svolgere un ruolo per certi versi analogo a quelle delle reti parentali e familiari nei distretti più tradizionali), la valorizzazione delle **integrazioni tra alcuni gruppi di imprese** (lungo alcune filiere), l'azione a favore dello sviluppo di più generali reti di relazioni sociali tra soggetti individuali e collettivi, il potenziamento non solo dei luoghi di ricerca (Centri di ricerca e Università), ma anche di servizi che ne favoriscano la trasmissione e la relazione con le imprese.

C'è tuttavia un'altra dimensione cruciale per promuovere l'abitabilità della regione urbana per imprese e lavoratori: la necessità di **garantire ambienti, luoghi e spazi adeguati a una domanda insediativa mutevole e diversificata**. In questa direzione un ruolo cruciale assumono la riqualificazione diffusa delle molte aree produttive della provincia (e una nuova offerta qualitativa di aree e non di generici "cappannoni"), ma anche lo sviluppo di alcuni sistemi produttivi integrati nel tessuto vivo e multifunzionale dell'urbanizzazione o del territorio. Si tratta di accompagnare, sostenere e qualificare i processi già in

**Sono presenti a Milano per congressi 1.819.604 persone, (a Roma 2.797.803), il 68.4% degli spazi congressuali è concentrato in città**

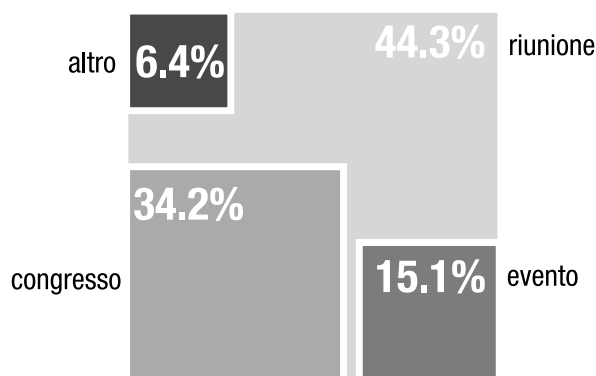
atto che stanno radicalmente mutando i tratti e i segni del territorio della produzione: si pensi per esempio come la riorganizzazione del tessuto storico e articolato di via Savona o di porta Romana-Vittoria per la moda, ma anche alle diverse potenziali città-parco della provincia (per attività sanitarie e di ricerca medica nel sud Milano, per l'industria meccanica ed elettronica nel Vimercatese e per attività di svago, turismo sulla Martesana, e così via).

Ripensare questi contesti significa **lavorare sull'ambiente di vita**, rendendo più salubri, ospitali ed efficienti i luoghi del lavoro, accrescendo in tal modo **l'attrattività per i lavoratori della conoscenza, che sempre più appare legata ad alcuni aspetti dell'ambiente urbano** (spazi, luoghi, ricchezza di eventi culturali e di occasioni di socialità e di incontro, ecc.), ma significa anche **migliorare l'accessibilità** (attraverso la sperimentazione di forme di mobilità innovativa e sostenibile) e la **qualità ambientale e architettonica** dei luoghi del lavoro e della produzione.

#### Consolidare il ruolo di Milano come porta sul mondo

La qualità della vita delle imprese insediate a Milano è legata al suo essere **gateway**, punto dove è più facile attivare relazioni economiche spazialmente estese, punto di scambio e di trasmissione, **punto di forte interconnettività** con altri territori, con altre città.

Il consolidamento del ruolo della regione urbana milanese come porta d'accesso e come nodo di connettività dipende anche dal **rafforzamento delle reti di relazione** (prevalentemente immateriali) con **territori lontani**, così come dal rafforzamento di alcune **istituzioni leggere** che favoriscono queste relazioni. Egualmente importante è un'azione che spinga a incrementare le relazioni lungo direttrici nuove rispetto a quelle classiche verso il Nord Europa e per l'Atlantico, ossia verso il Mediterraneo, l'Asia minore e il medio e lontano Oriente. Tutto ciò renderebbe più "abitabile" il territorio milanese per le sempre più



MOTIVO PRESENZA A MILANO  
FONTE: ELABORAZIONE DATI CERIT, 2004

**Milano è la localizzazione privilegiata degli headquarters delle filiali delle maggiori multinazionali dell'ICT e ospita le principali associazioni di categoria come Assinform, Federcomin, Anasin, SMAU, numerosi enti di studio e centri di consulenza (...).** Milano si conferma per la sua leadership nella **divisione informatica e attività connesse con il 23,4% degli addetti**, seguita da Roma (15,2%) e Torino (7%). Ancora più, la sua preminenza risulta evidente nel **gruppo economico delle Telecomunicazioni** dove il capoluogo lombardo concentra **il 69% degli addetti** seguita a distanza da Torino (16%) e Roma (11%). Non presenta un ruolo dominante invece il comparto Hardware a Milano dove la città risulta quinta, con il 2,4% di addetti

FONTE: RILEVAZIONE STATISTICA SUL TURISMO NELL'AREA MILANESE, CERIT, 2004



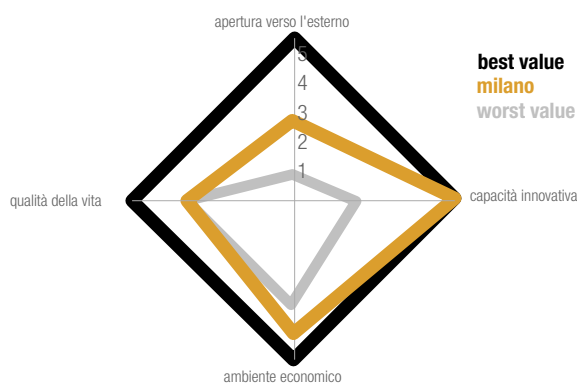
numeroso imprese che decidono di localizzarsi o di mantenere parte delle proprie attività nella Provincia di Milano, come luogo dove è più facile interloquire con il mondo e trovare una densità di istituzioni che supportano questa attività di relazione.

### Il ruolo della Provincia

La Provincia di Milano ha operato e sta operando molto in queste direzioni, attraverso i progetti di sistema sull'innovazione e sulla piccola e media impresa, la creazione di incubatori e acceleratori d'impresa, i Business Innovation Center e le agenzie di sviluppo territoriale, la sperimentazione sul fronte del credito innovativo per lo sviluppo e il coinvolgimento di una pluralità di attori nel Forum dell'Innovazione. Il progetto del Palazzo dell'Innovazione, in collaborazione con la Camera di Commercio, rappresenta in questo senso un fatto rilevante, anche simbolicamente.

Queste azioni possono essere ulteriormente supportate e implementate attraverso una **strategia di facilitazione** che renda più semplice avviare imprese innovative, accedere alle risorse per l'innovazione, semplificare le procedure per l'avvio di nuove idee imprenditoriali, rintracciare una collocazione fisica e spaziale adatta alle imprese, trovare e mettere al lavoro professionalità qualificate, accedere più facilmente al capitale di rischio.

Inoltre, il potenziamento della Fiera di Milano nella sua nuova localizzazione di Rho-Pero, l'incremento delle linee aeree nei suoi aeroporti, l'avvio dell'alta capacità ferroviaria, il consolidamento e la riqualificazione della grande armatura infrastrutturale, sono elementi essenziali su cui la Provincia di Milano sta giocando un ruolo rilevante all'interno di un complesso sistema di *governance*, allo scopo di proporre la regione milanese come punto di forte interconnettività con altri territori.



BEST-WORST PERFORMER

FONTE: ELABORAZIONI DATI CERTET, 2004

**Almeno 6.000 persone a Milano sono a vario titolo coinvolte nel settore della finanza etica, in quanto socie di Banca Etica (2.583), Chico Mendes (2.169) o Mag 2 (1.122). Il numero dei finanziamenti e, soprattutto, il loro importo complessivo è più che raddoppiato nel corso degli ultimi 4 anni, passando dai 4.096.657 di Euro del 2000 ai 8.356.839 dei primi 6/8 mesi del 2004**

FONTE: LABORATORIO SULLA GLOBALIZZAZIONE DELL'AREA MILANESE  
DIPARTIMENTO DI SOCIOLOGIA - UNIVERSITÀ CATTOLICA DEL SACRO CUORE,  
SECONDO RAPPORTO SULLA REALTÀ MILANESE, 2004

“Le città possono giocare un ruolo significativo sia direttamente sia indirettamente nel preservare le risorse della conoscenza. Direttamente investendo nella conoscenza migliorando le infrastrutture intellettuali e costruendo un’infrastruttura della conoscenza. Indirettamente creando delle condizioni e un ambiente che siano stimolanti e che orientino i cittadini in una società fondata sull’apprendimento, sull’innovazione e sullo sviluppo basato sulla conoscenza. Preservare la base della conoscenza e migliorare l’ambiente e l’attrattività della città sta diventando un compito di sempre maggiore importanza; le città che non sono consapevoli delle potenzialità di sviluppo delle loro risorse di conoscenza e che non sviluppano politiche per rafforzarle corrono il rischio di una ‘fuga di cervelli’ o di essere incapaci di trattenere e attirare i talenti, e rischiano di vedersi sgretolare le loro risorse di conoscenza.”

**Knight, p. 10, in Amin p. 96 | 4 |**

“Grazie alle funzioni che è in grado di concentrare, Milano si qualifica oggi come gateway, cioè porta che lega alcuni spazi ad altri, interfaccia mediante la quale diventa possibile per gli attori globali sfruttare le potenzialità di mercati locali estremamente interessanti e per gli attori locali entrare nel circuito degli scambi globali (...) Milano non è tanto più la locomotiva dell’economia italiana quanto la porta di accesso e di collegamento, il punto di connessione tra il sistema delle imprese della penisola - specie quelle settentrionali- e il mondo intero.” **Magatti, p. 29 | 1 |**

“Il denso sistema di interdipendenze e scambi funzionali che si producono nel suo intorno fa sì che sulla città ambrosiana gravitino persone, imprese, interessi dislocati in tutta la vasta area lombarda e padana. La fabbrica distribuita del distretto industriale qui diventa qualcosa di più complesso, nel senso che il capitalismo molecolare della macroregione del nord-Italia - che come si è visto vive attraverso questa porta di connessione - costituisce un esempio straordinario di una forma d’intelligenza collettiva che consuma lo spazio e le relazioni interne per sostenere la propria crescita.”

**Magatti, p. 28 | 1 |**

“Per continuare a crescere, Milano deve credere che il suo futuro dipende essenzialmente dall’esistenza di condizioni adatte alla coevoluzione della diversità, rinunciando a cercare di costruire un centro rigido e definito e accettando la fatica immane che comporta una logica di sviluppo basata sulla mobilitazione diffusa. Il che, in fondo, costituisce la ragione per cui Milano è così attraente per tutti coloro che cercano un ambiente dove investire su se stessi.” **Magatti, p. 43 | 1 |**

“Tanto come conseguenza del precariato diffuso, quanto come strategia attivamente abbracciata a fronte dei rischi di un settore instabile, i lavoratori vanno moltiplicando le proprie esperienze lavorative (moltiplicando parallelamente le ore lavorative): essi risultano così irriducibili a una singola realtà produttiva (atomizzazione), anche nel caso risultino ancora interni alle agenzie che hanno resistito sul territorio cittadino. Si tratta in sostanza di imprenditori di se stessi: risorsa centrale di tali soggetti non è però unicamente la propria competenza o professionalità. La risorsa principale che essi hanno da spendere sul mercato rimanda anzi alla dimensione della socialità. Come si diceva, tali soggetti oltre che atomizzati sono infatti anche iperconnessi in rete telematiche, ma anche propriamente relazionali...” **Ciborra, p.103 | 1 |**

“Milano è una network city, ha un’infrastruttura d’avanguardia, ma le due dimensioni si ignorano e non sembrano dare luogo ad alcuna sinergia o interazione positiva. L’infrastruttura hard è per ora sottoutilizzata, perché non sostenuta da quella soft del capitale relazionale. Solo una migliore integrazione delle due (...) potrebbe generare questi servizi utili e capaci di innescare un circolo virtuoso volto a rafforzare e innovare le capabilities relazionali di base.” **Magatti, p. 33 | 1 |**

“Personalmente credo che l’eccellenza milanese, sia nelle conoscenze tacite e nascoste dei suoi lavori diffusi, nel territorio e nelle aziende, e che l’eccellenza d’impresa e della libera cultura umanistica sia stata uccisa, per esempio, da un eccesso di scolarizzazione universitaria di pessimo livello. Credo che occorra impegnarsi nella creazione di nuovi centri di eccellenza che si fondino sulle strutture del mercato e che unifichino humanities and business, ossia l’alta cultura e l’orientamento a fare intrapresa: questa è la nuova frontiera dell’eccellenza (...)” **Sapelli, p. 81 | 1 |**

#### Tutte le citazioni sono tratte da:

**| 1 |** A.A. V.V., Milano, nodo della rete globale. *Un itinerario di analisi e proposte*, Bruno Mondadori Editori, Milano, 2005

**| 2 |** A cura di A. Bonomi e A. Abruzzese, *La città infinita*, Bruno Mondadori Editori, 2004

**| 3 |** Amin, A., *Regions unbound: towards a new politics of place*, Geografiska Annaler, 2004

**| 4 |** Amin, A., Thrift N., *Città. Ripensare la dimensione urbana*, il Mulino, Bologna, 2005

**| 5 |** Castells, M., *La città delle reti*, Marsilio, Venezia, 2004



### 3 DUE NUOVE DIMENSIONI DELL'URBANO: LA CITTÀ DELLE CITTÀ E LE MOLTEPLICI POPOLAZIONI URBANE

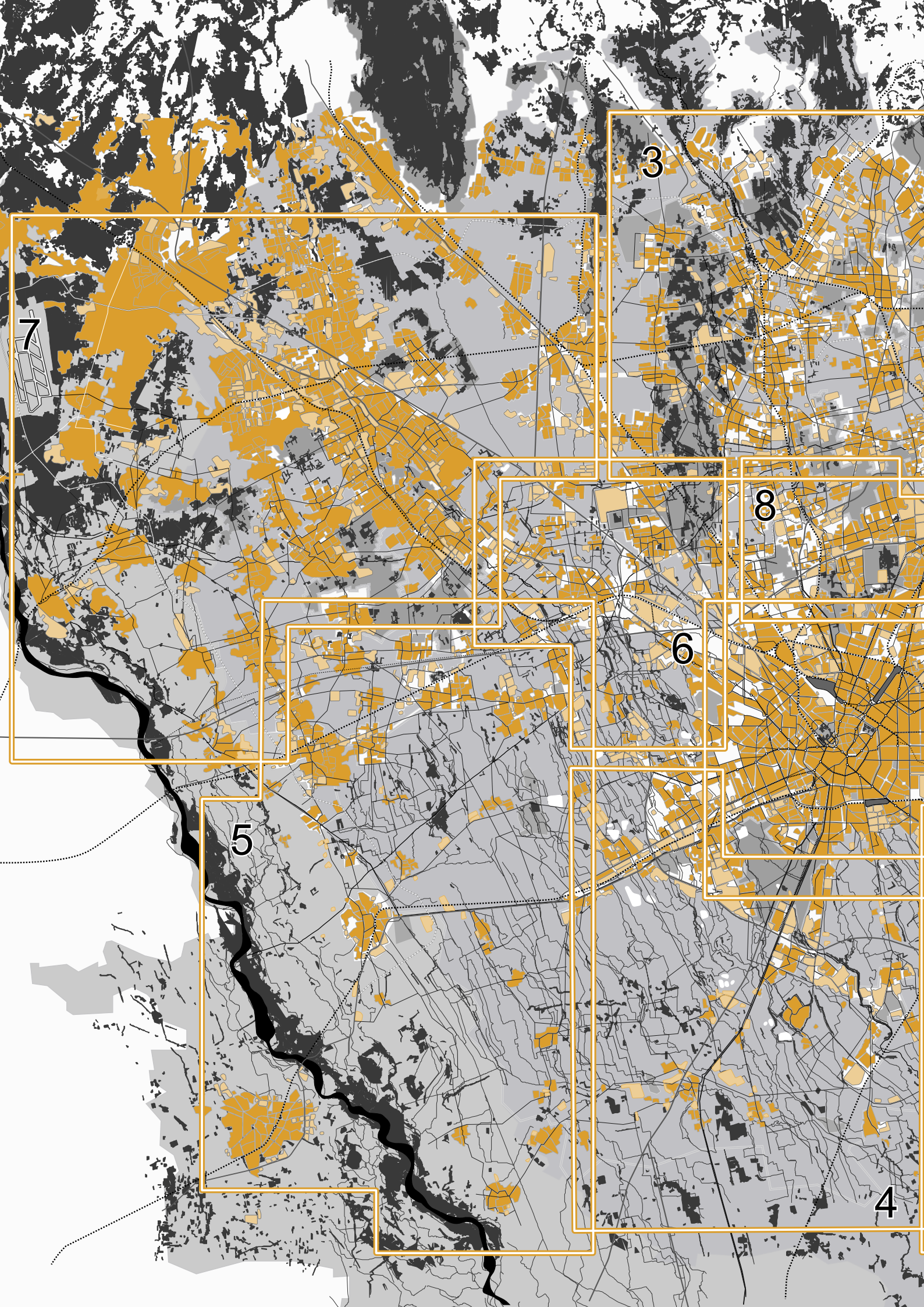
La politica dell'abitabilità, che abbiamo visto articolarsi in sei fondamentali declinazioni, si interseca fortemente con le nuove modalità con cui nella regione urbana milanese, sullo sfondo delle grandi trasformazioni descritte nella parte iniziale del documento, si costruisce l'esperienza urbana dei suoi molteplici abitanti. L'**esperienza urbana**, individuale e collettiva, la maturazione accanto ai processi di sviluppo di una condizione di **urbanità**, assume probabilmente due nuove fondamentali forme relazionali, che affiancano, e talvolta sostituiscono, quelle più tradizionali (di quartiere, di paese e comune, ecc.).

La prima è legata al costituirsi di una serie di "sfere ambientali" che offrono possibilità e vincoli, risorse e problemi differenti alle pratiche dell'abitare, del lavorare, del muoversi. Questi spazi non hanno confini netti; presentano una certa instabilità e mutevolezza, ma hanno comunque dimensioni più ampie di quelle comunali, pur mantenendo alcuni tratti che un tempo erano tipici di tali realtà: una particolare configurazione materiale; un connotante insieme di paesaggi ordinari, di sistemi di relazione complementari e sinergici nell'offerta dei servizi pubblici e privati; forme crescenti di coordinamento tra le istituzioni; infine, la costruzione condivisa di alcune politiche. Questi ambienti insediativi stanno assumendo o possono assumere una valenza "urbana", essi **si fanno o possono farsi città** e, così facendo, **dare abitabilità**. Nel loro essere più o meno "ospitali" e "attraenti", queste

città sono "prese" possibili per determinate popolazioni e attività, forme di popolamento e di sviluppo. Più avanti, tenteremo di delineare, attraverso un'immagine, i potenziali di queste nuove realtà.

La seconda è legata al costituirsi di un insieme di potenziali "cittadini" della provincia, di **popolazioni** che come "marinai" si **muovono** in un territorio ampio (dell'intera provincia, e oltre) e abitano più o meno continuativamente e ritmicamente una rete diffusa e discontinua di luoghi e di canali, condividendo delle specifiche **pratiche**, ora ordinarie e quotidiane (come il pendolarismo su una linea), ora più discontinue nello spazio e nel tempo e legate a forme specifiche di socialità (come per gli appassionati di alcuni generi musicali o di determinate diffuse attività sportive/ricreative). La **domanda** potenziale o esplicita **di abitabilità** di questi cittadini è legata allora al carattere più o meno amichevole di alcuni servizi, all'ospitalità e alla porosità di alcuni luoghi specifici o di intreccio, ma anche alla possibilità di comunicare e di relazionarsi, al riconoscimento delle loro eventuali "associazioni" o della loro esistenza come cittadini. D'altra parte queste popolazioni con la ricchezza delle loro pratiche e/o con le forme di aggregazione di fatto, necessaria o in alcuni casi volontaria diventano anche una **risorsa** fondamentale della regione urbana aumentando la complessità la ricchezza interna la qualità urbana e diventando attori potenziali di alcune politiche.





3

7

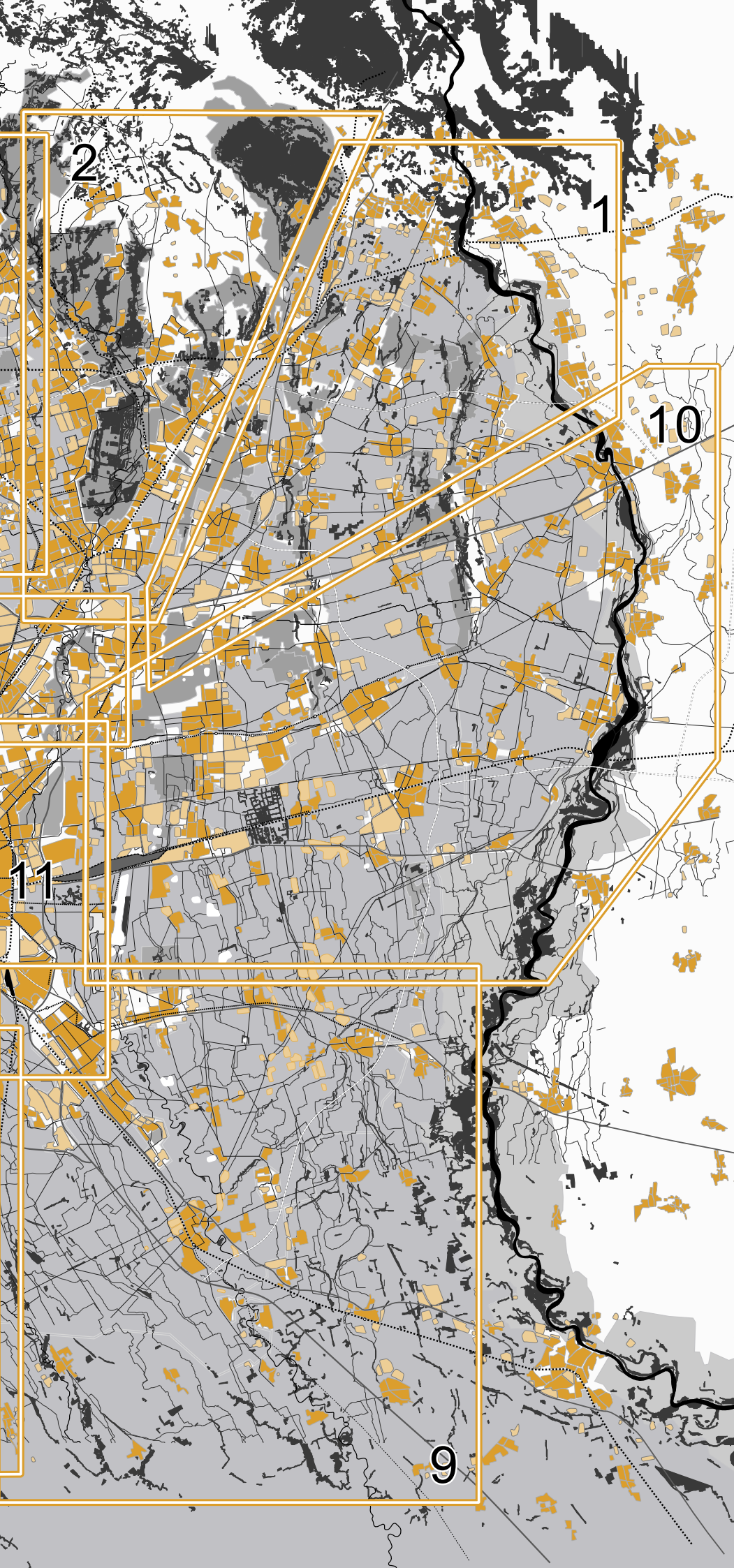
8

6

5

4





7+3+1 CITTÀ

1 IL VIMERCATESE

2 MONZA E  
LA BRIANZA  
COLLINARE

3 LA BRIANZA  
OCCIDENTALE

4 IL SUD OVEST

5 IL MAGENTINO  
E L'ABBIATENSE

6 L'ALTO  
MILANESE

7 IL NORD OVEST

8 IL NORD MILANO

9 IL SUD EST

10 L'ADDA  
MARTESANA

11 MILANO



7

**il Nord Ovest**

ARESE  
BARANZATE  
BOLLATE  
CORNAREDO  
GARBAGNATE MILANESE  
LAINATE  
NOVATE MILANESE  
PERO  
POGLIANO MILANESE  
PREGNANA MILANESE  
RHO  
SENAGO  
SETTIMO MILANESE  
VANZAGO

3

**la Brianza Occidentale**

ALBIATE  
BARLASSINA  
BOVISIO-MASCIAGO  
CARATE BRIANZA  
CERIANO LAGHETTO  
CESANO MADERNO  
CESATE  
COGLIATE  
DESIO  
GIUSSANO  
LAZZATE  
LENTATE SUL SEVESO  
LIMBIATE  
LISSONE  
MEDA  
MISINTO  
MUGGIO'

NOVA MILANESE  
SEREGNO  
SEVESO  
SOLARO  
VAREDO  
VERANO BRIANZA

**l'Alto Milanese**

ARCONATE  
BERNATE TICINO  
BUSCATE  
BUSTO GAROLFO  
CANEGRATE  
CASTANO PRIMO  
CERRO MAGGIORE

S. GIORGIO  
SU LEGNANO  
S. VITTORE OLONA  
TURBIGO  
VANZAGHELLO  
VILLA CORTESE

CUGGIONO  
DAIRAGO  
INVERUNO  
LEGNANO  
MAGNAGO  
NERVIANO  
NOSATE  
PARABIAGO  
RESCALDINA  
ROBECCHETTO  
CON INDUNO

8

**il Nord Milano**

BRESSO  
CINISELLO BALSAMO  
CORMANO  
COLOGNO MONZESE  
CUSANO MILANINO  
PADERNO DUGNANO  
SESTO SAN GIOVANNI

6

**Milano**  
MILANO

**il Magentino e l'Abbate**

ABBIATEGRASSO  
ALBAIRATE  
ARLUNO  
BAREGGIO  
BESATE  
BOFFALORA SOPRA TICINO  
BUBBIANO  
CALVIGNASCO  
CASARILE  
CASOREZZO  
CASSINETTA DI LUGAGNANO  
CISLIANO  
CORBETTA

5

GAGGIANO  
GUDO VISCONTI  
MAGENTA  
MARCALLO CON CASONE  
MESERO  
MORIMONDO  
MOTTA VISCONTI  
OSSONA  
OZZERO  
ROBECCO SUL NAVIGLIO  
ROSATE  
SANTO STEFANO TICINO  
SEDRIANO  
VERMEZZO  
VERNATE  
VITTUONE  
ZELO SURRIGONE

**il Sud Ovest**

ASSAGO  
BASIGLIO  
BINASCO  
BUCCINASCO  
CESANO BOSCONI  
CORSICO  
CUSAGO  
LACCHIARELLA  
LOCATE DI TRIULZI  
NOVIGLIO  
OPERA  
PIEVE EMANUELE  
ROZZANO  
TREZZANO SUL NAVIGLIO  
ZIBIDO SAN GIACOMO

4

2

**Monza e la Brianza collinare**

BESANA IN BRIANZA  
 BIASSONO  
 BRIOSCO  
 BRUGHERIO  
 MACHERIO  
 MONZA  
 RENATE  
 SOVICO  
 TRIUGGIO  
 VEDANO AL LAMBRO  
 VEDUGGIO CON  
 COLZANO  
 VILLASANTA

1

**il Vimercatese**

AGRATE BRIANZA  
 AICURZIO  
 ARCORE  
 BELLUSCO  
 BERNAREGGIO  
 BURAGO DI MOLGORA  
 CAMPARADA  
 CARNATE  
 CAVENAGO DI BRIANZA  
 CONCOREZZO  
 CORREZZANA  
 LESMO  
 MEZZAGO  
 ORNAGO  
 RONCO BRIANTINO  
 SULBIATE  
 USMATE VELATE  
 VIMERCATE

10

**l'Adda Martesana**

BASIANO  
 BELLINZAGO LOMBARDO  
 BUSNAGO  
 BUSSERO  
 CAMBIAGO  
 CAPONAGO  
 CARUGATE  
 CASSANO D'ADDA  
 CASSINA DE' PECCHI  
 CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
 CORNATE D'ADDA  
 GESSATE  
 GORGONZOLA  
 GREZZAGO  
 INZAGO  
 LISCATE  
 MASATE  
 MELZO  
 PESSANO CON BORNAGO  
 PIOTTELLO  
 POZZO D'ADDA  
 POZZUOLO MARTESANA  
 RODANO  
 RONCELLO  
 SEGRATE  
 SETTALA  
 TREZZANO ROSA

11

TREZZO SULL'ADDA  
 TRUCCAZZANO  
 VAPRIO D'ADDA  
 VIGNATE  
 VIMODRONE

**il Sud Est**

CARPIANO  
 CERRO AL LAMBRO  
 COLTURANO  
 DRESANO  
 MEDIGLIA  
 MELEGNANO  
 PANTIGLIATE  
 PAULLO  
 PESCHIERA BORROMEO  
 SAN COLOMBANO AL LAMBRO  
 SAN DONATO MILANESE  
 SAN GIULIANO MILANESE  
 SAN ZENONE AL LAMBRO  
 TRIBIANO  
 VIZZOLO PREDABISSI

9

### 3.1 TRE + SETTE + UNA CITTÀ

La regione urbana milanese può essere osservata come un campo unitario. Tuttavia, una descrizione interpretativa dell'area milanese che affonda le proprie radici in molte e autorevoli letture del passato evidenzia come il territorio provinciale sia composto da una **pluralità di ambienti** insediativi e di vita differenziati per forme insediative, paesaggi, caratteristiche del modello locale di sviluppo e delle forme dell'organizzazione sociale, ognuno dei quali può essere considerato e rappresentato come una **"città"**.

