



MILANO E LA CITTA' POLICENTRICA LOMBARDA Territorio, Mobilità, Trasporti e Abitare

**ANALISI CURATA DAL PROF. GIORGIO GOGGI, IN COLLABORAZIONE CON
UIL LOMBARDIA, SUL TERRITORIO MILANESE E LOMBARDO TRA
EMERGENZA CASA, LAVORO PRECARIO, MOBILITÀ E TRASPORTI**

Prof. Giorgio Goggi – Già Professore associato di Urbanistica al Politecnico di Milano

INDICE

IL PATTO SOCIALE MILANESE: DAL PATTO INCLUSIVO ALL'INFILTRARSI DEL PATTO ESTRATTIVO	pag. 3
LA GESTIONE DELLE DUE CITTÀ	pag. 5
LE NECESSARIE RISORSE COLLETTIVE COME STRUMENTAZIONE DELLA CITTADINANZA	pag. 6
1- Le infrastrutture di trasporto su ferro	pag. 6
2- Le infrastrutture di trasporto su gomma	pag. 7
3- Le merci in città	pag. 8
4- La casa e l'abitare	pag. 9
4.1- Le lotte per la casa e i loro risultati	pag. 9
4.2 -La necessità di una nuova mobilitazione per la casa	pag. 10
5- Il lavoro	pag. 11
6- I pesi demografici	pag. 14
7- Le auto, le biciclette	pag. 15
8- Le chiusure all'accesso	pag. 16
LO SCIOPERO DELLE RISORSE COLLETTIVE, DURATO DICIASSETTE ANNI	pag. 17
UN ASSETTO ISTITUZIONALE DA RIVEDERE	pag. 20
L'ACCESSIBILITA' INTERNAZIONALE	pag. 22
ABITARE E GESTIRE UN SISTEMA URBANO COMPLESSO	pag. 23
1- Sistema urbano e infrastrutture	pag. 23
2- Abitare il sistema urbano	pag. 23
LA VISIONE DEL FUTURO	Pag. 25
1- La casa	pag. 25
2- Denunciare con forza e tutti insieme lo sciopero delle risorse collettive	pag. 26
3- Il futuro della programmazione del territorio	pag. 26
Biografia Giorgio Goggi	pag. 27
Manifesto UIL	pag. 28
Locandina Evento	pag. 29

IL PATTO SOCIALE MILANESE: DAL PATTO INCLUSIVO ALL'INFILTRARSI DEL PATTO ESTRATTIVO

Lo storico “**patto sociale milanese**” era fondato su due elementi, da una parte il lavoro, dall'altra la cittadinanza allargata.

Il lavoro prevalente, ha rivestito molti aspetti: dal lavoro operaio dapprima, al lavoro terziario poi, al lavoro altamente qualificato da un sistema di istruzione avanzato (vuoi milanese, vuoi di altri luoghi) valorizzando da sempre un confronto tra le parti sociali.

La cittadinanza allargata consentiva di operare a pieno titolo anche risiedendo o operando nel vasto impianto urbano che comprendeva Milano e il suo intorno di comuni (spesso detto *hinterland*) che facevano riferimento alla città, il tutto contenuto all'interno **della città policentrica lombarda**.

Cosicché Milano ha costruito la sua fortuna e quella dei suoi abitanti su due direttrici, “*lavoro e largo impianto insediativo*”, in modalità eminentemente inclusiva, anzi essendo un raro modello d'inclusività¹.

Si trattava di un **vero patto sociale tra la città e i suoi cittadini**, non solo milanesi ma anche, e soprattutto, con gli abitanti di tutta la **regione urbana milanese-lombarda**, che non sono mai stati solamente *city-users*, ma partecipanti a pieno titolo di questa cittadinanza allargata.

Un patto sociale effettivo, operante da generazioni ancorché implicito.

Il patto era garantito dal fatto che Milano **rinunciava ad espandersi** in guisa di una grande metropoli, come fece per il restrittivo Piano regolatore del 1950, per consentire al suo grande intorno urbano di condividere lo sviluppo e le potenzialità milanesi (capitolo 3 punto 6).

Il patto consentiva, e consente ancora, ma con maggiori limiti per arresto dell'evoluzione, agli abitanti della città metropolitana di operare con le stesse prerogative della città centrale (accesso al lavoro in tutta l'area, trasporti pubblici e infrastrutture, accesso alla cittadinanza politica nei loro comuni di residenza); **chi non disponeva del reddito per risiedere al centro, poteva, con le stesse prerogative, salvo il tempo di pendolarismo, partecipare al benessere milanese**.

