

MCE 2011
Governo del territorio e infrastrutture
per la Milano del futuro

8 febbraio 2011

Giuliano Asperti, Vice Presidente Territorio e Infrastrutture
Assolombarda
Saluto di apertura

Apriamo i lavori di questa sessione della MCE esprimendo la soddisfazione di Assolombarda per la recente approvazione del PGT. E' un atto di volontà, dai contenuti coraggiosi, da noi sollecitato più volte e che va apprezzato. Ovviamente è solo l'inizio.

Ma era pur necessario che gli attori che vivono, consumano, e producono la città potessero avere un'idea di dove si vuole andare: un'idea alla quale aderire con la propria azione e con il proprio mestiere.

Così come tutti, le imprese milanesi hanno bisogno di sapere qual è il progetto di città, come svolgere il proprio ruolo e mestiere dentro questo progetto, con quali precise regole. Ciò che non era più accettabile era l'incertezza, la deroga come regola, iter procedurali lunghi, incerti e costosi. Non ne ha sofferto solo Milano, ma indirettamente anche chi opera in tutta la cintura milanese. Per questo Assolombarda è sempre stata sostenitrice dell'importanza dell'approvazione.

E' vero: si può sempre fare meglio. E ciò vale anche per questo PGT. Ma la discussione ed il confronto deve ogni tanto fissare i suoi *milestones*. Partendo dal presupposto che una realizzazione flessibile che fissa gli obiettivi e le modalità di interventi e affida alle iniziative di tutti gli *stakeholders* della città l'attuazione dei medesimi nell'evolversi del tempo garantisce la flessibilità necessaria per una fattiva attuazione. Persino nelle imprese più d'avanguardia oggi non si lavora più per budget, ma per obiettivi evolutivi.

Certo: bisogna averci una idea di quale città. Sicuramente alle nostre imprese interessano regole, norme, cubature, e quant'altro.

Ma prima ancora e comunque anche gli imprenditori hanno una loro idea di città, se ne sentono parte ed ovviamente pensano ad una città che crei le migliori condizioni per creare e far cogliere opportunità. Su questo la discussione non può essere un privilegio di centri culturali, movimenti, fondazioni: ci siamo (e ci siamo stati con le nostre osservazioni) anche noi e le nostre imprese. Sospinti dalla convinzione che solo in una città che prepara e sa stare nel futuro (che già ci

circonda) avrà molte opportunità per tutti per fare impresa. Una città che non prepari il suo futuro, da esso verrà accerchiata e schiacciata, sino a deprimerla.

E' nostra convinzione che la città viva e cresca se sa fare vivere dentro di essa molti interessi, tutti gli interessi possibili piegandoli verso interessi e desideri collettivi. La città vive di interessi e bisogni: economici, culturali, formativi, scientifici, ambientali, imprenditoriali ed anche immobiliari che occorre far incrociare. Non ha senso far la guerra ad alcuni di essi né fingere possibile uno sviluppo non influenzato dagli interessi: auguriamoci invece di farli muovere dominandoli ed utilizzandoli. Questi insieme di interessi sono il lievito di crescita: è sempre stato così. E' la mano politica che fa poi la qualità ed il peso nel mix di interessi ed ha, se capace, di far correre far correre i medesimi al servizio anche della città. Tutt'altro quindi che "lasciare tutto libero": un simile approccio non produrrebbe nulla di strategico.

La nostra idea è per una Milano che vogliamo vivibile, attrattiva delle eccellenze e dei giovani, viva 24 ore su 24 e da vivere anche di sabato e di domenica, pulita e bella. Una città universitaria, nella quale uno studente ospite può abitarvi durante gli anni universitari senza dissanguare la famiglia d'origine, e dove i giovani di sera possano sentire un concerto senza mettere i silenziatori sugli altoparlanti. Una città che non teme i cambiamenti, non perché li possa superficialmente sottovalutare, ma perché li sa interpretare ed assorbire.

Ed una Milano dove muoversi sia agevole e dove vita dei cittadini ed ambiente si sostengano e siano compatibili.

Sinceramente pare che uno sforzo verso questa idea di città stia nelle ambizioni di questo PGT: è questo è leggibile e positivo. C'è in esso desiderio progettuale ed una certa dose di coraggio. Coraggio.

Si tratta forse di definire meglio passi e percorsi concreti per far sì che gli obiettivi vengano davvero perseguiti e centrati nei prossimi 20 anni, a partire da subito, declinando con coraggio i problemi operativi ed affrontandoli apertamente, non come pregiudizio all'approvazione del PGT, ma come opportunità per renderlo poi operativo ed efficace. **Mettere cioè un progetto con i piedi per terra.**

Ci interessano in questa sede, quella della MCE, in particolare tre profili forti di questo PGT: quello delle infrastrutture, quello dei servizi per la città, e quello della sostenibilità ambientale.

Su questi temi vorremmo porre delle riflessioni a chi interverrà oggi attraverso anche delle domande.

Quanto alle infrastrutture della mobilità, il PGT assume la premessa di un forte sviluppo della mobilità attraverso il mezzo pubblico a sostegno della connessione centro periferia e

periferia/periferia garantendo, a simbolo concreto dell'idea di base, la raggiungibilità della rete di metro entro 500 mt max da qualunque porta di casa. Obiettivo appassionante e qualificato.