Abbiamo dunque cercato di identificare e descrivere queste città sulla base di una **pluralità di criteri**.

Innanzitutto, ognuna di esse rappresenta **un ambiente ed un paesaggio diverso**, che si intrecciano a particolari stili di vita e di lavoro, a miscele peculiari di spazi di vita, 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, nella nostra prospettiva, sono dunque innanzitutto ambienti costruiti differenti. La **materialità dei differenti ambienti** rappresenta una risorsa potenziale per molteplici reti di soggetti, locali ed extra locali. Le "città", dunque, non devono tanto essere intese come sistemi locali, ma come **arene strutturate** e costruzioni materiali definite che offrono occasioni per l'azione di una varietà di soggetti.

In questo senso, le città possono essere il **campo privilegiato per molte politiche dell'abitabilità**: dalle nuove politiche per la residenza ai progetti per la ricostruzione e la riqualificazione dei paesaggi ordinari; dalle azioni di riforma e potenziamento della connessione reticolare del *welfare* municipale alle iniziative per la ridefinizione di un sistema di polarità commerciali, culturali, formative, fino alle politiche di sostegno delle imprese e dei sistemi produttivi locali e alle politiche attive del lavoro.

Un secondo criterio per identificare e descrivere le città riguarda invece uno dei fenomeni più significativi del contesto metropolitano milanese, anche rispetto ad altre realtà italiane ed europee: la capacità delle amministrazioni comunali di **lavorare insieme**, di darsi strumenti e progetti per attivare forme efficaci di **cooperazione istituzionale a scala sovracomunale**.

Le **esperienze** attive nell'area milanese sono moltissime e diversificate: **associazioni** tra Comuni, forme di **coordinamento** stabile orientate alla costruzione di modelli istituzionali originali (per esempio i circondari), **progetti di pianificazione strategica**, costituzione di **attori "su missione"** (dalle agenzie di sviluppo territoriale alle società di gestione di servizi industriali e alle persone).

Questa pluralità di esperienze è stata sempre favorita e in taluni casi direttamente promossa dalla Provincia di Milano, che le sta sostenendo attraverso una pluralità di politiche: i **piani d'area** elaborati nell'ambito della revisione del **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**, la ristrutturazione territoriale delle **politiche attive del lavoro e di sostegno alle imprese**, la costruzione di **"sistemi culturali integrati sovracomunali"**, il sostegno alla progettazione dei **Piani di zona** ex-legge 328 e molte altre. Le esperienze di cooperazione sviluppate negli ultimi anni rappresentano infatti un **patrimonio ineludibile per qualsiasi progetto di governo metropolitano**, che non può non partire dall'assunzione della rilevanza e dalla valorizzazione, per le politiche e per l'azione pubblica, di queste aggregazioni sovracomunali. D'altra parte, queste esperienze di cooperazione e di coordinamento, spesso nate in modo spontaneo e dal basso, non disegnano una geografia stabile, ma si caratterizzano per una spiccata **geometria variabile**.

Anche per questa ragione, i confini delle città che abbiamo riconosciuto sono **fluidi**. Le città non sono riconducibili a confini amministrativi definiti, anche se alludono sia a processi sociali e territoriali, sia a pratiche di cooperazione istituzionale in atto. Piuttosto, esse definiscono una serie di **campi possibili per l'azione** entro i quali attivare iniziative e progetti coerenti con le prospettive dell'abitabilità.

Abbiamo distinto tre **famiglie di città**.

Una prima, composta dal **cuore urbano** e in larga parte coincidente con il Comune capoluogo, rappresenta un **terreno ineludibile per qualsiasi Progetto Strategico** e d'altra parte è stata in passato un ostacolo assai più che una risorsa per la costruzione di politiche e progetti alla scala della regione urbana, in ragione della difficoltà da parte del Comune di Milano di attuare efficaci strategie di cooperazione con gli altri Comuni e con la Provincia. Tuttavia va tenuto presente che fuori dalla nettezza dei confini amministrativi da un lato molti spazi del cuore urbano sono proiettati nel territorio e presentano almeno una doppia appartenenza (Malpensa), mentre dall'altro le zone esterne del Comune di Milano si sovrappongono ampiamente con sei delle sette città, trovando elementi di forza e di qualificazione a "confine" (si pensi agli insediamenti attorno al parco Nord).

Una seconda identificata dalle **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. In molti casi, la definizione di uno spazio di sovrapposizione con il territorio del comune di Milano è fondamentale, in altri casi si segnalano invece relazioni trasversali con contesti esterni che mettono in discussione il tradizionale monocentrismo milanese. Alcune di queste città presentano forme di coordinamento relativamente consolidate e riconosciute, per altre l'immagine progettuale proposta può nel tempo favorire nuove integrazioni e intrecci.

Infine una terza, rappresentata dalle **tre città** che compongono il **mosaico unitario del nuovo territorio della Provincia di Monza e Brianza**. Queste città devono essere pensate nel loro complesso, nell'ambito di un programma d'azione che faccia maturare l'identità della nuova Provincia, anche perché (assieme all'Alto Milanese) rientrano nell'orizzonte di senso della più vasta conurbazione reticolare pedemontana, di questa città non finita che qui si intreccia più strettamente con Milano. Per queste tre città ha una importanza strategica il

rafforzamento delle relazioni est-ovest, non solo con una infrastruttura come la pedegronda, ma anche con progetti unitari paesistico-ambientali e culturali. Ogni città però presenta anche caratteristiche e storie diverse, che è utile riconoscere e valorizzare da subito e nella costruzione della nuova Provincia.

A partire da queste premesse, il Progetto Strategico riconosce tre + sette + una città:

**il Vimercatese,**  
**Monza e la Brianza collinare,**  
**la Brianza Occidentale,**  
**il Sud Ovest,**  
**il Magentino e l'Abbatelese,**  
**l'Alto Milanese,**  
**il Nord Ovest,**  
**il Nord Milano,**  
**il Sud Est,**  
**l'Adda Martesana,**  
**Milano.**

Per ciascuna delle città, nelle pagine seguenti, offriremo una sintetica **descrizione delle caratteristiche** e delle ragioni di una lettura unitaria, una prefigurazione degli **scenari** e delle **tendenze** in atto, un'**immagine progettuale**. Come ogni esercizio progettuale, anche quello qui proposto è per molti aspetti arrischiato. Abbiamo scelto, infatti, di privilegiare, tanto nella descrizione quanto nella costruzione di idee progettuali, solo pochi tratti che ci sembravano coerenti con l'ipotesi della **città di città come piattaforma per progetti e politiche dell'abitabilità**. In allegato a questo documento per ciascuna delle tre + sette + una città viene inoltre offerta una descrizione interpretativa più ampia, nella quale si identifica anche un'**agenda di temi** e questioni rilevanti nella prospettiva del Progetto Strategico e utili per stimolare la partecipazione di singole Amministrazioni comunali e di gruppi di Comuni al Bando "Idee e buone pratiche per l'abitabilità della regione urbana milanese".

**Una città che, attraverso la capacità di mettersi in rete, di attivare infrastruttura istituzionale e di promuovere qualità sociale e ambientale, può gestire una difficile riconversione produttiva mantenendo un profilo produttivo qualificato ed una problematica presenza di nuove infrastrutture.**

## IL VIMERCATESE

UN TERRITORIO DI QUALITÀ PER LA NUOVA ECONOMIA DELLA CONOSCENZA

### La città

Il modello di sviluppo demografico, insediativo e produttivo di questa città è recente e presenta forti peculiarità. La localizzazione a partire dagli Anni Settanta di **grandi imprese multinazionali** nei settori delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ha costituito un forte elemento di rottura nel percorso di sviluppo, ma da subito si è accompagnato a un processo di crescita di un nuovo tessuto di piccole e medie imprese nei settori hi-tech, e di rinnovo e consolidamento di quello più tradizionale alimentare e meccanico. Lo sviluppo urbano per quanto tumultuoso ha mantenuto elementi significativi di **qualità nelle forme dell'abitare, nel paesaggio, nell'ambiente fisico ma anche in quello socio-culturale**, che sono in parte l'esito dell'azione intenzionale delle amministrazioni locali, che nel corso del tempo hanno consolidato una forte capacità di cooperazione e di coordinamento. Dal punto di vista delle trame insediative gli elementi di riconoscibilità della città del Vimercatese risiedono nel suo livello intermedio di urbanizzazione e di consumo del suolo e nella presenza di spazi aperti; nella sua trama insediativa, un reticolo di centri, per lo più collegati da strade urbanizzate sia lungo la direttrice nord-sud che lungo quella est-ovest; nella combinazione di elementi di gerarchizzazione sul polo principale di Vimercate (e in seconda battuta di Arcore) e di organizzazione reticolare, interconnessa tra i centri minori; nella presenza di alcune forme di conurbazione e densificazione dell'urbanizzato più consistenti a sud-ovest a ridosso delle principali infrastrutture della mobilità.

### Scenari e tendenze in atto

La situazione socio-economia è cambiata con la fine degli Anni Novanta e sembra destinata a mutare in modo ancora più accentuato in futuro. Emergono due elementi di preoccupazione. Le grandi industrie che hanno costituito la principale forza economica di questo territorio risentono sia delle più generali condizioni di **crisi economica** che si stanno manifestando a livello globale, sia della più specifica crisi del settore elettronico. Il secondo elemento risiede nella localizzazione sul territorio di una serie di **grandi infrastrutture viabilistiche** come la Pedemontana o Tangenziale Est esterna, dagli impatti problematici accompagnati dal permanere di un'evidente inadeguatezza del sistema del trasporto pubblico. È forte il rischio di riduzione di questa città a territorio di prevalente passaggio delle infrastrutture, su cui si localizzano banali grandi strutture commerciali e logistiche o prevalente funzione residenziale. Dall'altra parte la **maturità** e la **capacità amministrativa** che i Comuni in grado di fare rete hanno dimostrato, sembrano delineare un'altra possibile modalità di sviluppo basata sul consolidamento dei tratti di qualità dell'abitare, rafforzando l'offerta di residenza di qualità e accrescendo in tal modo l'attrattività per nuove imprese di qualità, non necessariamente di grandi dimensioni, legate anche, ma non solo, ai settori delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e strettamente connesse alla rete metropolitana della ricerca e della formazione superiore..

### Un'immagine progettuale

Il Vimercatese dovrebbe essere in grado di attuare un insieme di politiche di **attrazione di nuovi abitanti e di nuove imprese** accennando i propri punti di forza (qualità urbana e ambientale, presenza di ampie zone di verde e di naturalità, offerta qualificata di servizi

**circa 140.000 abitanti  
circa 115 kmq di sup.  
circa 1200 ab/kmq**

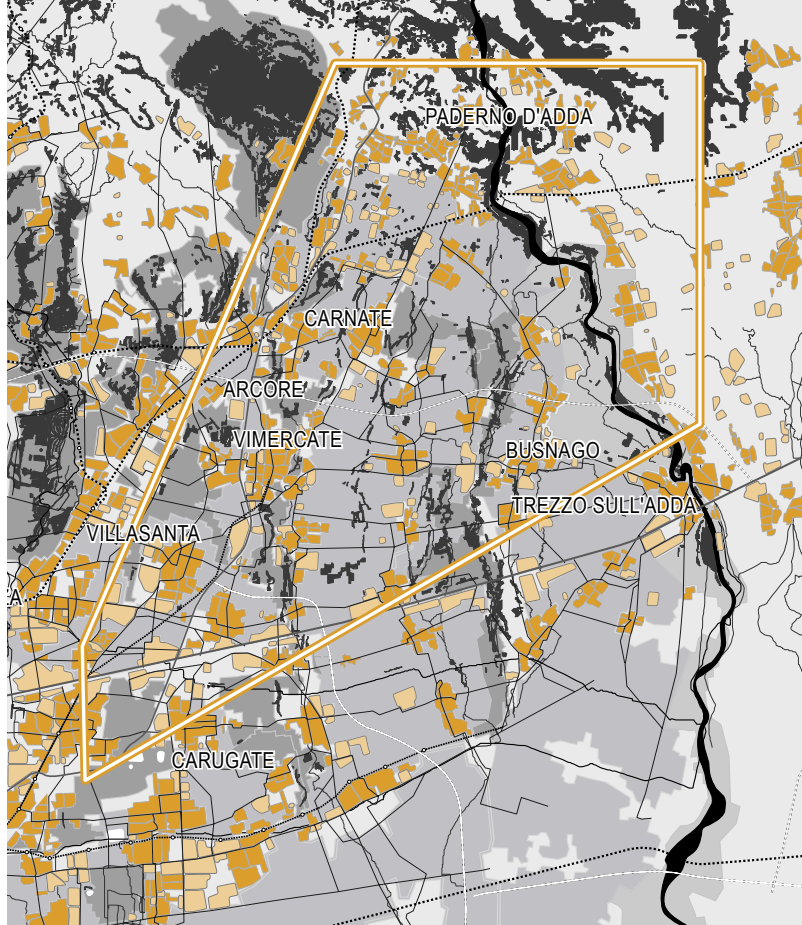


alle persone e alle imprese), rinunciando a funzioni che a prima vista potrebbero essere più redditizie per le amministrazioni locali (a partire dalla grande distribuzione commerciale) e promuovendo una politica delle infrastrutture che sia in grado, per quanto possibile, di declinare in chiave territoriale e paesistica i grandi progetti stradali e autostradali e ferroviari previsti oggi entro logiche ancora settoriali. Un progetto per la città del Vimercalese deve permettere di **mantenere un livello alto sia dello sviluppo economico, sia della qualità territoriale** per imprese e abitanti, puntando a valorizzare la specificità e l'identità riconoscibile di questo territorio e la capacità di cooperazione e di governo delle sue Amministrazioni Comunali. A tal fine è necessario muoversi in tre direzioni.

In primo luogo occorre **rafforzare l'“infrastruttura istituzionale”** che è anche il supporto delle reti di capitale sociale: essa deve essere coltivata e alimentata con cura, non “burocratizzando” la costituzione del Circondario ed evitando che la confluenza nella futura Provincia di Monza e Brianza diventi una “gabbia” per il territorio del Vimercalese.

In secondo luogo occorre **consolidare la qualità insediativa, urbana e ambientale** attraverso una politica di accompagnamento dei grandi interventi infrastrutturali previsti, che debbono anche essere gestiti come un'occasione per riprogettare il territorio, per costruire congiuntamente un nuovo ambiente e un paesaggio di qualità, attraverso la conduzione di politiche urbanistiche (anche di natura regolativa) rapportate alla scala sovracomunale e l'attivazione di politiche di salvaguardia, tutela, ampliamento e valorizzazione delle aree a verde (anche agricolo) e delle riserve di naturalità, che si accompagni a una strategia di crescita selettiva e qualificata dell'offerta residenziale.

In terzo luogo occorre **promuovere la qualità del sistema produttivo**.



**tivo.** La capacità di attrazione della città del Vimercalese nei confronti di attività produttive (di beni e servizi) di elevata qualità e ad alta intensità di tecnologia e di capitale umano dipende dal consolidamento della rete di piccole e medie imprese già presenti sul territorio e l'offerta di servizi qualificati alle nuove imprese che potrebbero localizzarsi nell'area dalla capacità di offrire insediamenti di elevata qualità sotto il profilo edilizio e urbanistico, dotati di servizi territoriali di alto livello e connessi in modo adeguato al sistema infrastrutturale, infine dalla qualificazione del capitale umano.

**34.096 addetti nel settore  
manifatturiero  
9,4% variazione della popolazione  
dal 1994 al 2004  
29% superficie urbanizzata**

# Monza come nodo maggiore del policentrismo brianzolo, come snodo di connessione con la rete metropolitana, come potenziale punto di eccellenza funzionale. Il paesaggio del territorio collinare (e del parco di Monza) come bene comune per la “città infinita” e come possibile matrice di forme di abitare più lente e connesse con elementi di naturalità.

## MONZA E LA BRIANZA COLLINARE

### LA CITTÀ NODO DEL POLICENTRISMO

#### BRIANZOLO

##### La città

Il ventaglio territoriale che delimita questa città comprende a sud la città compatta di **Monza**, a nord dapprima il suo grande **parco**, poi **un territorio collinare** con un'urbanizzazione più tenue e organizzata per numerosi piccoli nuclei e filamenti. La presenza più forte del verde si lega a una **immagine di paesaggio** con forte valenza simbolica che, per taluni versi, sopravvive alla sua metamorfosi. Ai lati del ventaglio infine due **urbanizzazioni lineari** co-appartengono ai due ambienti della Brianza occidentale e del Vimercatese est. In questo territorio si sono incrociati quattro processi di sviluppo: quello della **industria diffusa** ottocentesca rinnovatasi senza forti intensificazioni nel secondo dopoguerra, ma con sviluppi di qualità nel campo della meccanica fine, con imprese che hanno un ruolo importante a livello internazionale; quella egualmente industriale ma più **urbano-fordista** di Monza; quella di un **polo terziario** legato a una storica città media, che tende oggi ad assumere nuovi connotati metropolitani; quelli del **decentramento residenziale** che hanno un precedente storico nelle ville e che nel secondo Dopoguerra si sono sviluppate con continuità sia in forme urbane a Monza che nel paesaggio del territorio collinare.

##### Scenari e tendenze in atto

Nell'evoluzione di questa “città” si intravedono chiaramente **due rischi**. Per il Comune di Monza, quello di adagiarsi in una funzione banale di servizio burocratico-amministrativo provinciale; rischio che oggi appare contenuto, alla luce delle volontà espresse dagli attori locali. Per il territorio collinare, quello di un eccessivo sviluppo resi-

denziale che può distruggerne definitivamente l'ancora elevato valore paesistico, oppure quello di un'appropriazione socialmente sempre più chiusa e selettiva di brani significativi di un paesaggio di qualità con una forte selezione sociale dei suoi abitanti.

In modo più fertile il centro urbano di Monza può ridefinirsi come **centro comunale “primo tra pari”**, capace di promuovere sinergie e complementarietà con i nodi principali delle due altre città estese brianzole, ma anche di costruire progetti complessi con i Comuni e le città estese della provincia di Milano, in grado di valorizzarne la connettività con la rete globale. Monza deve sempre più pensarsi in sinergia e complementarietà con alcuni centri della Brianza, come **gateway integrato con Milano** nelle relazioni con le reti globali.

Nel territorio collinare, il punto di partenza per un originale modello di sviluppo è proprio il suo **paesaggio**, che può diventare un elemento specifico e distintivo in grado di offrire urbanità a questa zona con una particolare connotazione entro lo spazio metropolitano. Questa idea di paesaggio che si oppone a estesi e distruttivi processi omologanti di urbanizzazione non deve assumere, tuttavia, connotati nostalgici e passivi, entro un processo di selezione sociale della popolazione residente. Essa può, piuttosto, legarsi a **uno stile di vita “più lento e meno rumoroso”**, che tuttavia rimanga perseguibile da popolazioni diverse, sia quelle locali che possono sperimentare un approccio non dissipativo al proprio territorio, che quelle esterne che potrebbero essere attratte anche con politiche capaci di miscelare dentro un modello insediativo e paesistico comune offerte per fasce di mercato differenti.

Questa idea di paesaggio può assumere anche **valenze pubbliche e collettive**, di fruibilità delle aree verdi lungo percorsi pedonali e ciclabili e in continuità con il parco di Monza, di moltiplicazioni delle strutture culturali e del tempo libero fruibili al suo interno, anche con il parziale riuso di alcuni manufatti industriali e rurali storici.

### Un'immagine progettuale

Un'immagine progettuale per Monza e la Brianza collinare può essere sviluppata lungo quattro assi.

Il primo consiste nel ripensare il Parco del Lambro e nel valorizzare il Parco di Monza come **spazi pubblici di valenza sovralocale** e come supporto per un distintivo modello dell'abitare. Ciò significa immaginare un grande **progetto di riqualificazione paesistico ambientale** per le aree del Parco del Lambro e le zone agricole contigue, ma anche connotare, sia in forme ecologicamente e paesaggisticamente compatibili, sia in forme socialmente aperte, i limitati sviluppi residenziali. Il Parco di Monza, entro questo sistema, diviene l'emergenza monumentale e per molti versi il centro di tutta la Brianza.

Il secondo asse consiste nel promuovere attraverso forme di *partnership* con attori non locali attività qualificate per l'**eccellenza monzese**. L'istituzione della nuova Provincia può diventare in questo senso l'occasione per stimolare la connessione locale ed extralocale e per rafforzare la qualità delle attività e insediate a Monza, utilizzando in modo non banale la Villa Reale, riqualificando gli ambiti prevalentemente edificati, ma sottoponibili a ristrutturazione urbanistica, potenziando l'eccellenza medico-sanitaria. In questa direzione si muove, del resto, il lavoro affidato a Kippar e alla Fabbrica della Provincia.

Il terzo asse consiste nel continuare la riqualificazione della ferrovia per Besana-Brianza e promuovere nuove forme di collegamento pubblico, favorendo un utilizzo innovativo anche per il **trasporto pubblico locale** su gomma dell'eventuale autostrada pedemontana.

Il quarto asse, infine, consiste nel promuovere una maggiore **integrazione dei servizi** alle persone dei piccoli comuni del territorio collinare e incentivare la connotazione ecologica delle sue piccole e medie imprese.



0 4 km

**circa 235.000 abitanti**  
**circa 100 kmq di sup.**  
**circa 2400 ab/kmq**

**5% variazione della popolazione**  
**dal 94 al 2004**

**Circa 4.800 addetti nel terziario**  
**avanzato**

**79% superficie urbanizzata**

**Il Parco di Monza (sup. 700 ettari)**  
**costituisce uno tra i maggiori**  
**parchi storici europei ed è il più**  
**esteso parco cintato d'Europa,**  
**con un muro di recinzione lungo**  
**14 km**

# Una città densa e matura che deve mettere in rete i suoi municipi, le sue strutture di welfare e i suoi spazi centrali; attivare nuove forme di mobilità collettiva; creare al suo interno spazi aperti di silenzio e naturalità, nel quadro di una rinnovata e riqualificata articolazione di imprese e popolazioni insediate.

## LA BRIANZA OCCIDENTALE

UNA CITTÀ MULTIPOLARE CHE COSTRUISCE AMBIENTE E PAESAGGIO

### La città

La Brianza occidentale è la parte **più urbanizzata** della Brianza, caratterizzata da una conurbazione con pochi spazi aperti e un livello elevato di urbanizzazione del suolo, dalla presenza del parco regionale delle Groane e da un allineamento di poli urbani a ovest, parzialmente conurbatosi nella direzione nord-sud, che appartiene storicamente al reticolo di centri gravitante su Saronno.

Questo ambiente urbano è l'esito complesso di **due storie di sviluppo**. La prima è quella della **piccola e media impresa** in uno storico distretto industriale plurisetoriale che ha avuto ed ha ancora un punto di eccellenza nell'industria del mobile e della trasformazione del legno. La seconda storia è legata allo **sprawl urbano milanese**, che con questa "città" ha un legame antico e che ha portato nel territorio attività, soggetti e spazi espulsi dalla città centrale (le grandi fabbriche sulle linee ferroviarie e poi stradali, la residenza di famiglie che operano scelte residenziali suburbane); una storia che è alle origini del polo della chimica fine, presente oggi in forme nuove in questo territorio. Le due storie si ibridano e si fertilizzano a vicenda, con effetti positivi sulla società e sull'economia locale, anche se con un **impatto sul territorio poco controllato**. Oggi questo ambiente urbano sembra risentire di due ordini di problemi: da un lato quelli tipici di tutti i distretti industriali maturi sottoposti a una crescente concorrenza internazionale; dall'altro quelli ambientali e sociali di una porzione più antica e densa che presenta livelli di inquinamento assai elevati.

### Scenari e tendenze in atto

Le riflessioni sul futuro di questa città sono fortemente segnate dalla permanenza di due immagini banali, incapaci di generare innovazione. La prima immagine, vincente, è quella ancorata a una idea di sviluppo

qui ancora forte e radicata come crescita quantitativa accelerata, che veicola in parte una ancora forte urbanizzazione residenziale e industriale, ma soprattutto l'esplosione di spazi di consumo individuale. La seconda è un'immagine, perdente ma funzionale alla prima, di tipo nostalgico, di difesa ora della vecchia idealizzata comunità di paese del primo sviluppo rural-industriale distrettuale, ora di brandelli di tradizioni culturali, di ambiente non urbanizzato, di paesaggio storico. Queste scenari possono rafforzare un processo in atto di grande degrado ambientale e insediativo, di frammentazione sociale e di banalizzazione dell'economia

Diversamente questa estesa, anomala caotica urbanizzazione può essere oggi re-immaginata come una **città multipolare** che si integra e si densifica in alcuni nodi e aste e promuove forme di trasporto collettivo, che si dota al suo interno di alcune "pause", isole di naturalità e spazi di silenzio e rallentamento che si affiancano al parco delle Groane, che impara a costruire "ambiente" e "paesaggio". Tale costruzione può essere intesa come una grande e prioritaria opera pubblica, che non procede per grandi progetti, ma per **azioni minute** ed è in grado di ricreare in forme nuove i suoi caratteristici **spazi di prossimità**, di socialità ravvicinata, oltre che di promuovere standard ecologico-ambientali appropriati al suo tessuto a "media densità". La Brianza occidentale può essere inoltre reimmaginata come una **città ancora focalizzata sul lavoro e sulla produzione** (non solo, ma anche, industriale), attraverso una crescente attenzione a un insieme più limitato di imprese impegnate in settori non protetti e concorrenziali (spesso medie imprese) e la promozione di forme di sostegno fortemente selettivo alle imprese impegnate sul terreno dell'innovazione, ma anche attraverso una politica più attiva di sostegno alla ricerca per la produzione, di **promozione culturale** (non semplicemente formativa) e di riconquista di buoni livelli di abitabilità capaci di trattenere e attrarre popolazione con profili socio-professionali elevati e capace di promuovere innovazione. Tutto ciò richiede anche una rinnovata capacità di **ospitare e intrecciare popolazioni differenti** al di fuori di ogni chiusura localistica.



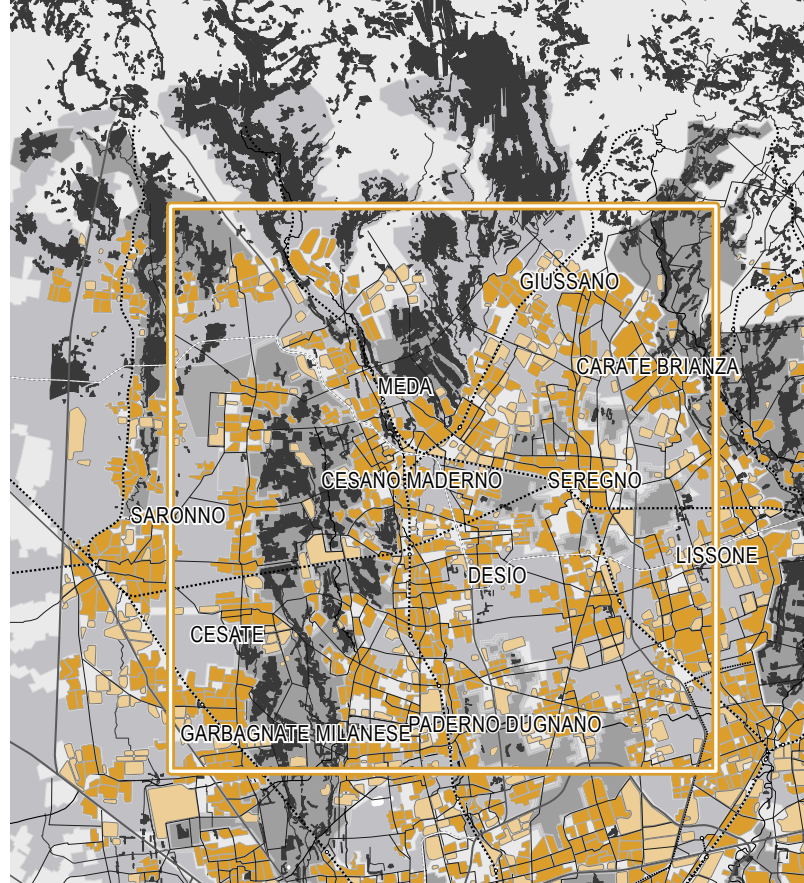
**circa 415.000 abitanti**  
**circa 180 kmq di sup.**  
**circa 2300 ab/kmq**

#### Un'immagine progettuale

Per dare corpo all'immagine di una città multipolare che si ripensa costruendo ambiente e paesaggio è necessario muoversi in diverse direzioni. Innanzitutto, connettere in una rete, differenziare e rendere più complessi il **sistema degli spazi centrali e dei servizi sovracomunali**, costruendo una rete di trasporto collettivo tra di essi. La valorizzazione delle complementarietà richiede accompagnamento nei processi di differenziazione multifunzionale; la promozione di sinergie richiede forme di cooperazione nella gestione e promozione di alcuni servizi attività. Entrambe le politiche possono essere arricchite da una politica attiva di sostegno ad alcune attività più deboli che tuttavia rendono più complessi gli spazi centrali, prestando maggiore attenzione ai connotati spaziali e architettonici di queste centralità e riorganizzando il sistema della mobilità collettiva per favorire l'interconnessione.

In secondo luogo, **costruire ambiente, natura, spazi di rallentamento** e di possibile uso collettivo nelle residue aree agricole, integrando nella gestione e nel territorio i parchi esistenti. Ben oltre il tema della pur necessaria promozione di politiche di tutela all'interno dei tre parchi (regionali e locali), è necessaria una politica tesa a promuovere condizioni minime di abitabilità di naturalità, di creazione di spazi di rallentamento se non di silenzio, di luoghi fruibili collettivamente e in modo flessibile, sviluppando l'ipotesi della Dorsale Verde Nord avanzata dalla stessa Provincia.

In terzo luogo promuovere **progetti integrati a ridosso di alcuni interventi infrastrutturali** ed elaborare criteri guida per la più diffusa **ristrutturazione urbanistica dei tessuti edificati**. Le politiche di gestione e di rinnovo di alcune infrastrutture che attraversano questa città possono e debbono essere pensate come occasione di forme di progettazione urbanistica integrata, come occasione per praticare lo spazio intermedio tra le politiche settoriali o municipali e forme generose, ma spesso generiche e poco operative di pianificazione d'area. I diversi progetti non possono essere pensati come



0 4 km

politiche settoriali, ma debbono diventare occasione per guidare la localizzazione di alcune funzioni attrattive, di densificazione del tessuto edificato, di riqualificazione del medesimo e del paesaggio costruito e degli spazi aperti.

Infine, occorre **mettere in rete le diverse municipalità e i consorzi**, evitando l'eccessiva attuale frammentazione per promuovere più selettive politiche industriali e una riformulazione delle strutture e dei servizi del *welfare* locale. Le azioni a favore di una più raffinata politica a sostegno delle imprese innovative e concorrenziali e quelle per una forma di coordinamento sovracomunale di strutture e di servizi di *welfare* sono quanto mai necessarie. Esse richiedono tuttavia la promozione di forme di coordinamento di messa in rete tra le amministrazioni e altri soggetti attivi sul territorio e tra queste reti e livelli di governo superiori e gli attori sovralocali.

**7,8% variazione della popolazione dal 94 al 2004**

**117.792 addetti di cui 51.455 nel settore manifatturiero**

**5.440 addetti al terziario avanzato**

**59% superficie urbanizzata**

**Nel 2004 (centralina di Meda) i valori limite annuali di PM<sub>10</sub>, di O<sub>3</sub> (ozono) e di NO<sub>x</sub> (ossidi di azoto) non sono stati rispettati.**

**Una città dalla straordinaria qualità ambientale, paesistica e storico-culturale, anche se non sempre percepita, tutelata e valorizzata.**

**Una città che, collocata nel cuore del Parco Agricolo Sud Milano, può diventare un polo internazionale di eccellenza dei servizi sanitari e della ricerca nella filiera bio-medicale.**

## IL SUD OVEST

### LA CITTÀ DELLE ACQUE E DELLA SALUTE

#### La città

La storia della città del Sud Ovest è innanzitutto quella dei processi spontanei e poco governati di traboccamento di funzioni metropolitane (residenziali, produttive, di servizio) spesso di bassa qualità; ma affonda le sue radici nel tempo lungo dei mutamenti del paesaggio e della società rurale.

Questa storia ha costruito una **pluralità di trame insediative**; una prima trama è costruita intorno allo sviluppo lineare lungo alcune grandi infrastrutture; una seconda trama è rappresentata dalla stratificazione di tre figure insediative progressivamente distanti dalla città capoluogo (la conurbazione alla periferia milanese, i poli urbani di maggiore dimensione, i centri minori "persi" nel contesto del parco agricolo); una terza trama è invece riconducibile al palinsesto del Parco Sud.

#### Scenari e tendenze in atto

Nella città del Sud Ovest sono in atto processi rilevanti di natura economica e sociale, programmi di investimento da parte di grandi operatori e politiche pubbliche che permettono di identificare due "vie" possibili dello sviluppo metropolitano.

Un primo scenario disegna una **via "bassa"** alla ridefinizione del ruolo del sud-ovest milanese nella regione urbana, che non intacca il modello di sviluppo centrato sulla localizzazione di funzioni espulse dal nucleo urbano (i grandi quartieri di edilizia economica e popolare nei quali si concentrano forti problemi di degrado sociale e di convivenza; l'agglomerazione di mediocri capannoni nelle aree produttive; alcuni servizi industriali "ingombranti", ma anche i contenitori commerciali del consumo di massa e le grandi infrastrutture viabilistiche), caratterizzato da un sistema di imprese fragile e a bassa intensità

tecnologica e da un livello scarso di scolarizzazione e di dotazione di servizi ad alto valore aggiunto.

Un secondo scenario permette invece di riconoscere una via "alta" allo sviluppo, fatta di buona **qualità insediativa**; di un'eccellente dotazione di aree per il tempo libero e di uno straordinario **patrimonio storico e ambientale** (a partire dall'esemplare sistema delle acque); di alcune **eccellenze** dal punto di vista dell'offerta a scala metropolitana di servizi alla persona. In particolare questa via "alta" può appoggiarsi sulla presenza e sulla futura crescita di strutture d'eccellenza nei settori dei servizi e della ricerca sanitaria, che potrebbero costituire la risorsa a partire dalla quale costruire un **cluster territoriale integrato della salute**.

In definitiva la città del Sud Ovest appare a un bivio: da una parte sembra verosimile l'intensificarsi di fenomeni di crescita metropolitana lungo la via "bassa", nella quale l'integrazione con la regione urbana sembra segnata nella migliore delle ipotesi da una logica di "decentramento funzionale"; dall'altra è possibile il consolidamento di alcuni tratti originali dei processi di sviluppo territoriale, in ragione delle possibilità offerte dai tratti del paesaggio e dal **consolidamento reticolare di alcune eccellenze** in settori a forte valore aggiunto e ad alta tecnologia.

#### Un'immagine progettuale

La città del Sud Ovest può diventare per la regione urbana milanese un parco **delle tecnologie e dei servizi alla persona nella filiera della salute**.

Un parco che dispiega pienamente le opportunità offerte dalla presenza di un patrimonio attivo di risorse storiche, culturali, paesistiche; che consolida e mette in rete le **presenze eccellenti dell'economia sanitaria** attivando un vero e proprio cluster territoriale integrato; che **valorizza la qualità insediativa** e che promuove una decisa azione di **riqualificazione urbana**; che costruisce le condizioni per



l'insediamento di **centri di ricerca e formazione superiore** nel campo delle tecnologie ambientali, della salute e delle politiche del welfare.

Un parco costruito sull'armatura rappresentata dal sistema delle acque e che assume la presenza del Parco Agricolo Sud Milano come una straordinaria possibilità per **politiche attive** sul fronte della cultura, del tempo libero, della produzione agricola di qualità, della valorizzazione della biodiversità.

Un parco che sia il **palinsesto di un'economia delle qualità**, che cerca di porre in connessione luoghi di eccellenza metropolitana e progetti "locali" di sviluppo; che si mette in rete con altri grandi parchi di cintura metropolitana in Europa e nel mondo anche per promuovere una cultura della qualità urbana e ambientale e della salute.



**Oltre 1.000 posti letto nelle grandi strutture ospedaliere**  
**Oltre 70.000 pazienti l'anno nelle grandi strutture ospedaliere**  
**400 studenti e 300 nuovi ricercatori nel Centro di Ricerca e Didattica Humanitas, sta decollando il progetto CERBA dell'IEO**  
**Quasi 12.000 ha di superficie a parco**

**circa 220.000 abitanti**  
**circa 175 kmq di sup.**  
**circa 1.260 ab/kmq**

**Un'area di elevato pregio ambientale, caratterizzata dalla presenza di due grandi parchi regionali, che può candidarsi a ospitare attività di eccellenza nel settore del tempo libero, della ristorazione, della cultura, interpretando i propri ambiti di pregio come luogo di progetti di sviluppo.**

## IL MAGENTINO E L'ABBIATENSE LA CITTÀ DEL FIUME

### La città

La città dell'Abbiatense e del Magentino si caratterizza per la presenza di una **rilevante percentuale di territorio non urbanizzato** e regolamentato dalla presenza di due **parchi regionali** (il Parco del Ticino e il Parco Agricolo Sud Milano). Elementi distintivi sono la bassa densità abitativa e la limitata pressione insediativa, una struttura urbana organizzata in piccoli **centri non ancora conurbati** che fanno riferimento a **un centro urbano di rilevanza sovracomunale**, la presenza di reti infrastrutturali deboli. È una città che ha storicamente basato la propria economia su **agricoltura e sviluppo industriale**, trascurando le attività terziarie, e che, per ragioni infrastrutturali, economiche, ambientali ma anche di organizzazione della società insediata, è rimasta relativamente **isolata** rispetto ai processi di sviluppo metropolitano.

### Scenari e tendenze in atto

Magentino ed Abbiatense sono rimasti relativamente estranei ai processi di urbanizzazione che hanno investito gli ambiti più dinamici dell'area urbana milanese. La presenza di due parchi regionali che tutelano gran parte del territorio, ma anche la relativa "eccentricità" rispetto agli assi storici di sviluppo metropolitano contribuiscono a spiegare il processo che ha portato questa 'città' a conservare la condizione unica e irripetibile di **grande polmone verde** del territorio provinciale. Il tessuto insediativo, nonostante le tendenze diffusive, si presenta ancora privo di saldature; è caratterizzato da centri storici ben conservati, da alcuni elementi di elevato pregio storico-artistico, dalla trama locale del piccolo commercio. Sono riconoscibili diverse forme di sviluppo dei centri urbani: i comuni a est, con crescita inse-

diativa più elevata e identità più deboli; la fascia centrale, di piccoli Comuni che si presentano come una delle aree a maggiore intensità di sviluppo della provincia; i Comuni lungo il Ticino, che si confrontano con la regolamentazione del Parco.

Da alcuni anni sono iniziati **processi di forte trasformazione**: nelle dinamiche insediative, con un aumento della pressione sul territorio; sul sistema economico, per la crisi del settore industriale e per effetto della delocalizzazione di attività dalla metropoli; nell'assetto delle reti infrastrutturali, investite da nuovi progetti.

Abbiatense e Magentino, che pure presentano storie e caratteri in parte differenti, si confrontano oggi con le dinamiche metropolitane, potendo riprogettare il proprio ruolo. Questa situazione presenta da un lato importanti opportunità di sviluppo, necessarie a un territorio che deve in parte riconvertire il proprio sistema produttivo, dall'altro presenta forti rischi di perdita dell'identità locale. La chiave risiede nell'interpretazione del **patrimonio di aree libere** con cui gli attori locali decideranno di operare sul territorio: spazio libero per l'espansione dei centri urbani e il posizionamento di funzioni metropolitane, oppure risorsa da preservare, che può divenire essa stessa luogo e volano di progetti di sviluppo territoriale. **Due scenari** dunque: uno di forte sviluppo, con la conversione delle aziende in crisi in attività terziarie, commercio a larga scala, logistica, loisir di massa e una forte infrastrutturazione; uno di conservazione della specificità del territorio, l'alto pregio ambientale, che non significa rinunciare allo sviluppo, ma compiere scelte differenti.

### Un'immagine progettuale

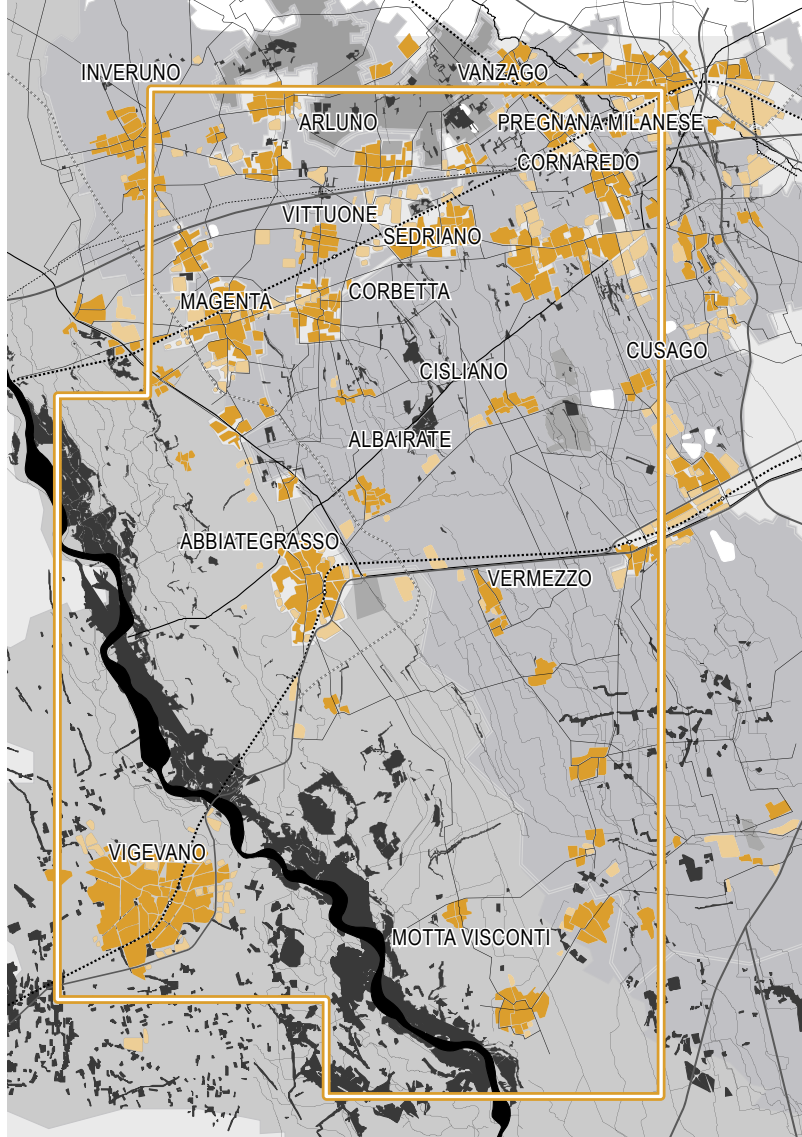
Uno scenario che legga il territorio dell'Abbiatense e del Magentino come **Città del Fiume**, pur non trascurando la necessità di affrontare alcune problematiche emergenti in termini, ad esempio, di ripensamento del sistema produttivo e adeguamento della rete infrastruttu-

rale, punta a valorizzare il grande vantaggio competitivo che questo territorio ha saputo costruire e conservare nel tempo: la presenza di un **patrimonio ambientale** di grande pregio.

La città del fiume coglie l'opportunità rappresentata dalla presenza dei Parchi regionali, del sistema delle acque costituito dal Ticino ma anche dai Navigli e dai canali, dalla trama dei centri storici vitali e ben conservati, dalla rete del piccolo commercio locale, raro esempio di mixité in un territorio provinciale sempre più caratterizzato dalle grandi superfici commerciali.

Una città che premia le eccellenze presenti sul territorio, che costruisce **politiche attive sul paesaggio**, che valorizza la **qualità insediativa**; una città parco che progetta il proprio sviluppo leggendo le proprie specificità come occasioni da proporre ad altri territori, costruendo politiche culturali, ambientali, del tempo libero, della ristorazione di qualità che, allo stesso tempo, tutelino gli spazi naturali, del rallentamento e del silenzio, e li aprano a una fruizione sostenibile che ne consolidi il carattere di risorsa a scala territoriale.

**circa 190.000 abitanti**  
**circa 370 kmq di sup.**  
**circa 520 ab/kmq**



**circa 35% di territorio occupato dal Parco Agricolo Sud Milano**  
**circa 42% di territorio occupato dal Parco del Ticino**  
**circa 77% di territorio regolamentato dalla presenza dei parchi**  
**86% superficie non urbanizzata**

**Un'area di industrializzazione matura, collocata in una posizione strategica della regione urbana, che può candidarsi ad accogliere attività produttive di qualità e a mantenere e consolidare un ruolo di eccellenza industriale.**

## L'ALTO MILANESE

UNA PIATTAFORMA DELLA PRODUZIONE,  
DELLA LOGISTICA E DELLA CONOSCENZA

### La città

L'Alto Milanese è un **ambiente insediativo complesso**, collocato in uno dei quadranti della regione urbana investiti da più rilevanti investimenti (Malpensa a nord ovest, alta capacità ferroviaria a ovest, nuova Fiera e Arese a sud) che, nel corso del tempo, si riconosce e viene riconosciuto sempre più come territorio unitario. In questa città composita convivono modelli insediativi e di sviluppo diversi: l'**urbanizzazione lineare densa**, armatura dello sviluppo di antica industrializzazione lungo l'asse del Sempione, che fa centro sul polo di Legnano; l'area meno densamente urbanizzata che circonda a est e a ovest l'asta del Sempione e che delinea i tratti di una vera e **propria "corona verde"**; l'**urbanizzazione più rada e reticolare del Castanese** a ovest; l'**urbanizzazione reticolare più densa** di altri Comuni verso il cuore metropolitano.

### Scenari e tendenze in atto

Per la collocazione geografica strategica, per la struttura insediativa complessa e per la fitta trama infrastrutturale l'Alto Milanese è stato storicamente **una delle principali piattaforme produttive** della regione urbana milanese e di tutta la fascia pedemontana lombarda. Oggi questo ruolo sembra essere messo in crisi da un'erosione molto forte della stessa base produttiva.

Si tratta di una **crisi** non recente, che affonda le sue radici nei processi complessivi di ristrutturazione e riorganizzazione dell'apparato produttivo "fordista" lombardo e nazionale (alcune grandi imprese hanno chiuso i battenti già vent'anni fa, generando anche un'offerta rilevante di aree industriali dismesse), ma che ha conosciuto nel corso degli ultimi anni un'ulteriore accentuazione.

L'Alto milanese è dunque un territorio in fase di profonda **ristrutturazione**, caratterizzato dalla crisi e dalla transizione delle specializzazioni economiche tradizionali (a partire dal tessile-abbigliamento e dalla meccanica) ma anche da dinamiche in parte inedite sul terreno dell'organizzazione d'impresa e del lavoro.

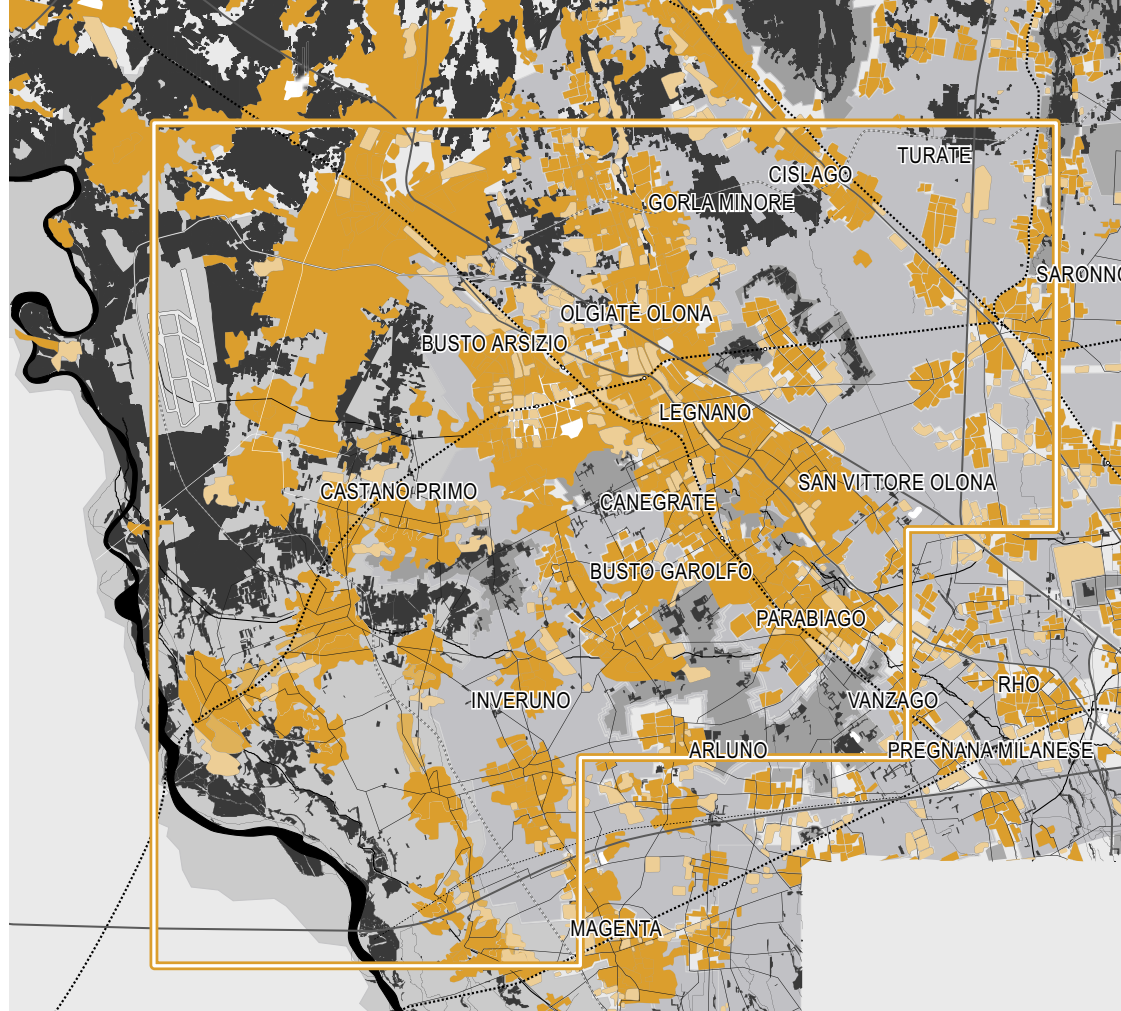
Tali dinamiche sembrano alludere a due scenari possibili. Un primo scenario, basato sul pieno compimento del processo di terziarizzazione e "metropolizzazione" dell'Alto Milanese e sul progressivo abbandono della specializzazione manifatturiera; un secondo scenario, centrato sul rilancio dell'Alto Milanese come piattaforma produttiva capace di valorizzare le possibili **sinergie territoriali** con i grandi poli metropolitani e regionali che la circondano e di accentuare la crescita di produzioni *science based* e *information intensive*, in stretta relazione con lo sviluppo di attività nei settori della ricerca e dell'alta formazione.

Da questo punto di vista nel corso degli anni, pur in presenza di una serie di iniziative interessanti e di tentativi generosi, è sembrata mancare la capacità di immaginare in modo condiviso il futuro di questo territorio. Anche in ragione dell'oggettiva complessità (23 Comuni con taglie e storie diverse), il livello di **cooperazione sovracomunale** è stato più basso che in altri contesti della regione urbana, anche se si può riconoscere una discreta offerta di servizi a scala vasta in alcuni settori. È proprio su questo terreno che si gioca la possibilità di continuare a pensare l'Alto Milanese come ambiente della produzione, pur con **caratteristiche di qualità e sostenibilità diverse dal passato**.

### Un'immagine progettuale

Uno scenario di riscatto dell'Alto Milanese passa attraverso una ridefinizione della sua identità che si possa radicare nella valorizzazione del suo **patrimonio di cultura del lavoro e dell'impresa** e che rilanci il suo ruolo di **piattaforma produttiva innovativa** della regio-





0 4 km

ne pedemontana lombarda. Si tratta di una suggestione progettuale che prova a mettere al lavoro alcuni vantaggi competitivi tradizionali dell'Alto Milanese (dotazione infrastrutturale, imprenditorialità, culturali del lavoro) e a porli in relazione alle possibilità inedite offerte da una **collocazione geografica strategica** nelle reti lunghe e corte della regione urbana nel suo insieme.

Se riesce a intensificare un orientamento strategico e cooperativo, per esempio attraverso lo sviluppo del **progetto di pianificazione strategica** promosso dalla Provincia di Milano e avviato con il coordinamento di Euroimpresa e la verifica della prospettiva del circon-

dario, l'Alto Milanese può trasformarsi in una piattaforma produttiva innovativa, nella quale attività manifatturiere ad alto **contenuto di tecnologia e di capitale umano** convivono con un solido tessuto di piccole e medie imprese; **servizi tecnologici e logistici** di alta qualità si connettono a un sistema regionale di luoghi e processi di produzione e riproduzione dei saperi e delle conoscenze; un'attenta azione di **riorganizzazione degli spazi fisici della produzione** diventa l'altra faccia di una politica di riqualificazione dei centri urbani e di cura e salvaguardia delle aree inedificate.

**circa 240.000 abitanti**  
**circa 220 kmq di sup.**  
**circa 1.100 ab/kmq**

**Oltre 80.000 addetti, di cui il 45% circa occupati nel settore manifatturiero.**  
**1,8 indice di specializzazione nel settore manifatturiero. Circa 9.000 addetti nei settori science based e information intensive. Oltre 1.700 ha di superficie dei tre Parchi Locali di Iniziativa Sovracomunale (PLIS)**



# Un territorio complesso e dinamico, al centro di trasformazioni significative per qualità delle funzioni insediate e quantità di territorio coinvolto, che deve progettare reti forti per disegnare strategie, costruendo un vantaggio competitivo nel campo dell'innovazione sostenibile.

## IL NORD OVEST

### LA CITTÀ DELL'INNOVAZIONE SOSTENIBILE

#### La città

Il Nord Ovest milanese è un territorio articolato, in parte conurbato al capoluogo, in parte strutturato su centri di dimensioni piccole e medie, che ha saputo gestire le **contraddittorietà degli effetti del proprio sviluppo**: ricchezza e dinamicità dovuta alla presenza delle grandi industrie e presenza di **emergenze ambientali**; **grande accessibilità** e forte **congestionamento** della rete viabilistica; presenza di **centri urbani vitali** e di **quartieri dormitorio e periferie** cresciuti a ridosso dei grandi poli industriali. Territorio **densamente urbanizzato**, ha sviluppato una forte **cultura dell'accoglienza**, una propria sensibilità rispetto alle **problematiche ambientali** e costruito politiche attive sulla presenza di **poli culturali** significativi. Questo territorio, e in particolare l'area del rhodense, oggi si confrontano con la **crisi** del proprio **sistema economico** ma anche con il mutamento di prospettiva portato dalla localizzazione del polo esterno della **Fiera**.

#### Scenari e tendenze in atto

Il Nord Ovest è un territorio che presenta una **rete di soggetti** particolarmente **integrata**, soprattutto nella sua dimensione istituzionale, e che vede la presenza di forme di coordinamento per lo sviluppo di politiche a livello di comprensorio, oggi presenti nei settori della cultura, dei servizi, dell'occupazione. È necessario **potenziare questo vantaggio**: integrando gli attori del mondo economico e del terzo settore, costruendo forme di coordinamento che centrino l'attenzione sulle tematiche economiche e sulle strategie territoriali (il recente **Bando per lo sviluppo del Rhodense** promosso dall'agenzia di sviluppo Comuimpresa è, in questo senso, un segnale molto positivo),

ma anche attivando sinergie all'interno di un tessuto associativo che oggi è fitto e variegato ma frammentato.

Il territorio oggi si confronta con **alcune grandi questioni che costituiscono le variabili del suo sviluppo futuro**: la presenza di **funzioni rilevanti alla scala territoriale** (Fiera, Malpensa); la presenza di **aree dismesse** quantitativamente e qualitativamente rilevanti (Arese, ma non solo); i flussi di **nuove popolazioni** (investitori e manager, espositori, visitatori, lavoratori a bassa qualificazione e così via). Si può parlare di un momento di crisi che apre una **fase di possibile ridefinizione di alcuni sistemi**: industriale, infrastrutturale ma anche ambientale, culturale, commerciale, della formazione professionale, del mercato immobiliare. Le strategie che il territorio assumerà rispetto a queste questioni costruiscono gli scenari di sviluppo di questo territorio.