Ne segue la previsione di otto nuove linee metropolitane più la **circle line** ferroviaria.

Il rischio tuttavia di uno scollamento tra l'idea progettuale della città pubblica e la sua concreta realizzazione c'è: il costo per la realizzazione della città pubblica (sistemi del verde e delle infrastrutture) viene stimato in **14 miliardi di euro, ne mancano circa 10.**

Entro quando allora si pensa di raggiungere questo obiettivo? Se deve essere il 2030 (pensare oltre non serve) occorre rispondere alle conseguenti domande:

- *Dove e come si pensano di prendere le risorse? Il project financing non è Babbo Natale, richiede tariffe e convenienze.*
- *Tasse di scopo e convenienze dello sviluppo immobiliare sono leve su cui si pensa di operare? Se no, quali altre?*
- *Un così massiccio intervento, ed una capitale fisso investito così massiccio presuppone e richiede al tempo stesso uno sviluppo quantitativo possibile e affrontabile della popolazione. Come pensiamo di attrarre nuova popolazione? Non bastano a ciò i soli metri cubi.*
- *Ed infine quali modalità per la mobilità delle cose, senza la quali le condizioni del vivere e dell'abitare non sono perseguibili? E quindi quale valutazione sugli interscambi urbani e degli scali ferroviari dismessi?*

Quanto ai servizi il PGT definisce metodo e processo per la loro individuazione e localizzazione, senza entrare nel merito di una loro puntuale definizione. Al manifestarsi dei processi di trasformazione della città o di sviluppo di sue parti viene affidato il compito di risolverli *Questa metodologia, apprezzabile per il principio di flessibilità di adattabilità che la ispira, non necessiterà però forse di qualche scelta più precisa per alcuni tipi di servizi? Non è forse necessaria più precisione su alcune scelte prioritarie?*

Quanto alle procedure il Contratto di Progetto assume la funzione di chiave di volta dell'architrave di operatività del PGT. E' nel contratto che esigenze pubbliche e private si intercettano, con interessi diversi, per trovare un cammino operativo comune attraverso meccanismi vari (perequativi, di programmazione e gestione dei servizi, di contrattazione per gli ambiti di trasformazione, di densificazione di parti di città). Ebbene questo incontro, questo modello contrattuale, richiede una attitudine e cultura della Pubblica Amministrazione assolutamente nuova. Alla quantità di regole va sostituita la certezza delle medesime ed una riduzione delle medesime a quelle di maggior qualità, la trasparenza dovrà più garantirsi attraverso la pubblicità dati e fatti che non a tortuosi ed interminabili percorsi autorizzativi. *Stiamo preparando la cultura comunale a questo? E gli strumenti e le persone?*

Forse sarà opportuno che l'Amministrazione precisi azioni prioritarie e i tempi con i quali intende dotarsi degli strumenti, delle strutture e delle competenze necessari per l'attuazione del PGT.

Quanto alla sostenibilità ambientale, esso è obiettivo posto nel PGT con vigore, così come nell'azione quotidiana presente. Esso è condizione per l'attrattività e la vivibilità. Su questo tema Milano può ambire a rappresentare un modello europeo nell'arco di un ventennio: e vorremmo esserne parte.

L'obiettivo è di tale ampiezza da non poter nemmeno lontanamente ridursi al tema del traffico o dell'ecopass (non è un caso che esso riguardi anche città minori della regione). Referendum o meno sull'argomento, riportiamo lo strumento a quello che è: principalmente uno strumento di una certa efficacia di governo del traffico.

Il parco immobiliare di Milano nei prossimi 20 anni dovrà esser rimesso a punto in buona parte. Che si fa?

Faccio solo questo esempio per indicare che strumenti regolatori, priorità, premialità fiscali, snellezze e vantaggi procedurali sono le leve per dare corpo concreto ad un titolo che altrimenti rischia di restare sulla carta. Occorre il massimo di innovazione nell'approccio al tema.

Una considerazione infine **sulla scala di riferimento**. Oltre il PGT abbiamo bisogno di idee comuni sulla grande Milano. Quella Milano più grande del territorio del Comune, senza esser quello della Regione, che anche grazie a questo PGT si candida ad esser fondamentale per lo sviluppo del paese. Ciò che si saprà fare in questa area di 4/6 milioni di abitanti sarà decisivo per non solo per i milanesi, ma per l'Italia intera. Questi confini non sono risolvibili territorialmente nei confini delle Istituzioni attuali, che quando affrontano questo problema di governance di sistema non riescono a sottrarsi ad una concezione di rappresentanza troppo proprietaria del proprio territorio. Ma una soluzione va trovata: di natura autorevole almeno su alcuni temi (trasporti, verde, aria ad esempio). Il dibattito sul PGT lo ha reso evidente. Non si abbia paura di darsi coordinamenti autorevoli si di essi. In attesa di riforme istituzionali che non arrivano mai, si ricorra per questi per vie più operative e dirette, flessibili e snelle a seconda dei temi, montabili e smontabili con celerità. Molta operatività e poca modellistica, che non a portata di mano. Cerchiamo anche su questo di rompere con le liturgie istituzionali che si chiudono troppo spesso ed improduttivamente solo su sé stesse. L'Italia ha bisogno della grande Milano.