**La grande sfida è quella di riuscire a governare le trasformazioni e di non esserne dominati, di non lasciarsi trasformare in territorio di 'servizio' alle nuove funzioni, ma di divenire protagonista delle offerte che il territorio lega alle nuove funzioni e della costruzione di una relazione tra territorio e nuove superfici, facendo assorbire loro alcuni caratteri, problematiche, risorse del territorio.**

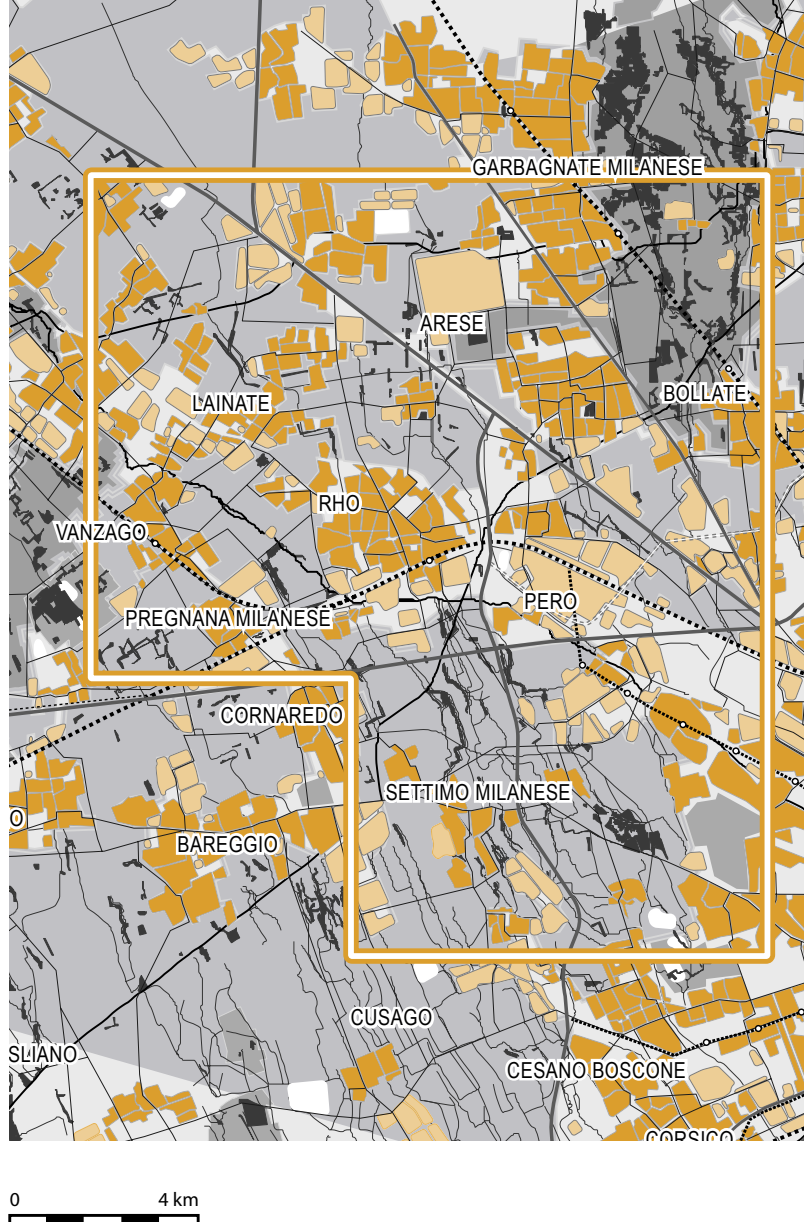
#### Un'immagine progettuale

La chiave per superare i rischi dovuti a una crescita veloce e di grande impatto territoriale e per cogliere le opportunità di legare alle trasformazioni lo sviluppo di diverse realtà sul territorio, è la **costruzione di reti forti**, multilivello e multisettoriali.

Questo passo rappresenta la pre-condizione affinché le grandi funzioni non producano solo 'indotti', ma divengano **fattori di crescita e promozione dell'innovazione** del tessuto esistente; si costruiscano progetti strategici **sul riuso e la riqualificazione dei siti dismessi**; venga definita una **politica dell'accoglienza**; si progetti

strategicamente lo sviluppo del territorio nelle sue diverse componenti.

**Fare rete** è necessario per la **ricostruzione di un'identità locale**; è prioritario affinché i nuovi poli che si costituiranno sul territorio **non generino nuove 'periferie'**, creando squilibri nella distribuzione di svantaggi e benefici; è la condizione perché la società locale riesca a costruire **strategie per la generazione dell'innovazione**, definendo azioni e progetti in grado di innescare processi innovativi a scala territoriale. Le grandi trasformazioni, in corso e attese, sono l'occasione per progettare uno sviluppo sostenibile. La **memoria della cultura industriale** costituisce il naturale retroterra dal quale partire per riqualificare i vecchi contenitori, mantenendo da una parte la funzione produttiva, dall'altra inserendo nuovi servizi innovativi, nell'ottica dell'**innovazione sostenibile** (ricerca, energie rinnovabili, tecnologia sostenibile, con la possibilità di attrarre il mondo universitario).



**circa 280.000 abitanti**  
**circa 120 kmq di sup.**  
**circa 2200 ab/kmq**

**Superficie Fiera: 121 ha**  
**Area Arese: 153 ha**  
**18.884 imprese attive**

# Un territorio densamente abitato e infrastrutturato che ha compiuto il passaggio oltre il fordismo, che svolge un importante ruolo di cerniera tra diverse parti della regione urbana, che chiede di migliorare le proprie condizioni di abitabilità, di riorganizzare i propri servizi, di inspessire le relazioni tra i centri.

## IL NORD MILANO

### LA CITTÀ CERNIERA DELLA REGIONE URBANA

#### La città

La città del Nord Milano è in gran parte l'esito dei processi di industrializzazione e di urbanizzazione che hanno investito il territorio lungo l'intero arco del secolo scorso. Le **grandi aree industriali** (oggi dismesse e in parte riutilizzate), gli spazi occupati dalle infrastrutture, i densi quartieri residenziali testimoniano sia la stagione della prima industrializzazione lombarda, sia quella caratterizzata dai processi di espansione della città centrale del secondo Dopoguerra, con la crescita dei centri di prima corona metropolitana. Il Nord Milano, profondamente investito da processi di trasformazione economica, sociale e urbanistica, dovuti principalmente a fenomeni di ristrutturazione produttiva e di riconversione occupazionale, sembra oggi aver compiuto la propria **transizione verso un nuovo modello di sviluppo post-fordista**. Non è più il territorio delle grandi fabbriche, ma una città nel quale il modello della "economia delle varietà locali" e dell'economia della conoscenza si sta definitivamente affermando.

#### Scenari e tendenze in atto

Le riflessioni sul futuro del Nord Milano incrociano in parte temi da tempo presenti nell'agenda delle politiche locali, in parte dettati da processi e sfide emergenti. Il primo scenario riguarda la **riqualificazione diffusa** e la **ricucitura territoriale**. In questa città sono presenti criticità ormai note, sulle quali sono state già intraprese azioni, ma la cui rilevanza impone uno sforzo ulteriore orientato al loro trattamento: la riqualificazione urbana per i **grandi insediamenti residenziali**, che necessitano ancora di operazioni di rigenerazione e di iniziative incisive nel campo dell'inclusione e del recupero della marginalità sociale; la **riconnesione dei grandi spazi verdi**, per

consolidare e ricucire i parchi e le aree verdi minute del territorio in un disegno di insieme, come parte di un **grande "dorsale verde"**, e come elemento di qualità dello spazio urbano quotidiano; le **connessioni ciclo-pedonali**, in un territorio frammentato, fortemente segnato dalla presenza delle infrastrutture, che chiede un'incisiva azione di identificazione di percorsi alternativi a quelli del mezzo privato; la **mobilità con il modo pubblico**, come strategia generale di aumento dell'accessibilità delle varie parti del territorio, soprattutto in senso trasversale, in una rete infrastrutturale e del trasporto collettivo che privilegia ancora le direttrici storiche nord-sud.

Un secondo scenario riguarda la **riorganizzazione dei servizi e delle grandi funzioni pubbliche sovracomunali**. In seguito alla costituzione della Provincia di Monza e Brianza, la riorganizzazione di una serie di servizi è divenuta un tema chiave, a cominciare da quelli sociosanitari, per i quali sembra opportuno promuovere – come suggerisce il documento di avvio del nuovo Piano Strategico d'area – una vera e propria **proposta di riassetto territoriale** e di ridefinizione dell'attuale **sistema gestionale**.

Un terzo scenario è quello che punta all'ulteriore qualificazione del percorso di sviluppo del Nord Milano, lavorando su **servizi e funzioni** (formazione e lavoro, cultura e tempo libero, istruzione e Università) che possono rappresentare importanti **fattori di centralità territoriale** e generare **nuovi flussi e nuove relazioni spaziali**.

#### Un'immagine progettuale

L'immagine su cui è possibile impostare una nuova fase di progettazione strategica per il Nord Milano è quella di una **"città-cerniera"**. Una città-cerniera tra modelli passati di produzione e organizzazione dello spazio (il territorio della fabbrica fordista, delle grandi infrastrutture) e modelli in parte ormai consolidatisi (le strade mercato; le aree specializzate della grande distribuzione e del tempo libero; il Parco Nord come nuova grande "piazza metropolitana") ed in parte in via di

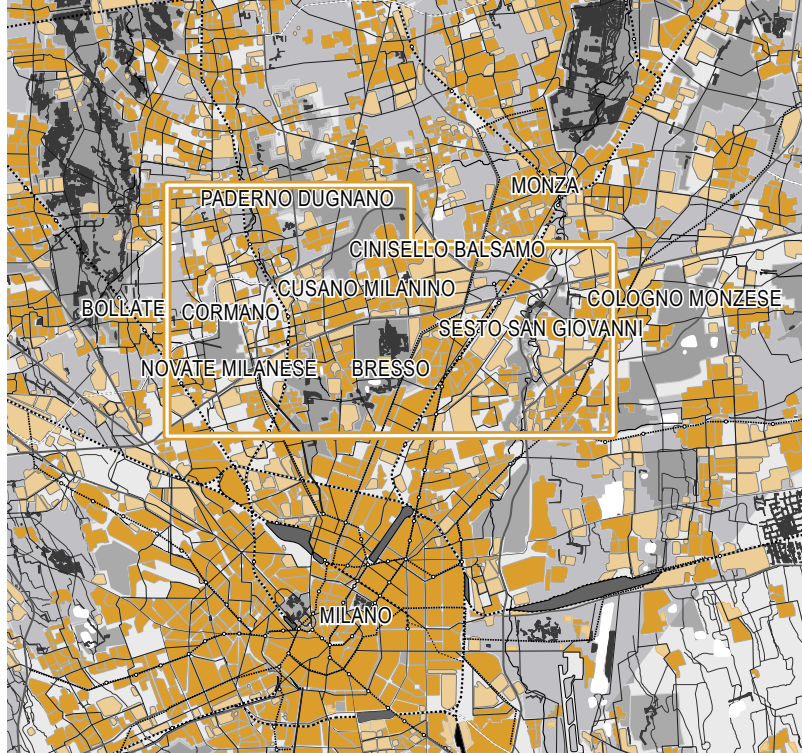
formazione (le aree dismesse già rioccupate o ancora in cerca di una nuova destinazione). Proseguendo nella rassegna di questioni aperte vi sono i quartieri periferici su cui insistono politiche di rigenerazione; i nuovi spazi della piccola impresa; i parchi locali di interesse sovra-comunale in corso di consolidamento (come quello del Grugnotorto) o di definizione (come quello della Media valle del Lambro).

**Una città-cerniera tra Milano e la Brianza**, per la quale il processo di costituzione della nuova Provincia di Monza e Brianza impone sia uno sforzo di riorganizzazione di alcuni grandi servizi pubblici, sia soprattutto di ridefinizione del proprio ruolo territoriale nel mutato quadro dei confini amministrativi dell'area milanese.

Una città-cerniera nell'ambito della più ampia città che dall'Alto milanese e dal Nord Ovest giunge al Vercatese e all'Adda Martesana, posta quindi **all'incrocio del denso campo delle relazioni trasversali** tra la città centrale e la Brianza.

Per svolgere la funzione di città-cerniera, il Nord Milano dovrà infine essere in grado di promuovere **strategie di inspessimento delle relazioni tra i centri** che lo compongono, sia sul piano fisico (favorendo interventi di ricucitura fisica tra le sue singole parti, lavorando sulla connessione tra gli spazi aperti), sia sul piano del rafforzamento della cooperazione intercomunale.

**circa 310.000 abitanti**  
**circa 60 kmq di sup.**  
**circa 5300 ab/kmq**



**Superficie destinata a parco:**  
**366 ha**  
**Variazione 1991-2001 delle**  
**unità locali: +22,5%; variazione**  
**1991-2001 degli addetti: +3,4%;**  
**variazione 1991-2001 delle unità**  
**locali con un addetto: +57%;**  
**tasso di disoccupazione al 2001**  
**nell'area: 5,6%**

# Un limite preciso e un affaccio verso gli spazi aperti della pianura irrigua e la porta di accesso da sud alla regione urbana milanese: un “affaccio a mare” di qualità in cui eccellenze della città della residenza e del lavoro e un nuovo paesaggio naturale si accostano senza confondersi.

## LA CITTÀ DEL SUD EST

### UN “AFFACCIO A MARE” SULLA PIANURA IRRIGUA PER LA REGIONE MILANESE

#### La città

Il triangolo formato dalle vie Emilia, Paullese e dalla valle dell'Adda individua la città del sud Est milanese, un territorio caratterizzato forti contrasti e giustapposizioni, che vive della **relazione con le infrastrutture** che hanno sempre garantito accessibilità e, nel contempo, isolamento. Una città dal cuore verde percorso dalla valle del Lambro e dai **margini formati da conurbazioni lineari dense e articolate**. Sullo sfondo continuo del paesaggio agrario si è formata una città composta da un arcipelago di **isole giustapposte**: eccellenze direzionali, aree produttive degradate, centri storici e nuclei monumentali e agricoli, aree di intenso sviluppo residenziale suburbano, centri commerciali connessi e circondati da strade e svincoli, isole residenziali di alta qualità.

#### Scenari e tendenze in atto

Nella città del sud Est convivono **due paesaggi** molto diversi: il **paesaggio agricolo**, naturale e dei centri antichi; il **paesaggio delle conurbazioni lineari** disposte lungo la via Emilia e la Paullese. Queste due condizioni urbane sono interessate da cambiamenti profondi, sia esogeni che endogeni, che riguardano l'economia agricola e il paesaggio agrario, le infrastrutture, gli insediamenti terziari e produttivi, la domanda di nuovi insediamenti. I cambiamenti possono essere collocati idealmente su **strati differenti**. Un primo strato che accoglie il reticolo podereale e delle acque, sostegno e infrastruttura per l'agricoltura ma anche per le isole di lottizzazione residenziale, e che in passato ha costituito il principio di disposizione delle grandi agglomerazioni industriali. Un secondo strato che accoglie le infrastrutture propriamente dette, la cui maglia sarà completata dal prolungamento

della M3 verso Paullo e dalla costruzione, controversa, di un percorso alternativo alla tangenziale est milanese. Un terzo strato composto dalle differenti parti che, come isole, si accostano accogliendo al loro interno condizioni stabili e in cambiamento (si pensi all'area di San Francesco a San Donato Milanese o alle necessità di riqualificazione aree di Civesio e Sesto Ulteriano, ma anche alle “zattere” residenziali nel parco sud). Infine un ultimo strato, un disegno astratto che accoglie le configurazioni molteplici e variabili disegnate dalle pratiche di cooperazione interistituzionale che, da alcuni anni, contribuiscono a consolidare l'immagine unitaria del Sud-Est milanese (in particolare politiche per il lavoro e per la riqualificazione degli spazi produttivi, per i servizi, e anche rivolte al riconoscimento, alla tutela e alla conservazione della qualità del paesaggio urbano). La **composizione di questi diversi strati** lascia intuire due possibili esiti, accomunati da una verosimile accelerazione dello sviluppo: un primo esito risiede nell'ulteriore frammentazione del territorio, prodotta da una modalità di governo delle trasformazioni che separa all'interno di ciascun strato, ovvero gestisce i singoli processi a ridosso di specifici problemi e urgenze. Isolamento è qui condizione di efficacia. Un diverso esito potrebbe derivare dalla **costruzione di un'immagine unitaria** del territorio fondata sul riconoscimento di **valori paesaggistici** in evoluzione e sul riconoscimento delle  **differenze** proprie di ogni parte, un'immagine più complessa, fondata sulla costruzione di politiche che permettano di vivere e percepire il territorio del Sud-Est come una città nella città, fondata sull'attivazione di processi di pianificazione che integrino le politiche sovralocali con scelte locali.

#### Un'immagine progettuale

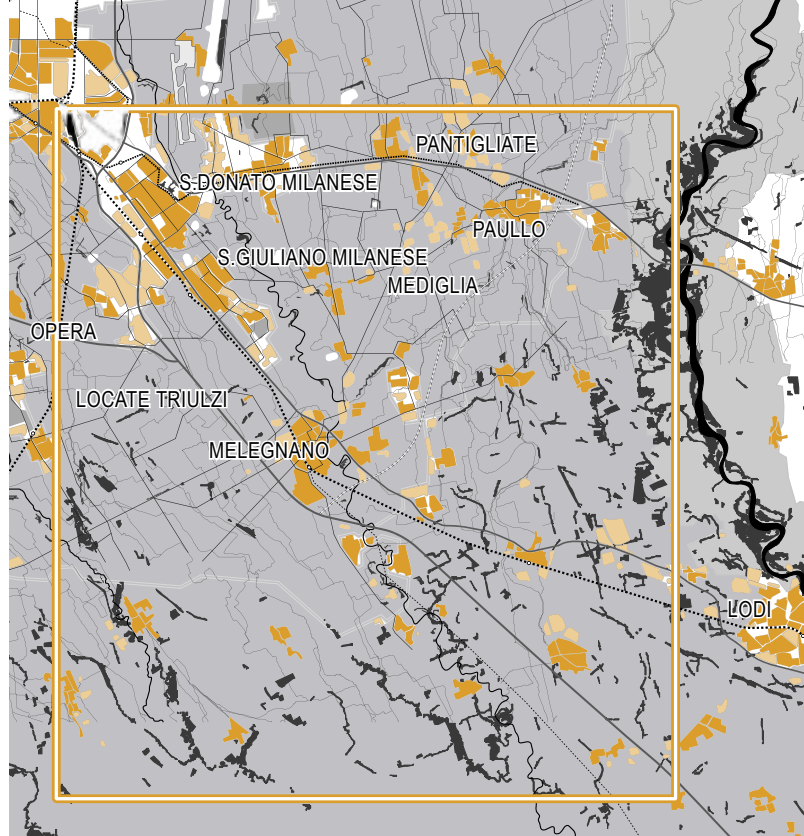
La città del Sud-Est milanese, può costituire il limite e l'**affaccio di qualità verso gli spazi aperti della pianura irrigua** e, nel contempo, la **porta di accesso** da Sud alla regione urbana. Chi giunge a Milano deve poter cogliere la qualità del paesaggio naturale e del



paesaggio urbano, anche grazie al fatto che l'uno e l'altro si accostano senza confondersi: un paesaggio composto da territori agricoli percorsi da siepi e filari che ne ricostruiscono la continuità, da un parco forestale che si sviluppa lungo il Lambro, da insediamenti residenziali di qualità, da borghi, castelli e abbazie, da edifici per terziari di grande bellezza, da ambiti produttivi riqualificati. Questa condizione può essere perseguita solo introducendo elementi d'innovazione che strutturino il territorio rafforzando le relazioni tra le conurbazioni lineari e il cuore agricolo e naturalistico: elementi che attengono alla **cooperazione sovracomunale nelle politiche urbanistiche**, quali il potenziamento dei **collegamenti locali**, **l'integrazione dei servizi** relativi alla formazione, alla scuola e alla cultura, la **riqualificazione diffusa delle aree produttive** e agricole degradate. Parti diverse di città, connotate da differenti qualità e ambienti possono allora guardare verso il centro della città del Sud-Est milanese, verso gli spazi aperti.

Il Sud-Est rappresenta dunque **un possibile territorio delle differenze nella qualità**, un territorio intensamente abitato che, in prospettiva, grazie alle nuove condizioni di accessibilità potrà accogliere **imprese e capitale umano** di qualità, all'altezza della sua storia, ma anche **nuovi abitanti residenti** offrendo l'opportunità di risiedere e lavorare in contesti accessibili, prossimi a spazi verdi, rispondendo alla domanda di **modelli abitativi innovativi**, alternativi alla città consolidata.

**circa 160.000 abitanti**  
**circa 180 kmq di sup.**  
**circa 880 ab/kmq**



**Estensione parco Sud all'interno dell'ambito 10.325 ha**  
**Incremento popolazione**  
**Popolazione 1991: 146.828**  
**Popolazione 2001: 153.217**  
**Popolazione 2004: 158.100**

# Un territorio metropolitano maturo ad alta accessibilità e intenso carico urbanistico, attraversato da nuovi progetti infrastrutturali e preoccupato di gestirne le pressioni insediative e ambientali, che si ripensa come “città parco” al servizio della regione urbana milanese, a partire da un rinnovato dialogo tra municipalità e società locali.

## DAL MARTESANA ALL'ADDA

### INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RISORSE STRATEGICHE PER LA REGIONE URBANA

#### La città

Territorio **composito**, dai confini tutt'altro che stabili, niente affatto omogeneo al suo interno, e caratterizzato dal susseguirsi di **diversi ambienti insediativi**, costituitisi a partire da differenti matrici territoriali e sulla base di differenti vocazioni socio-economiche. Se l'**acqua** ne disegna, oggi come un tempo, le caratteristiche morfologiche e i confini (a est l'Adda, a nord i canali Muzza, Villoresi e Martesana, a sud la linea delle risorgive), esso risulta ormai strutturato da est a ovest attorno a grandi **assi infrastrutturali** di antica e recente realizzazione attorno ai quali si sono prodotti negli ultimi trent'anni consistenti processi insediativi. Mentre la spalla occidentale è **saldata con il capoluogo** e ospita terziario e funzioni metropolitane, quella orientale propone ancora oggi **importanti risorse ambientali** tutelate; tra il confine settentrionale, che regge un fitto **tessuto di piccola e media impresa** e quello meridionale, che propone un patrimonio di **aree coltivate** ancora consistente, è ancora riconoscibile, al di là di alcune saldature rilevanti e problematiche, una fitta di **rete di centri urbani**, di insediamenti produttivi e terziari di qualità, ma anche di servizi di rango metropolitano e di campi coltivati e parchi locali.

#### Scenari e tendenze in atto

Il territorio dell'Adda Martesana conosce oggi importanti e profonde trasformazioni: protagoniste alcune delle **infrastrutture esistenti** oggetto in questi anni di tentativi interessanti di risignificazione e rifunzionalizzazione (il Naviglio Martesana, la Cerca, la Rivoltana e la Cassanese, la tangenziale esistente, la metropolitana e la ferrovia), ma anche alcune **infrastrutture di progetto** (la nuova tangenziale est-esterna, la Brebemi) che ne mettono in tensione ulteriormente la

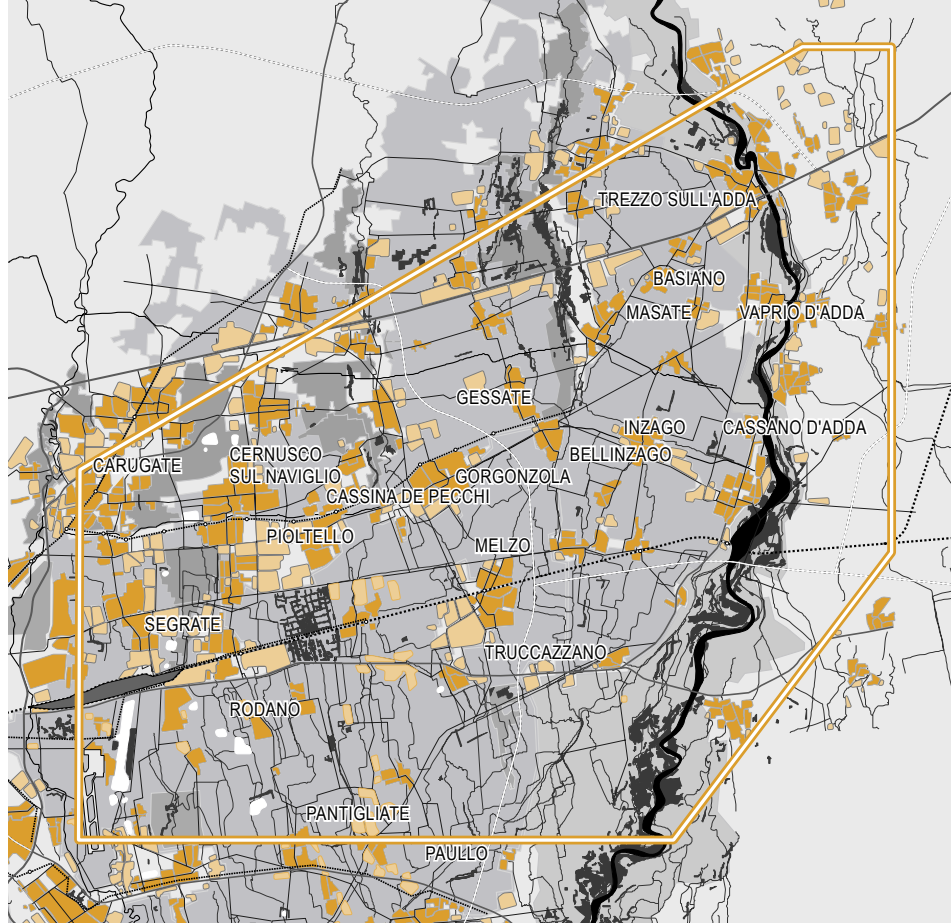
strutturazione territoriale, tanto da farne ancora oggi uno degli ambiti più significativi di **pressione insediativa**, non solo residenziale.

Si tratta anche di un **territorio della produzione in trasformazione**, da tempo pronto ad accogliere funzioni di livello metropolitano in uscita da Milano. Territorio di piccola impresa diffusa e sempre più frammentata e meno qualificata, ma anche della media impresa concentrata in prossimità dei grandi nodi e infrastrutture della A4, e del terziario in uscita da Milano lungo la tangenziale est e oltre, esso è da tempo oggetto di fenomeni di localizzazione di grandi superfici commerciali e di strutture per la logistica che complessivamente producono diffusi carichi urbanistici, erodono le risorse ambientali e al tempo stesso producono limitata e poco qualificata offerta di lavoro. Nelle quadre territoriali tracciate dall'intersezione dei principali assi infrastrutturali che lo innervano, intanto, appaiono sempre più **a rischio** gli **spazi aperti**: ciononostante, l'abitabilità di questo territorio è ancora per molti versi notevole grazie alle **risorse consistenti offerte dal Parco Sud e dal Parco dell'Adda**, grazie anche all'offerta di patrimonio sia ambientale che architettonico e paesistico, così come alla matura **condizione di urbanità** garantita dai Comuni di medie dimensioni che da tempo hanno avviato processi di riqualificazione e politiche di offerta innovativa di servizi agli abitanti.

#### Un'immagine progettuale

A partire dalla consapevolezza dei processi in corso, molti dei Comuni presenti in quest'ambito hanno da alcuni anni intrapreso, in occasione della realizzazione del Piano d'area nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, un'operazione di **riflessione a carattere intercomunale** sul futuro possibile di questo territorio, recentemente apertasi anche all'interlocuzione con le società insediate. La sfida proposta, a cui singolarmente già diversi Comuni lavorano autonomamente e con modalità diverse e di rilievo nel panorama provinciale, è quella di un territorio che vuole fare della propria

**circa 320.000 abitanti**  
**circa 300 kmq di sup.**  
**circa 1000 ab/kmq**



abitabilità e qualità ambientale un nuovo campo di investimento economico. Provando a pensarsi come una **città parco**, esso si propone di **consolidare la propria dotazione di territorio agricolo e verde tutelato** (ampliando la rete dei parchi e salvaguardando l'agricoltura come produttrice di territorio, oltre che di ricchezza), di **servizi pubblici e privati** (si pensi ai multisala, ma anche ai parchi tematici e ai parchi veri e propri, ai teatri e ai centri culturali e ai musei che questo territorio ospita o si propone di ospitare all'interno di un patrimonio artistico e architettonico, ancora solo parzialmente fruibile), di **abitazioni di qualità** (si pensi in questo caso alla promozione di una nuova offerta pubblica calmierata, ma anche ai regolamenti edilizi sostenibili o a operazioni ad alta ricaduta pubblica già avviate da alcuni Comuni) e farne **una risorsa a servizio di chi vi abita e lavora**, oltre che per la regione urbana milanese provando a richiamare qui funzioni metropolitane. Attorno a un riformulato concetto di sostenibilità e nel rispetto di esso, i Comuni stanno provando a mettere in relazione e a fare funzionare i materiali di un'economia che cambia, scrivendo insieme le regole per governarne le trasformazioni. In questo quadro le infrastrutture, esistenti e in progetto, che costituiscono uno dei principali nodi critici e discussi localmente e che hanno fino a ora giocato un ruolo di forte attivazione delle società locali, vengono

chiamate a rispondere alle esigenze di un territorio in trasformazione che intende però **fare salva la propria qualità ambientale**, piuttosto che attrarre indistintamente nuovi insediamenti. Provando a investire su essa per **attrarre iniziative e investimenti innovativi** economici di qualità, questo territorio sembra potere riscoprire e reinventare attorno alle infrastrutture per la mobilità collettiva di cui è già per altro dotato (la linea M2 e la ferrovia ad alta capacità) e alle proprie risorse ambientali il proprio futuro.

**29,8% di superficie urbanizzata;**  
**+3% crescita popolazione residente; +10,5% crescita abitazioni, 1991-2001;**  
**28,3% superficie a parco;**  
**utilizzo del suolo agricolo 47,1%;**  
**-20,1% addetti nel settore manifatturiero; +83,1% addetti nel settore dei servizi alle imprese;**  
**+19,6% crescita addetti nel settore del commercio; +26,3% crescita addetti del comparto trasporti e logistica, 1996-2001**

# Città poliedrica e plurale, città “scambiatrice” e dinamica nella quale una forte innovazione sociale si accompagna a nuovi problemi di accoglienza e di coesione sociale, città che domanda capacità di governo per essere insieme città - piattaforma territoriale e città - nodo funzionale.

## MILANO

CUORE DELLA REGIONE URBANA E NODO DI UNA RETE GLOBALE DI CITTÀ

### La città

Milano oggi è senza dubbio il **cuore geografico e funzionale** di una regione urbana vasta e dai confini non definibili una volta per tutte, ma è anche un nodo attivo dello spazio mondiale contemporaneo pensato e organizzato come fitto reticolo urbano. Questa doppia natura conferma e insieme ridefinisce i tratti originari dell'insediamento urbano milanese: la sua indiscussa **centralità geografica**, a scala regionale, ma anche nazionale e internazionale; la lunga tradizione di **città “scambiatrice”**, centro dinamico di traffici commerciali a differenti gittate; una fortissima **densità di relazioni sociali e produttive**, innervate nel territorio regionale, che hanno fornito gli elementi propulsori del peculiare sviluppo capitalistico lombardo.

### Scenari e tendenze in atto

Dal punto di vista delle dinamiche produttive e del profilo dell'economia urbana, Milano ha superato definitivamente gli assetti industriali manifatturieri che l'avevano caratterizzata nel corso del Novecento. Senza sprofondare in un declino irreversibile, Milano ha saputo coniugare in forme nuove la **propensione industriosa**, radicata nella sua cultura, con **un'economia dei servizi** fortemente connessa ai circuiti della produzione e dell'innovazione sociale e tecnologica e con un ruolo di nodo e terminale di un reticolo di produzioni distrettuali di portata regionale e nazionale. Milano esprime oggi un duplice volto economico: da un lato, città caratterizzata dalla presenza di **funzioni strategiche** con importanti effetti di filiera (si pensi, solo per fare alcuni esempi, alle attività universitarie e di R&S, o alle attività ospedaliere e medicali), dall'altro lato, rappresenta un significativo laboratorio delle **nuove forme del lavoro** autonomo e della **micro**

### impresa sociale.

Dal punto di vista delle dinamiche sociali, Milano offre segnali contraddittori, da un lato la città **invecchia** e perde popolazione da molti anni, allo stesso tempo essa continua ad **attrarre flussi immigratori** (a Milano sono presenti 143.125 stranieri residenti appartenenti a più di cento differenti etnie) ed è quotidianamente utilizzata da diverse **popolazioni metropolitane** che vi trovano luoghi di lavoro, di consumo e di fruizione culturale di rango. Indubbiamente, Milano presenta un'identità sociale meno forte e decifrabile del passato, ma è divenuta un campo urbano di rilevanti **trasformazioni dei modi e dei ritmi dell'abitare**.

Milano manifesta inoltre con più evidenza alcune condizioni endemiche di **sofferenza** (innanzitutto scarsità di spazi pubblici e di verde di prossimità, oltre a decisive carenze infrastrutturali) per nulla alleviate dal recente rilancio edilizio che investe la città. Negli ultimi dieci anni, infatti, la città capoluogo ha sostanzialmente esaurito il ciclo legato al riuso delle vecchie aree industriali dismesse ed è investita da numerosi cantieri e progetti, anche di grandi dimensioni, che per lo più sembrano **incapaci di generare positivi effetti** nel contesto.

Milano è inoltre una città **spazialmente raccolta** e la dilatazione storica del tessuto urbano si è saldata con la crescita dei centri urbani di prima fascia manifestando, fin dall'immediato secondo Dopoguerra, una specifica **tensione tra le dinamiche urbanistiche e le partizioni amministrative**; questi fenomeni si ripresentano oggi, nella fase della riconversione insediativa e funzionale, come tratti irrisolti e problematici.

### Un'immagine progettuale

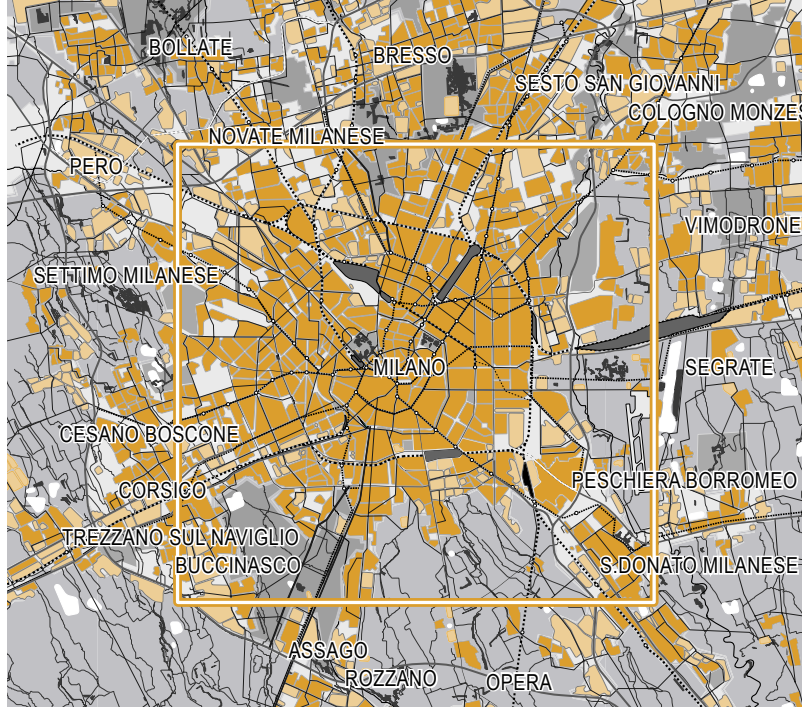
Non è facile nel caso di Milano avanzare un'immagine progettuale sintetica. Città sospesa tra un dominio territoriale ampio, esercitato su una regione policentrica dai confini estesi e variabili e un ruolo cruciale di nodo all'interno di relazioni dinamiche del *world city network*



con una propria posizione connessa ad alcune specificità funzionali, Milano sembra oscillare tra due **percezioni scomposte**: da un lato, quella dei punti manifesti di **debolezza** e di sofferenza della città; dall'altro, quella della capacità largamente spontanea della città di riprodursi e di generare **innovazione**. Per ricomporre queste immagini in una strategia efficace Milano sembra domandare innanzitutto **leadership e capacità di governo** più avanzate.

Da questo punto di vista, Milano può divenire città globale se è in grado di dispiegare territorialità meno anguste e costrette e di comporre e praticare il suo essere al tempo stesso **città - piattaforma territoriale e città - nodo funzionale**.

Per realizzare tale obiettivo nel cuore della regione urbana milanese si manifesta, forse più che altrove, la necessità di tenere insieme il rafforzamento dei tratti competitivi della città e la produzione di livelli più avanzati di coesione sociale e territoriale intorno ai temi cruciali dell'abitare e dei **ritmi temporali e spaziali** che mettono sotto tensione la città; dell'**ospitalità** e dell'**accoglienza** urbana (fondamentale per dar corpo alle strategie relazionali della città), della **progettazione dei territori di frangia**, della **mobilità integrata** e di una diversa **pratica degli spazi urbani**.



0 4 km

**circa 1.300.000 abitanti**  
**circa 180 kmq di sup.**  
**circa 7000 ab/kmq**

**166.113** numero studenti universitari;  
**43,8 mila euro** pil medio procapite;  
**circa 6 milioni di mq** sono in trasformazione;  
**82.000** famiglie povere







## 3.2 ABITANTI E POPOLAZIONI DELLA PROVINCIA

### Dal vicinato alle pratiche d'uso: come è cambiato il nostro rapporto con la città

Ogni giorno, nella regione urbana milanese e nel territorio della provincia, si muove e agisce una moltitudine di persone spinte da obiettivi, desideri o bisogni personali. Esse sono spesso collegate fra loro da reti invisibili di relazioni implicite o esplicite, strutturate o non strutturate, fondate sulla condivisione di pratiche e di luoghi.

Avvalendosi di un'analogia si potrebbe dire che, come una moltitudine di *marinai*, i cittadini della provincia *navigano* quotidianamente nel mare della regione urbana milanese, seguendo molteplici rotte, per approdare in alcuni *porti* (spazi, luoghi, obiettivi) che, oltre che un recapito, una destinazione momentanea e specifica, possono rappresentare un'occasione di incontro e di scambio con altri *marinai*, imbarcati su altre *navi*. Le metaforiche navi rappresentano ciò che muove i marinai, ma anche ciò che trasforma le loro individualità in un gruppo, un equipaggio. Fuor di metafora, le navi rappresentano le molteplici popolazioni e le *comunità di pratiche* che abitano il territorio e che in esso agiscono.

L'appartenenza di un abitante ad una popolazione o ad una comunità di pratiche può eccezionalmente essere esclusiva, ma il più delle volte è momentanea e parziale: a seconda dei *porti* frequentati e delle destinazioni momentaneamente scelte, i marinai cambiano nave e rotta.

Siamo quindi di volta in volta (di giorno in giorno, o in diversi momenti della giornata) pendolari, appassionati di musica classica, ciclisti, sportivi, appartenenti a un certo gruppo etnico, appartenenti a una comunità religiosa, giocatori, frequentatori di discoteche, malati, genitori, visitatori temporanei, ecc. Questi caratteri, ciò che facciamo,

le pratiche in cui siamo coinvolti, contribuiscono in misura sempre più consistente a definire il nostro rapporto con la città: le navi che ci ospitano, le rotte.

Della città abbiamo visioni sempre più parziali: conosciamo, e spesso conosciamo molto bene, quelle parti della mappa che siamo soliti frequentare e sappiamo molto poco o niente di quelle parti ove le nostre pratiche non ci portano. Ciò che è del tutto normale per noi è eccezionale e imprevedibile per chi non è coinvolto nelle stesse esperienze. Se non siamo genitori, nulla sappiamo di quegli spostamenti della domenica mattina, fra palestre e campi di gioco nella periferia metropolitana, che coinvolgono intere famiglie, che lì si ritrovano per le gare dei loro figli. Se non apparteniamo a un certo gruppo di giovani, nulla sappiamo di certe parti della città della notte. Gli altri porti ci sono sconosciuti ed è quindi sempre più difficile avere una visione comprensiva di che cosa è la città, di quali sono i problemi che l'attraversano, di quali sono le potenzialità. Anche se spesso gli altri porti si trovano molto vicino a noi. Anche se spesso si tratta degli stessi luoghi (un parcheggio, un parco, ecc.) che cambiano però profondamente per gli usi che i frequentatori ne fanno in diversi momenti della giornata, o nel passaggio da feriale a festivo, o da estate a inverno.

Allo stesso tempo, appartenere a un gruppo (identificabile dall'uso che viene fatto della città) diviene l'occasione per conoscere persone e stringere rapporti: a volte per affrontare problemi comuni, altre volte più semplicemente per fare amicizia o farsi coinvolgere da una passione o da un'esperienza comune.

La stessa immagine dell'estensione della città, dei suoi confini, cambia in relazione alle pratiche in cui siamo coinvolti. Per alcuni non esiste nulla d'interessante al di là della cerchia dei Navigli, per altri la regione urbana si estende a dismisura, con alcuni *porti* che affacciano sull'Adriatico, oppure oltre i confini con la Svizzera, o giù fino in Liguria.

Infine, i ruoli normalmente assegnati alle diverse parti della città e della regione urbana possono essere pesantemente messi in discussione, e può diventare sempre più difficile utilizzare una definizione in modo univoco: ciò che può essere periferia per alcuni è invece, di fatto, centro per altri (pensiamo, per fare un esempio, ai grandi centri commerciali e ai cinema multisala lungo le tangenziali milanesi - o addirittura ai nuovi outlet localizzati ben più ai margini - che definiscono una mappa di spazi "pubblici" la cui centralità non può più essere, per alcune popolazioni, messa in discussione) e viceversa.

Sempre di più, il movimento attraverso la regione urbana milanese definisce la nostra identità di cittadini e, insieme a essa, i nostri bisogni e le risorse che possiamo mettere a disposizione. Le rotte percorse, i porti frequentati e, ovviamente, ciò che facciamo in questi luoghi dicono di noi molto di più del luogo in cui normalmente siamo soliti affermare che *viviamo*, cioè la nostra *residenza*.

A questa stessa conclusione potremmo arrivare da un altro punto di partenza, proprio come qui di seguito.

Come ci potremmo sentire se una mattina, pronti per andare al lavoro, trovassimo la nostra auto ridotta a un cumulo di fumanti macerie e scopriremmo, poco dopo, che a darle fuoco è stato un nostro vicino, per alcuni versi diverso da noi, con il quale magari non abbiamo un rapporto di reale familiarità, ma comunque un nostro vicino?

Come abbiamo appreso dalle recenti cronache provenienti dalle periferie parigine, tante persone si sono dovute confrontare con situazioni simili. Molto è stato detto, da esperti e meno esperti, in merito a tali episodi; il dibattito ha occupato per giorni i media nazionali, salvo poi scomparire repentinamente, come spesso succede, perché oscurato da altre e più fresche notizie di cronaca nera. Qualcosa di rilevante per la progettazione della città contemporanea, però, sembra non essere stato messo abbastanza in evidenza: l'atto vandalico subito da

parte di un vicino di casa appare come un tradimento inconcepibile perché, tutte le volte che si parla di *città*, tendiamo a pensare ai quartieri come unità di vicinato, come se i vicini fossero le persone con cui ci si relaziona più spesso, come se il quartiere in cui si risiede fosse il luogo più importante, nella geografia della città, per la vita quotidiana e affettiva delle persone. È bene osservare che da tempo, a Milano come nelle altre metropoli europee, non è più così.

I quartieri milanesi non sono villaggi autosufficienti nei quali si vive, si lavora, si spende il proprio tempo libero. E nemmeno i centri urbani più piccoli attorno a Milano, nella maggior parte dei casi, lo sono più. Spesso chi abita in un quartiere, o in un piccolo centro, non conosce neppure la maggior parte dei propri vicini, dei quali sa poco o nulla, e nemmeno è interessato a conoscerli.

Ciò accade anche e soprattutto perché la casa, l'abitazione, è divenuta un luogo nel quale le persone passano ben poche ore della giornata, spesa altrove per motivi di lavoro, di studio, di divertimento o cura personale. Per una quota ridotta ma significativa della popolazione milanese, poi, il week-end è il momento nel quale raggiungere un altro "pezzo" della propria sfera domestica: la seconda casa posta ad alcune decine o centinaia di chilometri di distanza, al mare, in montagna, sul lago o in collina. Essa rappresenta un'appendice molto più importante di quanto potrebbe apparire, dato che in essa si trascorrono due giorni su sette durante la settimana e periodi più lunghi in occasione di ferie e festività, proprio quei momenti nei quali è possibile adottare stili di vita più "casalinghi" e rilassati. Questo fenomeno di fuga temporanea dalla città, ovviamente, incide sulla sfera di relazioni potenziali con chi, per motivi economici o altro, non ha la possibilità di disporre di una seconda casa ed è costretto a rimanere nella metropoli, e forse non è contento.

Ciò non significa che le unità di vicinato abbiano perso la propria

rilevanza come teatro della vita quotidiana di una quota significativa di popolazione; piuttosto appare necessario rilevare come le relazioni di vicinato oggi siano in parte dovute, più che a una scelta, a vincoli strutturali problematici: le risorse economiche, l'età delle persone, le distanze fisiche e la disponibilità di trasporti. Il quartiere o i piccoli centri della regione urbana rappresentano ancora la dimensione quotidiana del vivere per gli anziani che hanno difficoltà a spostarsi, per i bambini o gli adolescenti che non hanno mezzi per farlo, anche perchè ragionevolmente vincolati dalle famiglie, e così via.

D'altro lato appare evidente come la crisi del vicinato porti con sé problemi anche rilevanti. Un tempo, la rete di relazioni con le persone che vivevano intorno a noi costituiva l'ambito entro il quale trovare aiuto nei momenti di bisogno, un'occasione per condividere momenti rilevanti della nostra vita, o più semplicemente organizzare lo svago e il divertimento. In un contesto urbano o metropolitano, il vicinato costituiva così il sostituto della famiglia allargata, tipica delle realtà rurali.

Oggi, in un certo qual modo, "stare sulla stessa barca", condividere lo spazio della *nave* nei nostri viaggi attraverso la metropoli, compensa le assenze generate dalla parziale crisi del vicinato. Non ci rivolgiamo più soltanto ai nostri vicini per trattare i nostri problemi, per condividere, per divertirci: ci rivolgiamo anche ai nostri compagni di viaggio.

Non è la stessa cosa, ovviamente. La debolezza del nostro radicamento territoriale (non è un caso che i territori dei week-end finiscano per diventare quelli nei confronti dei quali nutriamo un più forte senso di appartenenza, quelli nei quali sviluppiamo una più consistente rete di relazioni di vicinato) ci appare come una mancanza mentre, al tempo stesso, facciamo fatica a renderci conto del nostro navigare, e di come questa condizione ci offra nuove e potenzialmente interessanti opportunità.

Che la crisi del vicinato venga percepita come un problema è testimoniato da alcuni tentativi di ricostruire artificialmente alcune condizioni "comunitarie" territoriali.

Da un certo punto di vista, il successo delle "banche del tempo" può essere visto come un modo per riprodurre intenzionalmente alcuni tratti spontanei di una comunità locale: lo scambio, non monetariamente mediato, di servizi, di abilità e di competenze deve essere costruito da un 'progetto' che istituisce reti di relazione fra vicini.

Molto più esplicitamente, soprattutto in Nord America, la costruzione artificiale di comunità locali ha finito per costituire un punto di contatto fra promotori immobiliari e movimenti ambientalisti, che hanno ripreso l'esperienza delle 'comuni' degli Anni Sessanta (opportunamente ripulita dalle componenti trasgressive e rivista con l'inserimento di alcune parole chiave della cultura degli Anni Novanta: consenso, partecipazione, sostenibilità, ecc.) trasformandola in un nuovo modello di abitare, definito *cohousing*.

La definizione proposta da una delle più importanti associazioni che si occupano della promozione di questo modello è più che sufficiente per chiarire il fenomeno.



## Il cohousing come vicinato artificiale

Cohousing è la definizione di un modello di abitare collaborativo che cerca di superare l'alienazione delle moderne suddivisioni in cui nessuno conosce i propri vicini, e in cui non c'è senso di comunità. È caratterizzato da appartamenti privati che hanno la propria cucina, sala, ecc. ma anche dalla presenza estensiva di servizi comuni. La casa comune può comprendere una grande sala da pranzo, una cucina, salotti, sale per riunioni, servizi ricreativi, biblioteca, laboratori, e spazi per i bambini.

Solitamente le comunità di cohousing sono progettate e gestite dai residenti, e sono quartieri intenzionali: gli abitanti scelgono di vivere come una comunità; il modo in cui gli edifici sono progettati facilita la vita in comune e il contatto sociale.

La tipica comunità cohousing comprende fra 20 e 30 case monofamiliari lungo una strada pedonale o raccolte attorno a una corte. I residenti in una comunità cohousing spesso organizzano cene nella casa comune più volte alla settimana.

Questo modello di abitare è nato in Danimarca nei tardi Anni Sessanta, e si è diffuso in Nord America alla fine degli Anni Ottanta. Oggi esistono più di cento comunità cohousing negli Stati Uniti e in Canada.

Le principali caratteristiche del cohousing sono:

- **Processo partecipativo.** I futuri residenti partecipano alla progettazione della comunità in modo da rispondere ai loro bisogni. Alcune comunità cohousing sono promosse da un privato, il che può facilitare la partecipazione dei futuri residenti. In ogni caso, una comunità ben progettata e orientata ai pedoni, ma priva di una reale partecipazione, può essere ispirata al modello cohousing ma non è una vera comunità cohousing.

- **Progettazione.** La progettazione fisica e l'orientamento degli edifici incoraggia lo sviluppo di un senso di comunità. Per esempio, le residenze private sono raggruppate in modo da lasciare più ampi spazi comuni, gli appartamenti tipicamente si fronteggiano lungo una via pedonale o una corte, e le auto vengono posteggiate ai margini. La casa comune è spesso visibile dalla porta d'ingresso di ogni appartamento. Ma, più

importante di ciascuna di queste specifiche, è l'intento di creare un forte senso di comunità, ove la progettazione costituisce uno degli elementi di facilitazione.

- **Servizi comuni.** I servizi comuni vengono progettati per un utilizzo quotidiano, sono un elemento costitutivo della comunità e sono sempre integrativi delle residenze private. La casa comune include tipicamente una cucina comune, una sala da pranzo, un salotto, uno spazio per il gioco dei bambini e una lavanderia e può anche avere un laboratorio, una biblioteca, una palestra, e stanze per gli ospiti. Dato che gli edifici sono raggruppati, i progetti più grandi possono comprendere ampi spazi aperti.

- **Autogestione.** Le comunità cohousing sono gestite dai residenti. Essi fanno inoltre gran parte del lavoro necessario per mantenere la proprietà, partecipano alla preparazione delle cene comuni e s'incontrano regolarmente per prendere decisioni e affrontare i problemi della comunità.

- **Struttura non gerarchica.** Nelle comunità cohousing ci può essere una distribuzione di ruoli, ma nessuno ha potere sugli altri. La maggior parte dei gruppi inizia con uno o due 'promotori' ma, mano a mano che il gruppo cresce, i nuovi arrivati assumono ruoli a partire dalle loro capacità o interessi. I gruppi cohousing decidono via consenso e, mentre molti gruppi utilizzano sistemi di voto se non si riesce a raccogliere il consenso, il ricorso a questa modalità non è quasi mai necessaria.

- **Nessuna finalità di lucro.** La comunità non è una fonte di reddito per i propri membri. Occasionalmente una comunità cohousing può pagare uno dei suoi membri per svolgere una specifica funzione (spesso temporanea) ma, più tipicamente, lo svolgimento di tale funzione verrà considerato come il contributo di quel membro alle responsabilità comuni.

FONTE: COHOUSING. THE COHOUSING ASSOCIATION OF THE UNITED STATES  
WWW.COHOUSING.ORG

La sempre più rilevante centralità dei flussi, accanto alla perdurante importanza del quartiere, porta quindi con sé vantaggi e svantaggi; elimina vecchi problemi e ne crea di nuovi, impoverisce risorse sulle quali un tempo potevamo far conto e, al tempo stesso, offre nuovi campi di opportunità.

Per affrontare i problemi e valorizzare le opportunità, è necessario però rendersi conto di questo nuovo scenario, non pensare di muoversi ancora in una città di villaggi.

Al tempo stesso non si può fare a meno di aggiungere a questo scenario alcune considerazioni che concorrono a renderne più sfumati i confini.

Se è vero, infatti, che oggi appare difficile ritrovare le comunità di vicinato, così come ce le immaginiamo, è altrettanto vero che il nostro rapporto con il territorio in cui viviamo cambia a seconda di dove viviamo. Non solo per alcune categorie di popolazione (i bambini, gli anziani, le famiglie a basso reddito), come già si diceva: è vero per esempio che nei centri di minori dimensioni della regione urbana le relazioni di vicinato costituiscono ancora oggi un elemento rilevante. L'appartenenza a un certo territorio costituisce quindi un fattore significativo nella costruzione dell'identità. E forse anche in alcuni quartieri o parti di quartieri della città centrale sopravvivono forme d'identità locali, o se ne costruiscono di nuove per effetto dei processi di cambiamento, di rinnovo della popolazione residente (in definitiva anche Milano ha oggi una sua piccola Chinatown).

Ciò non deve farci pensare però che quello delle comunità di pratiche sia un tema che riguarda solo i 'milanesi' e non chi vive nel resto della regione urbana, a rischio altrimenti di ricadere in un modo di guardare la città che appare superato dagli eventi. Se è vero, infatti, che spesso i luoghi più rilevanti della mappa dei flussi — i porti di destinazione delle navi — si trovano nella città centrale, è altrettanto vero che a navigare sono i cittadini della regione urbana nel suo complesso. Sui

treni pendolari troviamo gli abitanti di tutta la regione, così come a lavorare negli uffici del centro, così come a svagarsi nei locali sui Navigli, ecc.

D'altro lato, non si può non tenere conto del fatto che forse quelle che ci siamo abituati a chiamare 'comunità locali' sono esistite più nelle menti di chi si occupa di pianificazione territoriale che nella realtà di una condizione urbana metropolitana.

Osservando quindi la regione urbana milanese e i suoi abitanti, è possibile constatare oggi come l'essere residenti in un determinato luogo appaia sempre meno importante nella definizione di ciò che si è, di ciò che si vuole, di ciò di cui si ha bisogno.

Sempre di più, invece, sembra contare l'uso che gli abitanti fanno della città contemporanea, in tutta la sua estensione. Un uso che in alcuni casi può essere scelto e che invece, in altri, è necessario o imposto.

Per governare i fenomeni sociali e urbani della metropoli e delle sue **periferie**, per **incidere positivamente sulle condizioni di abitabilità**, appare necessario imparare a pensare la città non solo come una conglobazione di quartieri e centri minori, ma anche come un insieme di flussi e una sovrapposizione di eterogenee reti di relazioni, che spesso prescindono dalla prossimità fisica.

### Uno sguardo alle pratiche e alle forme di aggregazione delle popolazioni: la regione urbana come insieme di città e di comunità

L'osservazione e il riconoscimento delle popolazioni e delle comunità di pratiche costituisce una rilevante chiave di interpretazione del tema dell'abitabilità e una risorsa progettuale fondamentale. La dimensione soggettiva e pulviscolare dell'abitare nella metropoli milanese e le eterogenee forme di aggregazione dei cittadini, infatti, concorrono

a definire un insieme di domande (esplicithe e implicite) di spazi, di progetti e di politiche “dedicate” (di ordine spaziale/oggettuale o immateriale) con le quali il nuovo Progetto Strategico per la Provincia di Milano deve confrontarsi. Allo stesso tempo, tali domande rappresentano un’opportunità per mettere in moto la produzione di beni e di valori pubblici, materiali e immateriali, finalizzati al miglioramento dell’abitabilità complessiva della metropoli.

Confrontarsi progettualmente con le popolazioni e con le comunità della provincia significa anche riconoscere la capacità che le diverse “pratiche” spesso hanno di generare soluzioni innovative ai problemi pubblici e di reinterpretare gli usi degli spazi, incidendo in modo positivo sulla loro fruibilità.

Il Progetto Strategico si propone di operare un censimento interpretativo delle popolazioni e delle comunità di pratiche della provincia, attraverso l’attivazione di un modo nuovo e diverso di guardare la città contemporanea e i suoi abitanti, sapendo di non poter disporre, oggi, di categorie definite attraverso cui svolgere un’osservazione analitica.

Il problema dunque, innanzitutto, risiede nel capire come sia possibile riconoscere e raccontare le diverse popolazioni e le diverse comunità di pratiche significative e, in seguito, comprendere come le relazioni tra esse e le loro relazioni con la metropoli possano rappresentare uno sfondo di riferimento e una risorsa per l’attivazione di politiche e di progetti finalizzati a migliorare l’abitabilità della regione urbana milanese.

Ogni persona, ognuno di noi, appartiene a una o più popolazioni in virtù di specifiche **pratiche**. Le nostre modalità abituali di spostamento all’interno della regione urbana milanese, per esempio, ci possono qualificare come appartenenti alla popolazione degli automobilisti, dei fruitori dei mezzi di trasporto pubblico, dei motociclisti, dei ciclisti, oppure dei pedoni. Ognuno però, come già detto, può contemporanea-

mente appartenere a popolazioni definibili secondo criteri più selettivi, in virtù di altre e più specifiche pratiche: alcuni di noi, per esempio, indipendentemente dalle modalità di trasporto utilizzate, praticano regolarmente una disciplina sportiva, altri professano la propria fede religiosa in un luogo di culto, ecc.

Ciò che differenzia la nostra appartenenza a una o all’altra popolazione sono le forme di **aggregazione** e le forme di **autoriconoscimento** e di **adesione**.

In primo luogo è possibile distinguere tra forme d’appartenenza di fatto, forme di aggregazione necessaria e forme di aggregazione volontaria.

Per chiarire i termini del discorso può essere utile fare riferimento a un esempio semplice ma significativo: chi si sposta nella regione urbana in treno, in metropolitana, in autobus, ecc., può essere ricondotto alla vasta categoria dei fruitori dei mezzi pubblici, in virtù di una forma di appartenenza di fatto: queste persone non hanno nulla da condividere se non, in modo occasionale e limitato, alcuni specifici luoghi, le condizioni materiali del trasporto e i disagi che il servizio pubblico può comportare (scarsa igiene dei veicoli, carenza di servizi nelle stazioni/fermate, eventuali ritardi, ecc.). All’interno di questa eterogenea galassia di individui è però possibile individuare uno specifico gruppo, i **pendolari**, caratterizzato da forme di aggregazione necessaria: ogni giorno lavorativo prendono lo stesso mezzo, con la stessa destinazione, negli stessi orari, perché devono raggiungere il luogo di lavoro. I pendolari condividono i disagi tipici di qualunque viaggiatore; ciò che li differenzia è proprio la necessità e, soprattutto, la frequenza delle loro esperienze. La frequentazione ripetuta e la condivisione quotidiana di queste esperienze determinano forme di autoriconoscimento: i pendolari si sentono pendolari; costruiscono una identità parziale ma forte.

Questa dinamica può poi portare a ulteriori forme di **aggregazione volontaria**, espressioni di una maggior **intensità** di autorico-

noscimento e di modalità più strutturate di adesione. È il caso, per esempio, della formazione di comitati di pendolari che, nel tentativo di migliorare le condizioni del servizio di trasporto pubblico, cercano di porsi come interlocutore collettivo nei confronti dell'ente che eroga il servizio; oppure il caso delle **comunità virtuali** di pendolari,

che trovano in Internet uno strumento per organizzare spazi nei quali relazionarsi, discutere, avanzare proposte, raccontare le proprie vicissitudini di viaggio, sfogarsi e condividere un mal comune alla ricerca, forse, di un mezzo gaudio virtuale.

#### Il sito web [www.ilpollonord.it](http://www.ilpollonord.it)

**Il sito web "Il PolloNord" e il forum in esso contenuto raccontano le esperienze dei viaggiatori delle Ferrovie Nord Milano. Il forum, attualmente, conta 300 utenti registrati. Gli appartenenti a questa comunità virtuale, identificandosi nel ritratto idealtipico e autoironico del viaggiatore FNM proposto dai curatori del sito, sono soliti chiamarsi "polli".**

Spennato, stivato, congelato o arrostito e puntualmente consegnato in ritardo. Tutti i giorni. È il PolloNord, l'unico animale del cortile che le becca sempre senza mai aprire il becco. Questo posto è dedicato a lui, perché provi a uscire dal brodo, a razzolare tra i suoi simili e a lasciarsi prendere dalla tentazione di alzare la cresta.

È il buco nella rete del trasporto.

Un caloroso benvenuto a tutti i PolliNord, e due parole su questo forum.

A cosa serve?

Sicuramente a mettere in contatto tutti coloro che, volenti o nolenti, hanno una parte della propria vita condizionata dalle FNM, nel bene o, più facilmente, nel male.

Ciò non significa che questo forum debba diventare soltanto

un lamentatoio o sfogodromo. Mi piacerebbe che dall'incontro tra noi nascessero (oltre ad amicizie, amori e bambini) anche e soprattutto discussioni costruttive, idee, proposte su come far sentire la nostra voce pendolante a chi di dovere. Un comitato di pendolari, magari, come succede sempre più spesso tra i nostri cugini FS. O forse qualcosa di diverso, l'importante è che si mantenga viva la volontà di ottenere ciò che, acquistando un biglietto o un abbonamento, pensiamo ci debba spettare di diritto. Ma prima di tutto, è necessario esserci. Dopodiché contarci. Non è nelle mie intenzioni mantenere in piedi un salottino di prima classe per pochi intimi, quindi, diffondete la buona novella tra tutti i potenziali PolliNord che conoscete.

(Nella sezione download del sito troverete il file del Pollobiglietto (<http://www.ilpollonord.it/downloads/polloBiglietto.pdf>): stampatene quanto potete, tagliate e distribuite o dimenticate in carrozza).

Concludendo, il futuro del PolloNord dipende da tutti, dall'uso che riusciremo a fare di questo spazio.

Come minimo, cerchiamo di non buttarlo via.

Alla prossima

Il Grande Pollo

La popolazione dei pendolari esiste in funzione di una pratica specifica (viaggiare in treno per motivi di lavoro), circoscritta in momenti definiti della giornata e della settimana (dal lunedì al venerdì). Ma la essa si autoriconosce ed è riconoscibile anche in relazione ad alcuni **specifici luoghi e spazi** della regione urbana: fuori dal vagon ferroviario, fuori dalle stazioni di partenza e di arrivo, i pendolari diventano altro; si inseriscono in reti di relazioni diverse, costruite in riferimento ad altre pratiche. Per raccontare questa popolazione, per interpretarne le domande esplicite ed implicite e le loro possibili ricadute sulla trasformazione della metropoli, è necessario partire proprio dalla descrizione di questi luoghi rilevanti, dalla costruzione della mappa selettiva di una *città* parziale eppure concreta, quotidianamente abitata, strettamente integrata con altre *città* osservabili attivando sguardi analoghi, in grado di rilevare e di raccontare le altre popolazioni della metropoli.

Accanto a quella dei pendolari, la più ampia, informe, difficilmente classificabile e interpretabile popolazione si aggrega attorno al tema del lavoro. Una massa di persone che condivide un rapporto con la metropoli fatto di una ben scarsa abitabilità. Nella determinazione di questa bassa qualità di vita contano non tanto le condizioni degli spazi e delle modalità del lavoro in senso stretto (senza nulla togliere alle considerazioni sulla crescita delle forme di precariato, che tendono però, occupando la quasi totalità dello spazio di dibattito, a nascondere altri elementi della vita dei lavoratori che non sono certo marginali) quanto quelle che riguardano il contesto entro cui le attività lavorative si svolgono.

Parzialmente sovrapposta a quella dei pendolari, la popolazione degli uffici è quella che si ritrova a pranzo in bar stracolmi che dispensano panini quasi sempre poco sani, piatti riscaldati nel forno a microonde, ecc. spesso a prezzi sproporzionati. Solo nel Comune di Milano si

utilizzano ogni giorno 250.000 buoni pasto, quasi il 18% (cioè poco meno di un quinto) del totale in Italia.

Una popolazione che passa spesso una parte consistente della giornata in coda lungo le tangenziali o in vagoni ferroviari sovraffollati e in ritardo, che non riesce ad accedere ad un sistema decente di spazi pubblici e che, se deve svolgere un'attività fisica, lo fa (quando se lo può permettere, dati i prezzi) al chiuso di palestre (circa 150 oggi, solo nel Comune di Milano) che sono state ricavate negli interstizi (scantinati, spazi ex artigianali, ecc.) di un tessuto edilizio compatto.

Quando parliamo di abitabilità dobbiamo quindi pensare alle condizioni della vita quotidiana di una larga fetta della popolazione della regione urbana milanese, che appaiono ben peggiori di quelle di molti colleghi che vivono nelle metropoli europee di pari rango.

Flussi che percorrono una mappa in continua evoluzione, i cui segni di cambiamento appaiono contraddittori, fra tendenza al progressivo isolamento e costruzione di nuovi spazi pubblici:

- i tempi crescenti passati nel chiuso delle auto private;
- lo sviluppo di forme di commercio (la spesa on line; le sperimentazioni, come quella di Auchan in Francia, di supermercati drive in) che riducono l'interazione sociale;
- la trasformazione delle palestre in luoghi complessi dello svago, che uniscono al fitness il bar, il ristorante, ecc.;
- la pratica, esplosa negli Anni Novanta, dell'happy hour; locali che oggi offrono l'aperitivo non tanto come prima tappa di percorsi articolati (e quindi costosi) nel mondo del loisir metropolitano, quanto come modo per passare l'intera serata.

Processi che richiedono di essere osservati e interpretati, con i quali le politiche dell'abitabilità e della competitività devono necessariamente confrontarsi per riuscire a essere efficaci.



Si proverà dunque a fornire una panoramica significativa, pur nella consapevolezza della sua non esaustività, delle diverse forme di aggregazione delle popolazioni della regione urbana milanese e delle differenti “città” che esse costruiscono.

### **Cittadini della provincia: uno sguardo ad alcune popolazioni significative**

#### **Pendolari**

Se si dovesse eleggere una singola popolazione a simbolo della regione urbana milanese, questa non potrebbe che essere rappresentata dai pendolari.

Nella regione Lombardia, il 53% della popolazione è pendolare e spende sui mezzi di trasporto 7 milioni di ore al giorno. La lunghezza media dello spostamento è di 42 chilometri. Si tratta di un fenomeno in crescita: fra il 2004 e il 2005 il numero dei pendolari è aumentato del 5%.

Ogni giorno, i flussi in entrata nei comuni della Provincia di Milano, cioè il numero di individui che studiano o lavorano in un Comune della provincia di Milano e che risiedono in un altro Comune (anche esterno alla provincia) assommano a 1.076.300 individui; di questi, 231.000 provengono da altre province. Nel solo Comune di Milano, ogni giorno, entrano oltre 436.000 persone; di queste, circa 128.000 provengono da altre province.

Ammassati in carrozze ferroviarie poco confortevoli, chiusi nell'abitacolo di un'auto in coda in mezzo ai gas di scarico delle altre vetture, stipati in autobus dall'incendere incerto, i pendolari percorrono quotidianamente il territorio della regione urbana e, in qualche modo, lo misurano e ne definiscono i confini. Come una corrente elettrica, in particolari ore del giorno, dal lunedì al venerdì di ogni settimana

lavorativa, mettono in tensione le reti del trasporto pubblico e le infrastrutture metropolitane.

Essere pendolari significa vivere la città e il territorio in modo ripetitivo, secondo orari costanti, costruendo mappe definite da un punto di origine, da un recapito finale e da eventuali punti intermedi (è il caso di chi deve cambiare più mezzi di trasporto lungo il percorso). Si tratta di luoghi identificabili soprattutto nelle stazioni metropolitane e ferroviarie, nelle aree di fermata dei bus e nei parcheggi d'interscambio. Luoghi soprattutto di passaggio o di breve sosta, spesso caratterizzati da scarse dotazioni di servizi e da precarie condizioni di sicurezza.

Pur costituendo, secondo i dati rilevati dal censimento dell'anno 2001, una massa critica di proporzioni impressionanti, i pendolari della regione urbana milanese sono per lo più abitanti invisibili: manifestano la loro presenza, in tutta la sua rilevanza, negli orari “di punta” e durante la “pausa pranzo”. Nei giorni lavorativi, salire su un convoglio della metropolitana dalle ore 7.30 alle 9.00 del mattino è impresa difficile; salirci al primo tentativo, nelle fermate collegate alle stazioni ferroviarie, è praticamente impossibile: occorre sempre aspettare l'arrivo di un secondo o di un terzo convoglio. Riuscire a viaggiare in accettabili condizioni di comfort, poi, è un autentico miraggio.

I flussi di pendolari rappresentano una criticità rilevante per chi deve muoversi nella metropoli, ma i disagi indotti dalla necessaria presenza di questa popolazione sono solo minimamente comparabili con quelli avvertiti e subiti dai pendolari stessi.

I pendolari sono il simbolo della “fatica” e della precaria abitabilità della regione urbana milanese.

Il sovraffollamento dei mezzi di trasporto pubblico, le loro precarie condizioni di manutenzione e di igiene, i ritardi, le soppressioni delle corse, ecc. rendono la vita del pendolare particolarmente dura.

**Questo resoconto di viaggio, scritto da un utente FNM su di un forum pubblico in internet ([www.ilpollonord.it](http://www.ilpollonord.it)), rappresenta in modo ironico le reali condizioni quotidiane di viaggio dei pendolari che si spostano in treno: una sorta di videogame nel quale lo scopo è sopravvivere, ancora una volta.**

Scena: interno carrozza del diretto Milano-Laveno delle 18.50, ieri 5 ottobre 2005.

Appena salito alla Bovisa, mi rendo conto di essere finalmente passato a un livello di difficoltà superiore nel mio videogame preferito "Trouble Train 05". I posti sono già quasi tutti occupati, e solo la lunga esperienza di gioco mi permette di trovare un posto a sedere, interno corridoio, prima fila verso i gradini del "pianerottolo" di un classico lercione a 2 piani. O meglio, mezzo posto, perché il gentilissimo signore in giacca e cravatta al mio fianco (spesso i personaggi più pericolosi del gioco sono travestiti da persone "per bene"), senza essere particolarmente corpulento riesce a occuparne uno e mezzo + strapuntino ribaltabile grazie al sapiente stravacco gamba larga accavallata e quotidiano spalancato.

Di fronte a me una ragazzona sportiva comincia a intrattenermi (lo farà fino a Morosolo) con le sue allegre telefonate, in realtà sempre la stessa a più persone, che comincia facendo la voce di topo gigio: - Ma lo sai che pinco ha sbagliato trenooo? Siiiiii, mi ha lasciato qui sola soooooaaaa...-. Vabbé, chi se ne frega, sono solo disturbi di contorno e ne ho viste di ben peggio. Mi chiedo quando arriverà la vera difficoltà del livello di gioco. A Saronno lo scopro. È un colpo di genio. La carrozza, si sa, ha due ingressi, e ogni ingresso ha due porte. Nell'ingresso posteriore, vicino a me, è guasta la porta di destra, mentre in quello anteriore è guasta quella di sinistra.

A Saronno il binario è a sinistra, per cui una mandria incazzata al galoppo lungo il corridoio arriva alle mie spalle alla ricerca della

salvezza. O meglio, alla mia spalla destra, quella che, grazie al signore di cui sopra, sporge nel corridoio. Gomito, borsa, zaino, borsa, gomito, gomito...(pausa) borsa, borsa. Una gragnuola di colpi che fa scendere in modo preoccupante l'indicatore del mio livello di salute. Intanto, il controllore ha osservato la scena con aria pacatamente divertita. Ha l'aria di essere in completo disarmo: una certa età, fine giornata, praticamente non si muove da quella carrozza, non chiede biglietti, si alza faticosamente dallo strapuntino alla fermata e si risiede non appena il treno riparte. Una faccia da brav'uomo con lo sguardo perso nel vuoto. Arriviamo a Tradate. E a Tradate il binario è a destra, così ora la mandria mi corre incontro verso l'ingresso anteriore, e giù un'altra serie di colpi. A Malnate, apertura a sinistra e mandria alle spalle, comincio a temere di non riuscire a finire vivo il gioco. Cerco di riprendere forze aprendo il mio libro, approfittando del fatto che la ragazzona tace, immersa nell'impegnativa lettura dell'ultimo libro di Luciana Litizzetto. Ma al ponte è già stremata dalla fatica, e ricomincia a telefonare. Siamo quasi a Varese: uno chiede al controllore quale sarà la porta giusta. Eh già, comodo... dove credi di essere, al primo livello? Il brav'uomo risponde - a destra...- Non faccio nemmeno a tempo a stupirmi per la facilitazione inaspettata che aggiunge sogghignando - ... almeno. Dovrebbe... - (volevo ben dire) - ... se non cambiano binario all'ultimo...- Il treno fa quel che dovrebbe. Mandria in avanti, ma meno feroce. Sotto la galleria verso Casbeno il telefono della ragazzona perde la linea. Tutto è più tranquillo, ora. E resisto fino a Morosolo. Livello superato. Fuori piove, tanto per cambiare.

Essere pendolari significa infatti spendere sui mezzi una quota significativa del proprio tempo extralavorativo; per chi viaggia in treno, per esempio, lo scompartimento diviene un ambiente forzatamente domestico, una parte virtuale della propria "casa", occupata più del proprio salotto; uno spazio all'interno del quale cercare faticosamente di ricreare condizioni minime per svolgere pratiche utili o piacevoli (lavorare con il proprio pc, leggere, dormire, socializzare con gli altri viaggiatori, giocare a carte, ecc.); pratiche spesso rese difficili o impossibili dal sovraffollamento.

Per chi si sposta in automobile, invece, lo spazio più comodo e privato dell'abitacolo può risultare parimenti poco abitabile, in virtù della costante attenzione rivolta alla guida e alle difficoltà (congestione delle infrastrutture, code, incidenti, ecc) incontrate durante la marcia.

Qualunque sia il mezzo di trasporto impiegato, comunque, ciò che caratterizza la vita dei pendolari è la difficoltà di trovare una risposta a esigenze legate alla cura personale, all'accesso ai servizi e al commercio: un'azione quotidiana e banale come fare la spesa può rivelarsi un problema non da poco per chi esce di casa quando i negozi e i centri commerciali non sono ancora aperti e vi fa ritorno quando molti di essi hanno già chiuso.

La popolazione dei pendolari esprime in modo esplicito, soprattutto attraverso le proprie associazioni e comunità di rappresentanza, una domanda forte di miglioramento dei servizi di trasporto pubblico e una domanda di politiche infrastrutturali e trasportistiche in genere. Ma anche, in modo implicito, una domanda di servizi alla persona che, se rimarrà inevasa, continuerà a incidere in modo negativo sul livello di reale abitabilità della regione urbana milanese.

## Studenti

Tra le popolazioni che abitano la metropoli milanese, in un momento storico in cui l'economia della conoscenza è fattore primario di sviluppo, assume particolare rilievo quella degli studenti universitari.

L'articolazione e il decentramento delle sedi degli Atenei milanesi, nel corso del tempo, hanno contribuito a diffondere il carattere di "città degli studi" all'intera regione urbana; tuttavia, la provincia di Milano continua a essere il recapito primario per chi vuole accedere alla formazione universitaria. Nello scorso anno accademico, solo nelle sette sedi centrali degli Atenei milanesi, si contavano oltre 187.000 studenti iscritti. Di questi, una percentuale significativa, nonostante la progressiva moltiplicazione delle Università sul territorio nazionale, è rappresentata da studenti "fuori sede", cioè ragazzi che abitano temporaneamente a Milano per motivi di studio, pur risiedendo altrove.

Essere studenti fuori sede è oneroso in qualunque città italiana, sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista delle difficoltà logistiche (lontananza dalle famiglie di origine, ricerca di un alloggio, ecc.). A Milano, però, questa realtà appare particolarmente poco agevole: l'offerta di residenze universitarie (pensionati, collegi, ecc.) è largamente insufficiente e costringe la domanda di alloggi a confrontarsi con un mercato immobiliare degli affitti poco accessibile, che determina spesso, anche per cosciente calcolo economico dei proprietari, condizioni affatto confortevoli di residenza (sovraffollamento degli appartamenti, coabitazioni forzate, considerevoli distanze dai luoghi di studio, ecc.).

Milano è una città poco abitabile per gli studenti fuori sede, ma forse migliore non sembra toccare agli studenti pendolari, quotidianamente costretti a confrontarsi con le difficoltà, già descritte, legate alla fruizione dei servizi di trasporto pubblico. Gli studenti pendolari vivono una condizione particolare: affrontano i disagi della metropoli senza poter godere dei vantaggi che la residenza, anche quella temporanea, può offrire (accesso ai servizi culturali, ai locali pubblici, agli spazi del loisir, ecc.).

Nonostante l'assenza delle difficoltà appena descritte, anche per i ragazzi stabilmente residenti nella metropoli non è facile essere studenti universitari, forse perché Milano è una città poco abitabile per gli studenti in genere: le Università, pur avendo mostrato negli ultimi anni un lodevole dinamismo in numerosi progetti di sviluppo, sembrano aver perso centralità nella vita sociale e culturale della città,

perché la città stessa stenta a riconoscerne e a valorizzarne il ruolo. Ciò si riflette, in forma implicita ma sostanziale, sul modo di intendere l'esperienza universitaria da parte dei ragazzi: l'Università finisce con l'essere interpretata da molti come un "servizio generico", un luogo da frequentare solo in relazione a specifiche prestazioni; non più in grado di svolgere una funzione realmente aggregativa e catalizzatrice delle risorse potenziali insite nella popolazione studentesca.

Oggi appare di primaria importanza fare di Milano una città più abitabile per gli studenti (attraverso politiche di sostegno alla residenza, di miglioramento dei servizi, ecc.) perché essi, contribuendo alla circolazione e alla diffusione della cultura e dei saperi specifici, potranno dare un apporto al miglioramento complessivo dell'abitabilità della regione urbana.

### **La testimonianza di uno studente fuori sede che, durante la settimana, abita a Milano per seguire i corsi dell'Università**

Vivere in una città come Milano non deve esser facile per chi vi abita da sempre, figuriamoci per un ragazzo come me, che ci è arrivato per frequentare l'Università, dopo aver sempre vissuto in un piccolo paese di un'altra provincia.

Per chi decide di trasferirsi nella metropoli, il primo problema è quello di trovare un'abitazione. Chi dispone di risorse economiche sufficienti può affidarsi a qualche agenzia immobiliare, di solito pagando a caro prezzo il servizio richiesto. Agli altri, ammesso che riescano a trovare il tempo, non rimane che passare al setaccio le offerte immobiliari pubblicate sui quotidiani e sui giornali gratuiti distribuiti nelle stazioni della metropolitana, alla ricerca di un appartamento, di una stanza, di un posto letto, di un divano su cui dormire. Ma, per una persona che non conosce la città, non è nemmeno facile districarsi tra gli annunci e individuare una zona adatta, abbastanza vicina all'Università. Così, salvo rari colpi di fortuna, l'unico criterio di scelta diventa quello economico: me lo posso permettere, oppure no.

Altra questione non da poco è l'impatto con gli stili di vita della metropoli. Viaggiare in metrò negli orari di punta, cosa ordinaria per chi è nato e cresciuto a Milano, per me ha rappresentato un'esperienza nuova e abbastanza fastidiosa: sensazioni paragonabili a quelle di un filetto di sgombrò pressato in una scatoletta umida. Ma anche muoversi a piedi in mezzo alla folla

è faticoso, soprattutto se decidi di avventurarti a fare un giro per negozi dopo l'orario di chiusura degli uffici. Quando leggi i prezzi della merce, poi, la voglia di fare un giro rischia di passarti del tutto. Il massimo, però, è il problema dei parcheggi: per chi è abituato a vivere in un piccolo centro, tranquillo e senza traffico, l'idea di dover vagare mezz'ora a vuoto, per poi trovare un posto auto a un chilometro da casa, è inconcepibile.

Ovviamente, esistono gli aspetti positivi. In città si può trovare qualsiasi cosa: dalla tecnologia ai libri dedicati ai temi più specifici. La metropoli, poi, offre agli studenti amanti di uno stile di vita più 'mondano' diverse occasioni nuove, come il rito sociale dell'aperitivo o le serate in discoteca dedicate alla popolazione universitaria. Si conoscono persone nuove e si gode di una maggiore libertà rispetto ai tradizionali vincoli familiari. L'unico vincolo reale, per chi non possiede un'auto, è rappresentato dai mezzi di trasporto pubblico che, dopo una certa ora della notte, ti lasciano a piedi.

Io, alla fine, facendo una media tra i pro e i contro, non mi lamento troppo di questa esperienza. Ma, forse, rappresento un'eccezione. Mi capita spesso, infatti, di verificare come a molti altri studenti fuori sede vivere a Milano non piaccia. Per questi ragazzi, la metropoli rappresenta una sorta di luogo di lavoro: durante la settimana studiano e basta, in attesa di ritornare per il week-end 'al paese', dove possono frequentare la fidanzata e gli amici di sempre.

E, per loro, la domenica sera temo sia un trauma.

### Degenti ospedalieri e loro parenti

Ogni anno, nelle 69 strutture ospedaliere della provincia di Milano si registrano circa 690.000 ricoveri; un dato che, da solo, basterebbe a descrivere la rilevanza dei “luoghi della cura” nella definizione della geografia della metropoli. Ogni ospedale, infatti, per la propria natura, può essere interpretato come una piccola città nella città; le dimensioni e la pluralità delle strutture, delle funzioni, degli spazi e delle popolazioni che li abitano (pazienti, medici, infermieri, tecnici, personale amministrativo, ecc.) generano una molteplicità di pratiche, di relazioni e di flussi eterogenei, spesso strettamente connessi alle patologie trattate: un centro di ortopedia, per esempio, è diversamente accessibile e abitabile rispetto a un centro pediatrico o a uno per le malattie infettive, e così via.

La città milanese della cura e della salute non può però essere descritta solo attraverso una dimensione quantitativa generale. Milano, infatti, rappresenta un nodo di eccellenza sanitaria a livello nazionale. I grandi centri specialistici diffusi nel territorio metropolitano richiamano pazienti dalle altre regioni italiane e dall'estero; queste presenze rappresentano circa il 25% dell'utenza complessiva: migliaia di persone che decidono di intraprendere una trasferta faticosa per accedere a servizi sanitari ritenuti d'elevata qualità. Insieme ai pazienti, spesso, si spostano familiari e parenti deputati ad assisterli durante il periodo di degenza: una popolazione difficile da quantificare con precisione, ma numericamente rilevante, che si trova ad abitare temporaneamente nella regione urbana milanese. Per i familiari, il periodo di ricovero ospedaliero può rivelarsi più faticoso e problematico di quanto non lo sia per il paziente bisognoso di cure. Fuori dagli orari di visita e dai momenti in cui la pratica specifica dell'assistenza ha luogo, infatti, queste persone, temporaneamente costrette ad abbandonare le proprie reti di relazioni sociali e le proprie comunità di

appartenenza, si trovano a doversi “inventare” una dimensione quotidiana dell'abitare che, soprattutto per chi non dispone di adeguate risorse economiche, può voler dire semplicemente sopravvivere in attesa della conclusione della degenza del congiunto.

Nonostante l'esistenza di forme di convenzionamento con strutture alberghiere, e l'esistenza di una rete di “case di accoglienza” organizzate da istituzioni religiose o enti locali, la domanda di residenza temporanea e di servizi espressa da questa popolazione non appare oggi adeguatamente soddisfatta e incide in modo negativo nella definizione dell'abitabilità complessiva della regione urbana milanese.





### Appassionati di musica e musicisti

Uno dei fattori che caratterizza la regione urbana milanese, incidendo in modo positivo nella definizione della sua abitabilità, è l'“attività musicale”. Dentro questa categoria generale è racchiuso un eterogeneo universo di manifestazioni, eventi, pratiche, luoghi, reti di relazioni, popolazioni e comunità.

Milano è probabilmente la capitale italiana dei grandi concerti pop e rock, usualmente ospitati nello stadio di S. Siro, nei palazzetti dello sport (Forum di Assago, MazdaPalace, ecc.) e in alcuni grandi club (RollingStone, ecc.); ma anche un luogo privilegiato per assistere a concerti di artisti e band emergenti, ospitati in club e locali attrezzati per *eventi live* diffusi nel capoluogo, ma anche nell'hinterland (Bloom di Mezzago, ecc.). La musica orientata a un pubblico giovane, nei suoi vari generi, è diffusa anche attraverso le attività proposte dai centri sociali (Leoncavallo, ecc.) e da festival ed eventi organizzati all'aperto (Idroscalo, parchi, ecc.) prevalentemente durante la stagione estiva.

Parimenti ricca è l'offerta di concerti per gli amanti del jazz, del blues, e di altri generi prevalentemente orientati ad un pubblico “adulto”, ospitati da club e locali che offrono una programmazione specialistica in grado di richiamare musicisti ed esecutori di livello e fama internazionale (Blunote, Scimmie, ecc.).

La musica classica trova la propria massima espressione nel Teatro La Scala, ma è ospitata anche in teatri e auditorium ed è protagonista di iniziative come i “Notturmi in Villa” (concerti tenuti presso antiche ville, quali Villa Simonetta e Villa Litta).

Ognuna delle manifestazioni precedentemente descritte mobilita un pubblico eterogeneo, all'interno del quale è possibile rintracciare differenti livelli di adesione a una particolare popolazione (dai melomani agli appassionati di un particolare genere di musica, ai fan di uno specifico artista o di una specifica band). All'interno di queste differenti popolazioni, poi, è possibile rilevare forme di aggregazione più strutturate (associazioni culturali, comunità virtuali legate a un particolare sito web, fan club, *fanzine*, ecc.).

La musica, però, ha un ruolo rilevante nel panorama della vita culturale e sociale della regione urbana non solo da un punto di vista della fruizione, ma anche della produzione.

Milano è un centro propulsore per le professionalità legate all'ambiente musicale. A partire dal Conservatorio “Giuseppe Verdi”, passando per una scuola professionale come il CPM (Centro Professione Musica) orientata, come altre realtà meno famose, all'insegnamento dei generi musicali contemporanei (rock, jazz, etnico, ecc.), fino ai corsi civici di musica proposti da una pluralità di enti diffusi sul territorio, la regione urbana milanese si caratterizza per un'offerta formativa in ambito musicale di straordinaria ricchezza e prestigio.

A ciò, poi, si aggiunge il ruolo di preminenza nel panorama delle produzioni audio/video, dovuto alla presenza delle sedi di case discografiche e di emittenti televisive e radiofoniche nazionali: un contesto favorevole per la crescita delle professionalità e per le opportunità di impiego in campo musicale.

Le scuole di musica, come ogni agenzia formativa, sono ambienti fertili per le dinamiche aggregative; nello specifico, lo sono particolarmente perché rappresentano una “cerniera istituzionale” con il mondo dei giovani musicisti, una popolazione che non è possibile stimare da un punto di vista quantitativo, strutturata in modo “orizzontale” attraverso aggregazioni minimali (i vari gruppi rock, blues, pop, ecc.), ma che rappresenta una quota rilevante della produzione artistica giovanile. I musicisti costruiscono comunità virtuali in Internet, finalizzate allo scambio di informazioni e alla divulgazione di materiali ma, soprattutto, comunità di pratiche legate a specifici luoghi: le “sale prove”, i grandi negozi di strumenti musicali, i locali dove è possibile suonare dal vivo, ecc.

È proprio scendendo a questo livello di osservazione che ci si può rendere conto di come, a fronte di un'eccellente varietà di offerte per il pubblico degli appassionati o dei fruitori occasionali, la metropoli milanese non sia caratterizzata da un'adeguata offerta di spazi, strutture e occasioni per chi vuole fare, e non solo ascoltare, musica. Al di là di alcune lodevoli eccezioni puntuali, la cronica carenza di sale prove, i costi per l'affitto di quelle esistenti e, soprattutto, la carenza di luoghi nei quali esibirsi, rappresentano un vincolo forte alla libera espressione di una quota significativa della popolazione giovanile.

### La testimonianza di un giovane musicista milanese

Ho 26 anni, ho sempre vissuto in provincia di Milano e suono attivamente (concerti, registrazioni, partecipazioni) dai primi anni del liceo. La musica non è la mia unica attività; soprattutto, non è la mia principale fonte di sostentamento economico.

Penso che la mia esperienza personale sia del tutto simile, se non identica, a quella di molti altri musicisti: al di là del naturale e necessario appagamento personale che ognuno prova nel suonare, la carriera di un musicista è caratterizzata da ostacoli e da difficoltà che spesso superano le soddisfazioni e i riconoscimenti esterni. Le difficoltà che si incontrano variano a seconda dell'età e delle prospettive che ci si pone ma, in generale, dipendono quasi tutte dalla cronica assenza di spazi dedicati alla musica.

Quando ho iniziato a suonare con il mio primo gruppo, il problema principale era quello di trovare un posto in cui provare. All'inizio, se si cercava una strumentazione quantomeno funzionante, ci si affidava alle “sale prova” a pagamento, solitamente private e abbastanza costose. Spesso ci si ritrovava anche a provare in qualche cantina, con somma gioia di vicini e parenti.

Dopo, il problema è stato quello di cercare di uscire dalla dimensione dei concerti scolastici, quelli organizzati a fine anno o durante le varie feste degli studenti, e tentare di iniziare una carriera concertistica vera, più appagante in termini di frequenza di esibizioni e di presenza di pubblico.

Così è iniziata la vera vita-fai-da-te del musicista, alla costante ricerca di locali interessati a proporre la tua musica e di occasioni

significative in cui esibirsi dal vivo, per farsi conoscere. A Milano, ma anche nelle altre città italiane, mi capita molto spesso di suonare in centri sociali autogestiti: mi chiedo se non sia ridicolo che valga ancora l'assunto secondo il quale la cultura, per esprimersi, abbia bisogno di spazi “presi” e non “dati”.

A Milano, e in genere in Italia, la vita di un musicista che condivide la mia esperienza e le mie scelte artistiche si muove su binari del tutto indipendenti da quelli delle altre attività urbane, sia per quanto riguarda i luoghi, sia per quanto riguarda i contatti e le modalità di scambio di informazioni e opinioni. Si crea una dimensione elitaria, non certo voluta; una sorta di autocrazia che rappresenta anche un modo per supportarsi reciprocamente e per autosostentarsi.

Ho maturato la convinzione che il problema stia a monte; forse esiste un problema generale di carattere sociale: quanto una società voglia essere (attenzione, “voglia essere” e non “sia”) ricettiva verso l'espressione artistica in generale. Ogni tanto i media ci raccontano, giustamente preoccupati, che solo il 50% di italiani legge almeno un libro all'anno; mi sono chiesto se la notizia che forse neanche il 20% vede più di un concerto all'anno o compra un disco non consigliato dal telegiornale possa creare lo stesso stupore. Temo proprio che, per una larghissima maggioranza della popolazione, la musica rappresenti solo quel piacevole intrattenimento che, attraverso lo scoppiettio dello shampoo, filtra nel lobo uditivo senza sfiorare l'intelligenza, in attesa che il parrucchiere proceda al taglio o alla messa in piega.

## Sportivi

Tra le molteplici popolazioni della regione urbana, una delle più rilevanti, anche da un punto di vista numerico, è la popolazione degli sportivi. Nel territorio della provincia di Milano, infatti, risultano attive 3.270 Società sportive, per un totale di tesserati che ammonta a oltre 226.000 unità, un numero pari a circa il 6% dell'intera popolazione provinciale.

Le società e i loro affiliati sono distribuiti su tutto il territorio, anche se risultano concentrati in modo più significativo in corrispondenza dei maggiori centri urbani.

Essere tesserati per una società sportiva significa svolgere un'attività regolare, di solito presso una specifica struttura, seguendo un calendario e degli orari definiti. Per molte persone significa anche partecipare a competizioni che, pur rimanendo spesso a un livello di pratica amatoriale, comportano frequenti spostamenti all'interno della regione urbana milanese. Sono soprattutto gli sport "maggiori" (calcio, basket e pallavolo), in virtù di una diffusione capillare e dell'elevato numero di praticanti, a dare origine a tornei e a competizioni localizzati prevalentemente entro i confini provinciali. In ogni caso, la pratica sportiva diviene un'occasione per muoversi all'interno del territorio secondo mappe insolite, normalmente escluse dalla dimensione quotidiana dell'abitare.

La città degli sportivi presenta dunque una geografia complessa, plurale, fatta di aree estese (interessate da pratiche come il ciclismo, il podismo, ecc.) e, soprattutto, da luoghi puntuali (palestre, piscine, campi sportivi, ecc.) che possono rappresentare l'occasione d'incontro tra comunità differenti, come avviene nelle strutture polifunzionali in grado di ospitare pratiche e manifestazioni diverse; o come avviene in occasione delle competizioni, quando alla presenza degli sportivi si

aggiunge un pubblico eterogeneo composto da tifosi, familiari, parenti e amici degli atleti. Può così capitare, per esempio, che, ai bordi dei campi da gioco, si incontrino, interagiscano e socializzino i genitori che accompagnano i propri figli all'allenamento, oppure alla partita settimanale del campionato giovanile. La pratica sportiva diviene allora occasione per strutturare comunità che poco hanno a che fare, direttamente, con lo sport, ma che ne colgono il valore aggregativo e socializzante.

Tuttavia la città dello sport non è solo composta e abitata da atleti tesserati: esiste una moltitudine di individui che praticano sport per diletto, ma con continuità, pur non volendo aderire ad alcuna federazione. È il caso, ad esempio, della popolazione composta da chi fa footing nei parchi, o della popolazione dei cicloturisti che, ogni week-end, profondono tempo ed energie sui pedali senza indossare alcuna divisa sociale, e così via.

Più difficili da osservare da un punto di vista delle forme di aggregazione, ma anche più visibili e pervasive nel loro rapporto con alcuni luoghi della metropoli, queste popolazioni, unitamente a quella degli atleti tesserati, esprimono domande di qualità ambientale complessive, di qualità degli spazi aperti, ecc.



## Immigrati

Tra le popolazioni in costante crescita nella metropoli milanese assume particolare evidenza quella degli immigrati. Spesso al centro delle cronache dei media, anche a causa di azioni eclatanti compiute da gruppi ristretti o da singoli individui (occupazione di case, attività illecite, atti di coraggio civico inatteso, ecc.), gli immigrati sono percepiti da una parte della società come un “fattore di rischio”. In realtà, si tratta di una popolazione che, nel corso del tempo, ha saputo progressivamente inserirsi nel tessuto sociale ed economico della regione urbana milanese. Spesso più istruiti e qualificati di quanto l'opinione comune non ritenga, gli immigrati svolgono usualmente mansioni professionali poco ambite e modestamente retribuite, trovandosi nella condizione di dover affrontare, contemporaneamente, i problemi dell'integrazione in un contesto di vita differente da quello di origine e i problemi relativi all'abitabilità della metropoli, comuni a tutte le popolazioni della regione urbana.

Parlare di “immigrati” significa definire una macro-popolazione sulla base di una pratica ormai conclusa: l'essere giunti a Milano da un Paese straniero (spesso extra-comunitario). In realtà, si tratta di una pluralità di popolazioni organizzate in grandi comunità, spesso strutturate sulla base delle differenti appartenenze etniche e geografiche di origine, che trovano in alcuni luoghi specifici della metropoli (soprattutto gli spazi aperti urbani e i parchi), per lo più durante il tempo libero, occasioni di ritrovo e di aggregazione. Alcune pratiche caratteristiche, in queste occasioni, coinvolgono i membri della comunità rafforzandone i legami interni e il radicamento sul territorio.

Tra le comunità di immigrati insediate nella regione urbana, le più rilevanti da un punto di vista numerico risultano essere quella cinese, quella filippina, le comunità di origine africana (con prevalenza senegalese), le comunità degli immigrati provenienti dall'Est europeo

(soprattutto da Ucraina e Romania) e le comunità di origine sudamericana (soprattutto peruviana ed ecuadoriana).

La popolazione filippina costituisce una comunità molto coesa, formata in seguito a intensi fenomeni migratori avvenuti all'incirca 15-20 anni fa. In origine, si è trattato prevalentemente di un flusso di persone adulte di sesso femminile, trasferitesi nella metropoli milanese in cerca di un'occupazione, soprattutto nel campo della collaborazione domestica. Nel corso del tempo, i processi di ricongiungimento familiare hanno consentito l'espansione della comunità e il suo radicamento sul territorio. Inizialmente concentrata nel capoluogo, la comunità filippina si è progressivamente diffusa nella regione urbana, alla ricerca di case di proprietà a prezzi accessibili. Punti di riferimento per l'aggregazione della comunità, oggi come in passato, sono le chiese in cui vengono celebrate messe in lingua filippina o inglese (chiesa di Santa Maria del Carmine e chiesa di San Tommaso). Le istituzioni religiose rappresentano un interlocutore privilegiato anche per le relazioni della comunità con il territorio; esse collaborano all'organizzazione delle attività della comunità (feste, matrimoni, eventi sportivi) che si svolgono prevalentemente in luoghi ormai riconosciuti e radicati nelle mappe della socialità filippina (parco Forlanini, centro sportivo di piazza Lodi, ecc.).

La popolazione immigrata di provenienza centroafricana, nella provincia di Milano, ammonta a circa 24.000 individui. Spesso impiegati come operai, come addetti ad attività di ristorazione o di magazzino, gli immigrati africani sono anche protagonisti di un progetto a sfondo sociale quale la pubblicazione e la vendita, per strada, del giornale “Terre di mezzo”, che spesso rappresenta la prima opportunità di guadagno legale in vista di migliori e più stabili impieghi. La vendita del giornale e le altre attività di commercio ambulante, usualmente svolte in prossimità di alcuni nodi e aree rilevanti della





città (centro storico, Città studi, centri commerciali, stazioni ferroviarie), fanno sì che questa popolazione risulti la più "visibile" tra quelle insediate nella regione urbana. Anche per gli immigrati di origine centroafricana il tempo libero rappresenta il momento e l'occasione per l'aggregazione in forme comunitarie. Un fenomeno di particolare interesse è quello di alcune discoteche milanesi che, a partire dalla metà degli Anni Novanta, hanno iniziato a proporre musica "black-etnica", divenendo luogo di ritrovo, in alcuni specifici giorni della settimana, per gruppi di giovani immigrati.

La popolazione sudamericana, nella provincia di Milano, ammonta a circa 71.000 individui ed è prevalentemente composta da immigrati provenienti dal Perù e dall'Ecuador. I primi flussi migratori si sono registrati intorno alla metà degli Anni Ottanta, ed erano composti principalmente da uomini di età compresa tra i 20 e i 40 anni. I ricongiungimenti familiari, avvenuti in seguito, hanno determinato la formazione di una comunità più radicata sul territorio. I sudamericani risiedono prevalentemente nella periferia del capoluogo e nell'hinterland. Ciò che caratterizza la comunità, da un punto di vista delle occasioni di ritrovo e di aggregazione, sono le pratiche del tempo libero: durante la bella stagione, da maggio ad ottobre, i parchi urbani ed extraurbani sono teatro di tornei di calcio, barbecue e commercio all'aperto. Spesso, la provenienza geografica rappresenta un fattore discriminante nella "colonizzazione" degli spazi pubblici: luogo preferito per i ritrovi della comunità peruviana è il Parco delle Rose, mentre gli Ecuadoriani sono soliti ritrovarsi al parco Lambro che, ormai da alcuni anni, è sede di un torneo di calcio, autorizzato dal Comune, al quale prendono parte 20 squadre di immigrati e che raduna centinaia di persone in occasione delle partite.

La popolazione immigrata dall'Est europeo è composta, per lo più, da donne ucraine e rumene impiegate nelle tipiche occupazioni della cura e della collaborazione domestica (badanti, ecc.). Meno rilevante è la percentuale di uomini, usualmente dediti a lavorare come operai nel settore dell'edilizia. Al di fuori degli spazi e dei tempi del lavoro, la comunità est-europea è solita aggregarsi in alcuni luoghi specifici della metropoli: piazza Duca d'Aosta, per esempio, rappresenta la meta per i ritrovi della domenica, un momento nel quale, all'aperto e in forma collettiva, si svolgono alcune pratiche usualmente private (come andare dal barbiere o dal parrucchiere), che divengono occasione per lo scambio di informazioni e per il supporto reciproco in relazione ai problemi di inserimento abitativo e lavorativo dei membri della comunità. Altro luogo rilevante è l'area della stazione metropolitana di Molino Dorino dove, ogni week-end, arrivano e partono autobus provenienti dai Paesi dell'Est europeo.

### 3.1.4. COMUNITÀ DI PRATICHE, ATTORI E POLITICHE PER LA REGIONE URBANA MILANESE

Quella proposta nel paragrafo precedente è certamente poco più che una panoramica delle popolazioni che si muovono, attraversano e animano la regione urbana milanese. Ci troviamo di fronte a un tema di ricerca nuovo (una certa attenzione ha avuto nel corso degli ultimi anni il tema, prossimo a questo, delle cosiddette *comunità virtuali*, gruppi che si costituiscono e comunicano attraverso le reti informatiche e che sono quindi del tutto a-territoriali; mentre solo oggi comincia a crescere l'interesse nei confronti delle forme di aggregazione di cui stiamo cercando qui di rendere conto) che richiede lo sviluppo di uno sforzo analitico e interpretativo che va al di là dell'ambito di questo progetto. Si tratterà quindi di proseguire lungo questa prospettiva nel corso dei prossimi anni.

Allo stesso tempo la scelta di dare visibilità a questo modo di guardare ai processi di sviluppo della regione urbana è strettamente legato alla convinzione che questo tema sia particolarmente significativo per le implicazioni che esso può avere sul versante delle politiche, con particolare riferimento sia alla pianificazione strategica sia al tema dell'abitabilità. Le conoscenze in nostro possesso consentono di avanzare alcune prime ipotesi interpretative e progettuali che riguardino tali implicazioni, che vengono quindi proposte in forma sintetica nei paragrafi successivi.

#### Comunità, quasi comunità e popolazioni: problemi e risorse

Il termine *comunità* viene spesso usato impropriamente, e lo stesso rischio può essere corso quando si parla, come in questo documento, di *comunità di pratiche*. L'esistenza di una comunità implica per esempio la presenza di forme di auto-riconoscimento da parte dei

soggetti che ne fanno parte, di un linguaggio comune, di capacità organizzative (anche se si rimane nel campo dell'informalità), di sviluppo di azioni comuni (e quindi della presenza di qualche forma di progettualità).

In molti dei casi che abbiamo presentato questi caratteri non sono presenti, e non possiamo quindi parlare in senso stretto di comunità. Proprio per questo motivo si è preferito riferirsi a questi gruppi utilizzando il termine *popolazioni*.

D'altro lato, le analisi finora sviluppate consentono di proporre una rappresentazione delle popolazioni aggregate attorno a una specifica pratica (l'utilizzo della bicicletta, l'utilizzo del mezzo pubblico per gli spostamenti casa lavoro, il riconoscimento in un gruppo etnico o religioso, ecc.), che fa riferimento all'immagine di una piramide, che possiamo per convenzione dividere in tre fasce: una fascia di vertice, una fascia intermedia, una fascia base.

La piramide richiama un'evidente tendenza alla selettività: pochi membri nella fascia di vertice, un gruppo più ampio in quella intermedia, ancora più ampio nella fascia base. Al tempo stesso essa evidenzia la presenza di livelli diversi di aggregazione, nell'ambito di una stessa popolazione.

La fascia di vertice comprende le persone per le quali una specifica pratica costituisce un elemento fondante l'identità e il modo di utilizzare la città. Per servirsi di un esempio, la popolazione dei ciclisti comprende persone per le quali l'uso della bicicletta ha significati molto diversi. Alla fascia di vertice appartengono, in questo caso, soggetti come gli amatori che si allenano quotidianamente lungo le strade della regione urbana percorrendo ogni settimana centinaia di chilometri. Essi infatti:

- esprimono una buona capacità organizzativa (fanno parte di associazioni sportive, o più semplicemente si organizzano in gruppi informali);
- si riconoscono fortemente in questa pratica (essa concorre in modo

determinante a definirne l'identità, i comportamenti, le modalità del consumo, ecc.);

- sono in grado di esprimere attraverso canali formali e informali le loro posizioni e le conoscenze che derivano da tale pratica.

In una parola, nella fascia di vertice noi troviamo le *comunità*.

Dal punto di vista delle politiche ci sono alcuni elementi significativi da osservare. In corrispondenza delle comunità noi troviamo solitamente degli *attori*, dei soggetti collettivi che esprimono la capacità di partecipare ai processi decisionali volti al trattamento di problemi pubblici (in larga misura, ma non necessariamente in modo esclusivo, riferiti ai problemi connessi a quella specifica pratica).

Troviamo quindi sì dei portatori di problemi, ma anche dei soggetti che sono già in grado di rappresentare quei problemi nell'agenda politica. Più interessante è notare che questi soggetti possono rappresentare delle importanti *risorse* nell'ambito di un processo di pianificazione strategica (nel nostro caso in particolare sul tema dell'abitabilità), per esempio per le conoscenze che essi sono in grado di mettere in campo nell'ambito di uno sforzo progettuale (conoscenze preziose in quanto derivano dall'esperienza diretta, dalle pratiche d'uso appunto). Anche perché spesso questi soggetti sono in grado di trattare autonomamente almeno alcuni dei loro problemi, proprio perché dotati di una buona capacità auto-organizzativa.

Sotto alle comunità stanno i soggetti che appartengono alla fascia intermedia, cioè coloro che sono coinvolti in una specifica pratica con una certa intensità, ma con una frequenza inferiore. Per mantenere lo stesso esempio, cioè quello della bicicletta, troveremo nella fascia intermedia quel campo, numericamente più ampio del precedente, composto da quelle persone che usano la bicicletta per recarsi al lavoro. Persone che non parteciperebbero mai a una gara, che non macinano centinaia di chilometri, ma per le quali il rapporto con la città è definito in misura considerevole dal fatto di utilizzare quel mezzo di trasporto.

In questo caso difficilmente possiamo parlare di comunità, in quanto vengono a mancare alcuni elementi fra quelli precedentemente citati (auto-riconoscimento, capacità organizzativa, ecc.). Il fatto di essere coinvolti con una relativa frequenza in una certa pratica rende, però, gli appartenenti a questa fascia molto importanti nell'ambito di un programma di pianificazione strategica. Ci troviamo di fronte all'ambito che possiamo considerare maggiormente critico. Si tratta di gruppi più ampi di popolazione rispetto alle comunità, che proprio per il minor livello di auto-riconoscimento sono meno in grado di costituirsi come attori, di contare nei processi decisionali pubblici, di risolvere autonomamente i problemi di cui sono portatori.

Così come le comunità possono essere considerate delle rilevanti risorse per una politica sull'abitabilità, le fasce intermedie segnalano l'esistenza di *problemi* irrisolti di cui la stessa politica deve farsi carico con adeguate strategie.

È interessante notare come quest'immagine non debba essere interpretata staticamente. Il confine fra comunità e fascia intermedia è infatti mobile, spesso in relazione con la gravità dei problemi di fronte ai quali si trovano le popolazioni. Può succedere quindi che determinati gruppi, di fronte a un problema particolarmente pressante, diventino protagonisti di processi di auto-riconoscimento, di sviluppo di forme di auto-organizzazione che li portino a diventare partecipanti attivi nell'arena decisionale pubblica, a svilupparsi, cioè, come nuove forme di comunità. Riferendosi sempre all'esempio della popolazione della bicicletta, l'avvio, nel corso degli ultimi anni, di esperienze come quella di *critical mass* può essere considerata come un processo di questo tipo. Gli spostamenti fra le due fasce dovrebbero costituire ambito d'attenzione particolare nel contesto di una politica dell'abitabilità, che potrebbe addirittura occuparsi di sostenerne alcuni, proprio per aumentare la capacità della società di partecipare e di contribuire al trattamento di una serie di problemi.

Infine, la fascia base è quella forse meno interessante dal nostro pun-

to di vista. Essa infatti comprende una quota di popolazione ancora più ampia, composta però di persone solo occasionalmente protagoniste di una specifica pratica. Tale occasionalità fa sì che questa quota della popolazione sia al tempo stesso meno sensibile di fronte ai problemi ma, soprattutto, meno in grado di mobilitare risorse per la loro soluzione.

Piuttosto, la fascia base può essere utile nell'ambito di questa sintetica trattazione perché essa contribuisce a evidenziare la rilevanza di una prospettiva diversa rispetto a quella qui privilegiata, una prospettiva cioè *trasversale* rispetto alle pratiche d'uso di cui abbiamo parlato. Per larga parte della popolazione, il rapporto con la regione urbana rappresenta l'esito di percorsi attraverso le pratiche: un po' ciclista, un po' frequentatore di cinema, un po' utente di mezzi pubblici, ecc. Porre l'attenzione su questo elemento diviene particolarmente significativo, perché esso contribuisce a dimostrare che il punto di vista delle comunità di pratiche qui proposto non riguarda delle minoranze della popolazione. Le minoranze (più o meno quantitativamente rilevanti: comunità, fasce intermedie) possono essere considerate le possibili protagoniste di processi di cambiamento (per esempio attraverso il coinvolgimento nei processi decisionali pubblici) i cui impatti, però, possono riguardare la qualità dell'abitare dei cittadini della provincia nel loro complesso.

### **Attori e reti: chi decide questa città?**

Nel paragrafo precedente abbiamo già introdotto la questione della relazione fra prospettiva delle comunità di pratiche e processi decisionali pubblici. Abbiamo visto come in alcuni casi le popolazioni possano costituirsi in attori significativi, come questa prospettiva possa aprire nuovi ambiti di lavoro nel contesto di strategie partecipative, come il trattamento dei problemi della qualità dell'abitare sia strettamente connesso all'adozione di questo punto di vista.

Le analisi svolte forniscono però alcuni ulteriori significativi elementi con riferimento agli aspetti più propriamente di processo, con i quali una politica dell'abitabilità deve necessariamente confrontarsi.

Quando consideriamo le comunità di pratiche non dobbiamo pensare a esse come comunità naturali, i cui processi costitutivi o evolutivi siano del tutto spontanei o auto-determinati. Al contrario, soggetti molto diversi fra loro contribuiscono, più o meno intenzionalmente, ad orientarli.

Può trattarsi di attori istituzionali, come quelli coinvolti nelle politiche dei trasporti nel caso della popolazione dei pendolari. Può trattarsi di attori molto settoriali, le cui azioni e decisioni, cioè, influenzano in modo rilevante alcune comunità pur essendo assunte entro quadri di riferimento che non considerano la dimensione territoriale. È il caso, per esempio, degli ospedali e dell'impatto delle loro strategie di sviluppo sulla popolazione dei malati (e dei loro familiari), ma anche quello delle grandi catene di centri commerciali, ecc.

Può trattarsi infine di soggetti apparentemente marginali e difficilmente associabili a una dimensione di politiche. Pensiamo, per esempio, alla capacità di condizionamento della stampa specializzata (e, più in generale, dei media) su alcune popolazioni, e a come essa possa contribuire a ridefinirne preferenze e percorsi nella regione urbana.

In sostanza, preme qui segnalare due questioni.

In primo luogo il punto di vista delle comunità di pratiche fa emergere una rete di attori e di soggetti che di fatto influiscono sui processi di sviluppo della regione urbana milanese e che molto raramente (e forse per altri motivi) vengono considerati come appartenenti alla *policy community* della pianificazione strategica. Un insieme di attori 'improbabili' che, difficilmente, vedremmo invitati a un forum sullo sviluppo nell'ambito del processo di formazione di un piano strategico, con i quali, invece, questo processo dovrebbe riuscire a definire una modalità di relazione e interazione.

In secondo luogo, questo punto di vista evidenzia come una serie

di politiche settoriali finiscano negli esiti per influire non intenzionalmente su aspetti dell'abitabilità della regione urbana milanese: nella maggior parte dei casi questi effetti non intenzionali sono di segno negativo. La qualità dell'abitare costituisce l'esito cioè di un campo molto diversificato di scelte che riguardano temi specifici come il trasporto pubblico, la sanità, la cultura, ecc. Scelte che vengono assunte senza che l'obiettivo dell'abitabilità sia internalizzato da parte degli attori coinvolti.

Il punto di vista delle comunità di pratiche contribuisce quindi, in modo ancora più esplicito, a mettere in crisi la settorialità delle politiche e a richiedere lo sviluppo di approcci integrati. Ovviamente, tale esigenza mette in crisi sia la composizione delle reti di attori coinvolti nelle politiche settoriali, sia i riferimenti, le conoscenze, gli stili progettuali adottati da questi attori.

La visione proposta da questo documento porta quindi, per quanto riguarda gli aspetti di processo, a dover affrontare una serie d'importanti sfide, come si cercherà di evidenziare nel paragrafo conclusivo.

### Comunità di pratiche e abitabilità: questioni e prospettive

Possiamo concludere questo percorso cercando di raccogliere alcune indicazioni (ricavabili dall'analisi svolta) che riguardano il campo e le dimensioni metodologiche di una politica per l'abitabilità nella regione urbana milanese, così come qui di seguito proposto.

#### Cosa progettare

La prospettiva delle comunità di pratiche porta a centrare l'attenzione progettuale attorno a una serie di luoghi e di servizi che:

- acquisiscono in questa luce una nuova e significativa rilevanza;
- richiedono conseguentemente una ridefinizione dei criteri per la loro progettazione rispetto a quelli finora adottati.

I porti, le rotte, le navi che definiscono l'ossatura della regione urbana dei flussi costituiscono l'oggetto di una rinnovata politica dell'abitabilità:

le stazioni ferroviarie e gli ambiti urbani immediatamente limitrofi, i parchi e più in generale gli spazi aperti, i mercati all'aperto, gli spazi di servizio di alcune grandi strutture commerciali e i territori di connessione fra essi, gli spazi di sosta delle reti stradali, il settore della ristorazione, i vagoni ferroviari, la viabilità ciclopeditone ma soprattutto i servizi a essa connessi e il rapporto fra questa e i territori attraversati, ecc. Sono solo alcuni esempi di oggetti privilegiati di attenzione. Occorre rendersi conto che non si tratta esclusivamente di sviluppare innovazione nella progettazione fisica, ma anche nella progettazione delle attività e dei servizi. Cogliendo l'occasione dell'esistenza di spazi nuovi, il cui carattere funzionale non è stato ancora rigidamente fissato, che si possono prestare a diventare luoghi di scambio, incontro accoglienza di popolazioni diverse. Abbandonando una visione della città che continua a essere pensata dalle politiche come un giustapporsi di luoghi specializzati funzionalmente (casa, lavoro, shopping, viaggio), ma che di fatto non lo sono più.

Ciò non vuol dire che la 'città del vicinato' e i suoi luoghi debbano essere ignorati da una politica dell'abitabilità veramente efficace. Piuttosto il problema è quello di capire come integrare positivamente queste due dimensioni: i flussi e le loro reti e luoghi, i quartieri e i loro sistemi di relazione che devono essere sostenuti e sviluppati fuori però da semplificazioni e forzature.

Da un certo punto di vista il riconoscimento della città dei flussi e lo sviluppo di un adeguato sforzo progettuale sui suoi luoghi e percorsi può aprire la strada per una rinnovata riflessione sulle condizioni di qualità degli spazi e dei luoghi del vicinato.

Si tratta anche di trarre spunto e di apprendere da una serie di esperienze innovative che si sono sviluppate nella regione milanese nel corso degli ultimi anni, al cui centro sta proprio un ripensamento del concetto di comunità come riferimento dell'azione progettuale.

#### Come progettare

L'efficacia di una politica dell'abitabilità è strettamente legata allo

sviluppo di una riflessione sulla natura del progetto. Da questo punto di vista sono due gli elementi da tenere particolarmente in considerazione.

Si tratta in primo luogo di superare una concezione rigida del progetto, come prefigurazione di stati finali, a favore di atteggiamenti maggiormente aperti e processuali. Progettare spazi adeguati alle comunità di pratiche vuol dire pensare a spazi flessibili, aperti al cambiamento e alla manipolazione, disponibili a essere trasformati nel corso del tempo, in grado di valorizzare le conoscenze e le azioni di chi li usa: progetti mai finiti e costantemente ridiscussi.

Si tratta in secondo luogo di superare la rigidità di approcci troppo settoriali, e di sviluppare una cultura territoriale del progetto proprio nelle reti di attori che si occupano di politiche di settore.

#### Con chi progettare

Come già si cercava di sottolineare più sopra, questo sguardo porta a evidenziare non solo problemi altrimenti difficilmente comprensibili dalle politiche pubbliche, non solo alcuni limiti all'efficacia delle politiche stesse, ma anche alcune rilevanti risorse che possono opportunamente essere messe in gioco (se si è in grado di riconoscerle) per migliorare la qualità dell'abitare nella regione urbana milanese.

Tali risorse sono, in primo luogo, attori e reti di relazione fra essi. Sono i soggetti che rappresentano i punti di vista delle comunità di pratiche, che sono in grado di trasferire l'esperienza diretta di uso della città, le conoscenze che da essa derivano, nei processi progettuali. Ma risorse sono non solo gli attori già presenti e mobilitati (associazioni, gruppi, imprese, ecc.), ma anche attori potenziali, quelle spinte all'aggregazione che si muovono in quelle che più sopra abbiamo chiamato le fasce intermedie delle popolazioni della regione milanese. Spinte aggregative alle quali un processo di miglioramento dell'abitabilità dovrebbe riuscire a dare spazi per il consolidamento, per la maturazione.

È necessario quindi sviluppare forme di coinvolgimento di questi soggetti nella formulazione delle politiche e nella progettazione degli

interventi. Anche in questo caso si tratta in primo luogo di fare emergere ciò che già c'è per dimostrare la praticabilità, per favorire la diffusione e disseminazione di approcci innovativi.

In secondo luogo, si tratta di ripensare la partecipazione in una prospettiva nuova, che sposti l'attenzione dai quartieri, e quindi dai residenti, verso i flussi e i soggetti che ne sono i protagonisti.

#### Come sostenere il progetto

Infine, è necessario uscire da un approccio che vede nello sviluppo di politiche centrate sulle istituzioni l'unica condizione per poter trattare efficacemente i problemi pubblici. Quello dell'abitabilità è un tema che mette particolarmente in evidenza come soluzioni efficaci e innovative possano costituire l'esito di processi i cui protagonisti sono la società e le sue diverse espressioni aggregative.

Una buona strategia, da parte di un'istituzione che voglia svolgere un ruolo di promozione di politiche (e non più di 'una' politica) dell'abitabilità, deve quindi essere orientata a trattare due principali criticità. In primo luogo, essa deve riuscire a costruire gli spazi per l'azione degli attori sociali senza rinunciare a intervenire quando le risorse pubbliche sono indispensabili per trattare i problemi: il raggiungimento di un punto di equilibrio fra queste due tensioni richiede una grande attenzione e uno sguardo critico.

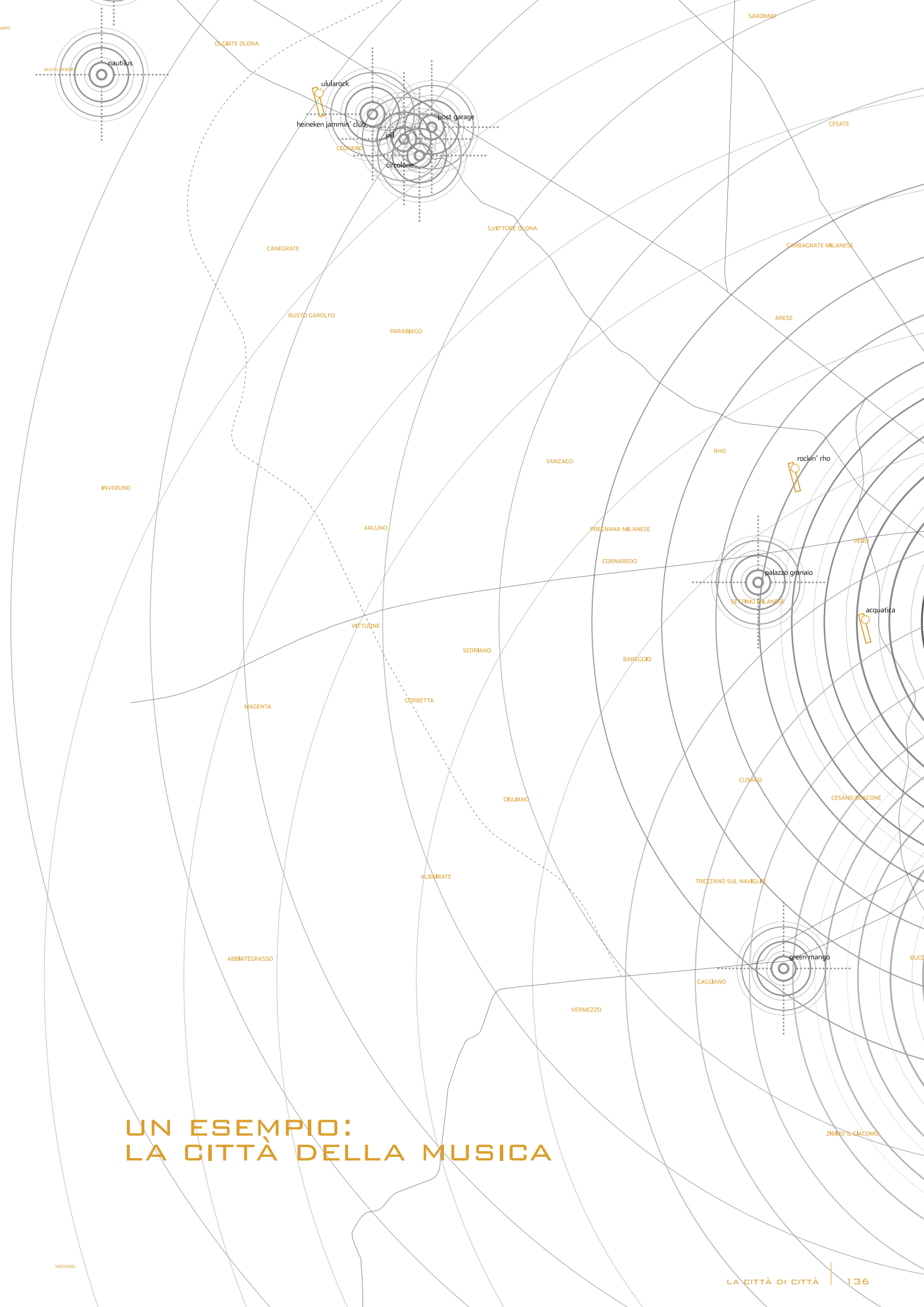
In secondo luogo, essa deve riuscire ad accompagnare l'azione degli attori sociali soprattutto favorendo da parte di essi (in particolare quelli che lavorano lungo una dimensione più chiaramente settoriale) la presa di coscienza del potenziale valore territoriale dei loro progetti e delle loro iniziative. Mentre appare difficile pensare a un'interazione diretta fra istituzione e 'popolo degli skaters', è possibile invece immaginare forme di sostegno che facilitino l'impatto sociale della loro azione (ad esempio nei confronti dei giovani in difficoltà).

Si tratta cioè di mettere al centro della riflessione collettiva l'obiettivo della costruzione di una nuova qualità dell'abitare nella regione urbana milanese.

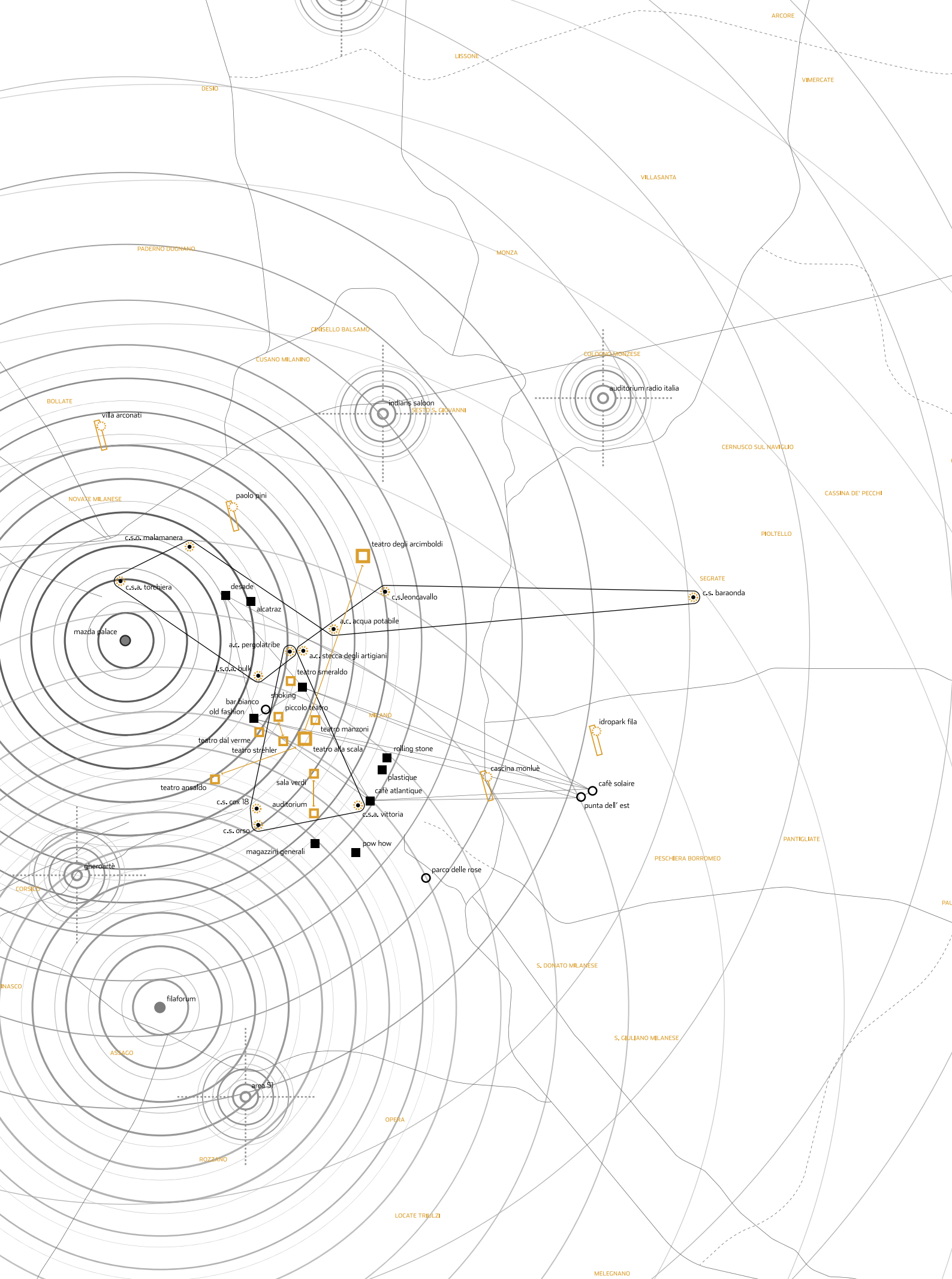
\*Questo capitolo è stato redatto a cazione Territoriale Urbanistica e Ambientale, partecipanti al Tirocinio interno del Dipartimento di Architettura e Pianificazione, coordinato dal prof. Paolo Fareri nell'anno accademico 2004/2005. Il lavoro di redazione si è avvalso anche del contributo degli studenti del corso di Disegno Urbanistico, tenuto dal prof. Antonio Longo nel Corso di laurea di primo livello in Pianificazione Territoriale Urbanistica e Ambientale (A.A. 2004/2005)

\*\*La mappa della "città della musica" (pag. 108) è stata elaborata con la collaborazione di Paolo Cottino e di Roberto Ricci.





# UN ESEMPIO: LA CITTÀ DELLA MUSICA





Il Progetto Strategico promosso dalla Provincia di Milano, come abbiamo sostenuto in questo documento, non serve solo a produrre visioni e condividere la formulazione di problemi e soluzioni per la regione urbana. Esso è orientato anche a **stimolare la progettualità innovativa** e a **far emergere risorse, punti di vista**, attori disponibili a impegnarsi nella direzione dell'aumento dell'abitabilità. Per queste ragioni la Provincia di Milano promuove un **Bando per idee progettuali e buone pratiche** rivolto agli attori della comunità milanese.

L'obiettivo principale è **intercettare e valorizzare le pratiche in atto** (ma anche le possibilità implicite, le proposte ancora allo stato iniziale, le disponibilità a fare) con le quali la società milanese tratta questioni che attengono al miglioramento dell'abitabilità.

Il Bando è solo **il primo passo del processo di mobilitazione delle capacità progettuali** presenti nel territorio attivato dal Progetto Strategico. A valle del Bando, vi sarà un processo di accompagnamento delle proposte per la loro esposizione nella Mostra da tenersi nell'inverno 2006-2007 e per l'elaborazione dell'Atlante delle politiche e dei progetti, che rappresenta il principale prodotto della seconda fase del Progetto Strategico.

### Ragioni e principi di orientamento del Bando

Il Bando assume l'abitabilità, e le declinazioni che ne fornisce il Documento Strategico, come tema-guida per la selezione delle idee progettuali e delle buone pratiche.

Il Bando intende **sostenere buone idee** sull'abitabilità attraverso un meccanismo premiale; inoltre, accompagnando lo sviluppo dell'idea iniziale, è orientato a **migliorare le capacità progettuali** degli attori.

Il processo attivato con il Bando è indirizzato al **rafforzamento della cooperazione** tra attori, favorendo la costruzione di proposte partecipate da più soggetti, anche di diversa natura e di differente

scala, che possono convergere intorno alla costruzione di ipotesi progettuali che permettano anche la **costruzione di nuovi policy network**.

Il Bando intende promuovere un vasto **processo di mobilitazione**, che coinvolga la comunità milanese nel suo complesso, al fine di costruire il tema dell'abitabilità come **tema dell'agenda pubblica**; segnalare che l'abitabilità è un **campo di azione concreto** che incrocia dimensioni fondamentali per lo sviluppo e la qualificazione della regione urbana, e che intercetta ambiti cruciali nell'esperienza quotidiana che le persone fanno del territorio metropolitano; mostrare che attorno al miglioramento dell'abitabilità ci sono **risorse ed energie mobilitabili**.

Il Bando è rivolto a istituzioni pubbliche, autonomie funzionali, soggetti di rappresentanza degli interessi, associazioni, gruppi organizzati, ecc..., anche in cooperazione tra loro.

La Provincia di Milano, ponendo al centro della sua azione il tema dell'abitabilità, riconosce nel Bando il meccanismo con il quale favorirne lo sviluppo attraverso un **confronto progettuale permanente** con la comunità milanese, di cui l'edizione 2006 del Bando rappresenta il primo momento.

### Il ruolo della Provincia

La Provincia, con l'attivazione del Bando, intende:

- garantire visibilità e conferire un contributo finanziario, anche con il concorso di eventuali altri sponsor, a **proposte meritevoli sul tema del miglioramento dell'abitabilità** nella regione urbana milanese;
- rafforzare la sua funzione di promotore di innovazione nel trattamento dei problemi dell'area milanese;
- favorire il rafforzamento della cooperazione tra attori di diversa natura, contribuendo alla costruzione di un tessuto di relazioni di governance alla scala metropolitana.

### I temi del Bando

I temi del Bando corrispondono alle declinazioni del tema dell'abitabilità, così come articolate nel Documento Strategico:

**1. Abitare:** si può abitare stabilmente o temporaneamente, trovare, cambiare, trasformare casa, creare condizioni di ospitalità, stare in casa e stare fuori, da soli e insieme, tra diversi o tra simili.

**2. Muoversi e respirare:** liberamente e in una molteplicità di modi, direzioni e orari; trovare confort nei luoghi dell'attesa e del movimento; respirare meglio e vivere in un ambiente meno insalubre e meno inquinato.

**3. Condividere spazi:** condividere spazi di connessione, trovar spazi di silenzio e di rallentamento; moltiplicare i luoghi di incontro, ricreare condizioni diffuse di naturalità e di verde urbano.

**4. Fare e fruire cultura:** promuovere attività culturali in una pluralità di poli, moltiplicare l'offerta formativa, favorire percorsi formativi e pratiche artistiche, offrire la possibilità di divertirsi e di utilizzare in molti modi diversi il tempo libero.

**5. Promuovere un nuovo welfare locale:** valorizzare le pratiche solidali e l'azione volontaria, favorire l'assunzione d'impegni civici, mettere in rete e rafforzare l'accessibilità ai servizi sociali.

**6. Innovare e fare impresa:** costruire società e territorio, promuovere nuove forme di radicamento delle imprese, facilitare le connessioni con le reti globali.

Il Bando, intendendo valorizzare la **dimensione integrata** delle idee progettuali e delle buone pratiche, selezionerà preferibilmente proposte con un rilevante contenuto multidimensionale, per la loro capacità di incrociare più declinazioni dell'abitabilità, ma anche di connettere più ambiti di politiche e più attori, di diverso tipo (istituzionali, economici, sociali, tecnici) e di diverso livello.

### A chi è rivolto il Bando

Possono partecipare al Bando **istituzioni pubbliche** (Amministrazioni comunali, enti pubblici, associazioni e consorzi tra Comuni, agenzie e società pubbliche), **soggetti di rappresentanza degli interessi del lavoro e dell'impresa**, **singoli operatori economici**, **autonomie funzionali** (Camera di Commercio, Ente Fiera, Università), attori del **mondo della ricerca e della formazione**, **associazioni e organizzazioni**, gruppi organizzati, **soggetti rappresentativi delle popolazioni e delle comunità di pratiche** presenti e attive nella regione urbana, anche in cooperazione tra loro.

Saranno ammissibili anche proposte presentate da attori in collaborazione con la stessa Amministrazione provinciale.

### Tipologie di proposte ammissibili e contenuti della documentazione richiesta

Il Bando identifica due tipologie di materiali da sottoporre a valutazione:

- **idee progettuali.** Le idee progettuali fanno riferimento a ipotesi non ancora sviluppate sotto il profilo esecutivo, devono essere riferite a una o più declinazioni dell'abitabilità, secondo l'elenco precedentemente riportato, e devono identificare i tratti fondamentali di un'ipotesi progettuale coerente con lo sviluppo di tali declinazioni;
- **buone pratiche.** Le buone pratiche fanno riferimento a progetti, azioni, iniziative già avviate o in corso di attuazione che sono chiaramente riconducibili a una o più declinazioni dell'abitabilità. Anche in riferimento alle buone pratiche non viene richiesta un'esplicitazione delle risorse messe in campo e delle condizioni operative di fattibilità, ma una rilettura del progetto in relazione al tema del Bando.

Sia le idee progettuali sia le buone pratiche possono essere riferite:

- **a progetti materiali** (riferiti a specifici luoghi e territori) **o immateriali** (connesse a pratiche, servizi, strumenti d'azione);
- a progetti riferiti **a una o più delle tre + sette + una città, a una o più delle popolazioni o delle comunità di pratiche** attive nel territorio milanese, ma anche ad altre modalità possibili di organizzazione e trattamento del tema dell'abitabilità.

Tutti coloro che intendono partecipare al Bando, sia nella sezione "Idee progettuali", sia nella sezione "Buone pratiche" dovranno presentare una breve relazione che contenga i seguenti elementi:

- la descrizione della proposta dal punto di vista del **contenuto** dell'idea progettuale o del progetto, degli **obiettivi** perseguiti e del **problema** che affronta;
- la **declinazione** (o le declinazioni) del tema dell'abitabilità alla quale fa riferimento;
- il **contributo** atteso in termini di **miglioramento dell'abitabilità**;
- il **soggetto** promotore e la **rete degli attori** coinvolti;
- **immagini, disegni, cartografie** illustrative della proposta (se rilevanti).

#### I criteri di valutazione e la giuria

I criteri di valutazione delle proposte sono:

- la capacità di **innovazione** della proposta nel trattamento del tema dell'abitabilità e nell'identificazione di soluzioni originali ai problemi di abitabilità della regione urbana;
- la capacità **generativa** nei termini della potenzialità della proposta di dar luogo a future, ulteriori idee progettuali;
- la capacità di **integrazione** intesa come potenzialità della pro-

posta di costruire relazioni tra attori e di incrociare più declinazioni dell'abitabilità.

Una **Giuria internazionale**, composta da figure rilevanti esperte di temi connessi all'abitabilità e alla costruzione di strategie di governo metropolitano, giudicherà le idee progettuali e le buone pratiche sulla base dei criteri precedentemente elencati e stilerà due distinte graduatorie.

#### Cosa offre il Bando

Il Bando offre **tre diversi tipi di contributi**:

- un **contributo finanziario** per la costruzione delle condizioni di fattibilità delle idee progettuali o come riconoscimento della qualità delle buone pratiche, nella forma di un finanziamento a fondo perduto o nella forma di una via preferenziale per accedere ad altre fonti finanziamento;
- la **visibilità nella Mostra e nell'Atlante delle politiche e dei progetti** che sarà maggiore per i progetti premiati;
- un **servizio di assistenza e accompagnamento** al processo di maturazione delle idee progettuali.

#### La gestione del Bando

**1. I tempi.** Il Bando uscirà a febbraio in concomitanza con il convegno di presentazione del Documento strategico. In questa fase e immediatamente dopo la pubblicazione del Bando si attiva una fase di **sollecitazione a presentare proposte**, avvicinando possibili proponenti, e quindi un processo di **accompagnamento** alle proposte. Nell'autunno del 2006, si svolgeranno i lavori della Giuria di valutazione delle proposte, i cui risultati saranno resi noti in occasione della Mostra.



**2. L'accompagnamento.** Il processo di accompagnamento lavorerà su due dimensioni: una più legata alla **comunicabilità delle proposte** (restituzione nella Mostra e nell'Atlante), un'altra più legata al **processo di maturazione delle idee progettuali**. Le modalità concrete di gestione del processo di accompagnamento si articoleranno in: forum di discussione con i proponenti (articolati per temi, o per aree territoriali); workshop sui temi delle proposte con esperti; eventi pubblici, con presentazione delle proposte a un pubblico più vasto; linee-guida per la presentazione delle proposte nella Mostra; ecc.

### E dopo?

È possibile ipotizzare che il Bando, se avrà successo e se davvero sarà un evento per la comunità milanese, diventi una **modalità stabile di riconoscimento della progettualità** sui temi dell'abitabilità.

Al momento è possibile formulare alcune ipotesi:

1. **Successive edizioni del Bando** potrebbero essere articolate **con riferimento alle tre + sette + una città** della regione urbana milanese riconosciute nel Progetto Strategico. Ciò consentirebbe di:  
a) dare sostanza all'idea del territorio provinciale come articolazione di città; b) dare continuità al processo di pianificazione strategica ancorandolo alle diverse parti di cui si compone la regione urbana; c) dare una prospettiva strutturata alle modalità d'interazione tra Provincia e Comuni dell'area.
2. **Successive edizioni del Bando** potrebbero assumere di volta in volta una **questione particolarmente** rilevante su cui chiedere l'esercizio della capacità progettuale degli attori. Per esempio, una questione su cui sollecitare la progettualità potrebbe essere quella della rete della mobilità su ferro della regione urbana milanese come infrastruttura di una nuova abitabilità. Il Bando, in questo caso, sarebbe orientato a sostenere idee progettuali con riferimento al migliora-

mento dell'abitabilità dei nodi della rete della mobilità (le stazioni del servizio ferroviario regionale e delle linee di metropolitana). L'obiettivo sarebbe quello di ridefinirli come progetti integrati di riqualificazione urbana, destinando risorse a nuove azioni strategiche o alla migliore messa a punto di azioni già in campo, per orientarle nell'ottica dell'abitabilità.

UN ESEMPIO INTERESSANTE PER IMMAGINARE UNO SVILUPPO DEL BANDO IN TAL SENSO VIENE DA UNA INIZIATIVA DEL GOVERNO DEL LAND NORD RENO WESTFALIA (IL LAND CHE PROMOSSE IL PROGETTO DELL'IBA-RUHR) CHE HA LANCIATO DA QUALCHE ANNO UN'INIZIATIVA DENOMINATA "REGIONALE". SI TRATTA DI UN'INIZIATIVA, NATA APPUNTO A VALLE DELL'ESPERIENZA DELL'IBA, CHE PREVEDE CHE IL GOVERNO DEL LAND, OGNI DUE ANNI, PREMI LA PROGETTUALITÀ DI UN'AREA SPECIFICA ALL'INTERNO DEL LAND (UNA "REGIONE", DA CUI IL NOME). VA SUBITO DETTO CHE SI TRATTA DI "REGIONI DI PROGETTO", CIOÈ LA LORO DELIMITAZIONE NON RISPETTUA CONFINI AMMINISTRATIVI, MA RICALCA PIUTTOSTO AMBITI CHE IL LAND RICONOSCE COME RILEVANTI PER LA SPERIMENTAZIONE DI POLITICHE INNOVATIVE: SONO AMBITI SOVRACOMUNALI, IN ALCUNI CASI ANCHE SOVRANAZIONALI (PER ESEMPIO TRA LA GERMANIA E L'OLANDA). OGNI EDIZIONE DEL "REGIONALE", CUI PARTECIPANO SOLO ENTI LOCALI, CULMINA CON UNA MOSTRA-EVENTO DI PRESENTAZIONE DI PROGETTI, RACCOLTI SULLA BASE DI UN CALL FOR TENDER ARTICOLATO SU AZIONI-CHIAVE. VI SONO GIÀ STATE TRE EDIZIONI (2000, 2002, 2004) E SONO IN PREPARAZIONE LE TRE SUCCESSIVE FINO AL 2010.

Il documento presentato nei capitoli precedenti rappresenta la **mosa d'apertura** del Progetto Strategico della Provincia di Milano. Nei prossimi mesi, anche sulla base della discussione e della condivisione di questo documento con una platea il più possibile ampia e diversificata di interlocutori, il progetto entrerà nel vivo, sulla base di un programma di lavoro che abbiamo già anticipato nel capitolo 1.

L'attività che si avvia dopo il **Convegno internazionale** di presentazione, tenuto il 20 febbraio, è dunque orientata a costruire le condizioni di una **socializzazione** della visione e dell'impianto del progetto, oltre che di un **coinvolgimento** diretto e attivo dei Comuni, degli attori economici e sociali, dei rappresentanti della società civile e delle popolazioni e comunità di pratiche che abbiamo riconosciuto come protagonisti decisivi del percorso progettuale.

La **prima fase** del progetto si apre, come detto, a marzo del 2006 e lavora su tre diversi aspetti.

Il primo riguarda il riconoscimento e la valorizzazione della **progettualità strategica dell'Amministrazione provinciale**, che confluirà nell'**Atlante** dei progetti e che sarà restituita insieme ai progetti partecipanti al Bando durante la mostra della Triennale.

Nei primi mesi sarà dunque avviato un lavoro di **approfondimento della progettualità** promossa dai diversi settori della Provincia, che permetterà di **selezionare** insieme alla Giunta e ai dirigenti e funzionari provinciali le azioni di programmazione strategica ed i progetti orientati alla promozione dell'abitabilità che confluiranno nella Mostra e nell'Atlante.

A partire dalla primavera sarà avviato un **affiancamento operativo** ai responsabili della Provincia per preparare la **presentazione** dei progetti nella Mostra e nell'Atlante e per condividere il **confezionamento** definitivo dei materiali di presentazione dei progetti per l'Atlante e la Mostra.

Il secondo filone di lavoro riguarda invece l'**avvio dei cantieri progettuali**, attraverso la **selezione**, tra giugno e settembre 2006, dei progetti sui quali preparare studi di fattibilità che saranno oggetto della seconda fase del Progetto Strategico. Questa selezione dovrà avvenire in stretto contatto con i diversi settori dell'Amministrazione provinciale, in quanto i progetti dovranno essere **promossi, costruiti e condivisi dalla Provincia** anche insieme ad altri attori.

A partire da ottobre saranno costituiti dei gruppi di lavoro interassessoriali che dovranno **avviare operativamente lo sviluppo dei progetti** e impostare gli studi di fattibilità.

Il terzo ambito, ampiamente illustrato nel capitolo precedente, riguarda il **Bando di concorso per la premiazione di idee progettuali e buone pratiche per l'abitabilità della regione urbana**. Durante i primi tre mesi (marzo-maggio) verrà **accompagnato il lancio del concorso**, attraverso incontri, seminari, iniziative (alcune delle quali già avviate con i Comuni e con gli attori sociali) che serviranno sia a sollecitare e raccogliere manifestazioni di interesse e disponibilità a presentare progetti, sia a verificare un impegno futuro per rafforzare lo strumento del bando anche sotto il profilo finanziario.

Durante i quattro mesi successivi (giugno-settembre) sarà realizzato da parte della Provincia e del gruppo di lavoro del DiAP del Politecnico di Milano un avvicinamento ai soggetti che si sono iscritti al Bando per aiutarli a **preparare la presentazione** delle idee progettuali e delle buone pratiche nella Mostra e nell'Atlante dei progetti e per accompagnare la **maturazione delle idee progettuali**.

Tra ottobre e dicembre la Commissione giudicatrice valuterà i progetti presentati e nominerà i vincitori del Bando; nell'inverno 2006-2007 i progetti saranno presentati nell'ambito della mostra prevista alla Triennale.

I mesi che separano il Convegno di presentazione del progetto dalla Mostra alla Triennale rappresentano dunque la fase nella quale sarà più intenso il lavoro di attivazione di diverse tipologie di attori e di soggetti nel percorso di pianificazione strategica. In questi mesi sarà messo in campo il massimo sforzo per **coinvolgere in modo ancora più ampio e articolato l'Amministrazione provinciale** sia nella sua dirigenza politica sia nella sua struttura tecnica.

D'altra parte, i prossimi mesi saranno dedicati, attraverso la promozione e l'accompagnamento del Bando di concorso, anche a coinvolgere pienamente nel percorso molti altri attori: i Comuni e le loro aggregazioni (tavoli del PTCP, associazioni di Comuni, comuni impegnati in piani strategici d'area), che spesso stanno già lavorando su temi connessi a quelli del progetto, gli attori sociali che hanno già manifestato un forte interesse al percorso avviato, le associazioni di rappresentanza delle popolazioni e delle comunità di pratiche che domandano progetti e politiche per l'abitabilità.

Infine, la prima fase del Progetto Strategico si propone di **presentare la visione, l'orientamento e le idee progettuali**, attraverso gli strumenti del Bando, dell'Atlante e della Mostra e attraverso altri strumenti di **comunicazione istituzionale** (il sito, un giornale da distribuire in un gran numero di copie, l'attivazione di comunità di discussione in rete).

La Mostra alla Triennale, che potrà eventualmente diventare una mostra itinerante in altri luoghi della regione urbana, e la presentazione dell'Atlante della progettualità rappresentano una tappa importante del percorso avviato.

Nei mesi successivi (gennaio-giugno 2007) l'attività del progetto sarà orientata in due direzioni: la **costruzione della vision e la redazione del documento di Piano Strategico** e lo **sviluppo dei nuovi progetti** e definizione delle condizioni di fattibilità dei cantieri progettuali, anche attraverso l'avvio e l'accompagnamento dei progetti e delle coalizioni che li promuoveranno.

Il documento di Piano Strategico e i cantieri progettuali rappresenteranno dunque sia una concreta **sperimentazione** nella direzione dell'attivazione di progetti fortemente simbolici sul tema dell'abitabilità, sia un contributo più compiuto alla costruzione di un **quadro di sfondo** per una strategia di sviluppo e coesione della regione urbana milanese centrata sul **nesso tra abitabilità, qualità sociale, competitività e attrattività**.