Tuttavia Milano, che era la città più inclusiva d'Italia ed aveva garantito il cammino verso la prosperità ai suoi cittadini, all'area urbana circostante, agli immigrati e non solo ad essi, oggi sta, lentamente ma pervicacemente, inserendo nelle sue politiche elementi “**estrattivi**”. Ovvero, sfruttare a fondo le sue risorse insediative in senso lato, urbanistiche, infrastrutturali, economiche, culturali, senza più intraprendere **l'attività di costruzione e produzione delle necessarie nuove risorse collettive**, di cui si dirà in seguito.

Pertanto, si teme che oggi Milano, nella sua solitaria crescita economica e demografica, ora sempre più colpevolmente slegata dalla sua area urbana, stia già ostinatamente e

¹ Ci si riferisce al fondamentale testo di Daran Acemoglu, recentemente insignito del premio Nobel per l'economia e James Robinson “*Perché le nazioni falliscono*”, Il Saggiatore, Milano, 2013, che introduce la distinzione tra istituzioni economiche e politiche “inclusive” ed istituzioni economiche e politiche “estrattive”: le une che permettono e incoraggiano la partecipazione della maggioranza delle persone alle attività economiche che ne aumentano la prosperità, le altre che hanno caratteristiche opposte, tendendo a concentrare i benefici all'interno di élites più o meno ristrette.

ciecamente perdendo la sua anima programmando il suo futuro declino², imboccando una mimesi di sistemi urbani di altri luoghi del mondo, del tutto alieni del patto sociale che ha retto lo sviluppo dell'area milanese.

Ora si affaccia un'altra modalità di cittadinanza: **essere a Milano per esserci, perché Milano offre le opportunità più varie, perché essere a Milano qualifica chi ci sta.**

La città, e a questo punto conta la sola città centrale, non è più un esteso luogo di lavoro, ma una vetrina.

Questo modo di utilizzare la città raramente riveste i contenuti dell'epopea milanese del lavoro, del rapporto sociale, per la quale Milano è un'entità complessa fatta dal capoluogo e dall'insieme degli insediamenti circostanti e cooperanti; cosicché spesso questi recenti cittadini manifestano un uso della città fatto di contenuti mediatici e di urbanizzazioni di edilizia sgargiante, prevalentemente limitati al capoluogo.

Un'edilizia di grattacieli impressivi e ipertecnologici, ma totalmente difforni dall'eleganza e dalla sobrietà della grande architettura milanese, spesso in totale contraddizione.

Per questi nuovi cittadini, Milano è ristretta nei confini comunali ed anche in ambiti selezionati ed ancora più ristretti.

Ovvero, questa nuova parte di Milano non è sede di un patto sociale, **ma è estrattiva delle qualità mediatiche e delle opportunità milanesi e le sfrutta per qualificarsi.**

Questa tendenza, inversa rispetto alla cultura milanese, si sta imponendo anche nel mondo istituzionale.

Infatti, uno dei tanti esempi che si possono citare, è che il Sindaco di Milano per legge è anche il Sindaco della Città Metropolitana; tuttavia, le ultime tre Giunte del Comune di Milano hanno lasciato la Città Metropolitana in mano ad un assessore che sembra averla totalmente dimenticata.³

In questo modo, si perde la massa politica della città metropolitana, le sue eccellenze (soprattutto nel lavoro), l'intreccio delle sue **infrastrutture vitali per il sistema milanese.**

La gran parte dei cittadini milanesi nulla sa ora della ex-provincia o della sua evoluzione, o involuzione, mentre in precedenza la politica provinciale non era secondaria a quella milanese.

Atteggiamento che svilisce e disperde la grande potenzialità politica, sociale ed economica di sviluppo dell'insieme istituzionale di Milano e Provincia.

² Anche Cinzia Delvecchio, con l'ottimo articolo su ArcipelagoMilano del 22.1.2020, "Gentrification a Milano", riscontra in questo fenomeno la perdita dell'anima di Milano; con piena ragione, perché la *gentification* è la conseguenza, all'interno della città, della stessa tendenza che porta Milano a violare il patto sociale con l'area urbana.

³ Si dirà al capitolo 5 quali potrebbero essere le soluzioni.

LA GESTIONE DELLE DUE CITTÀ

Nel momento attuale si ha quindi il difficile, ma urgente, compito di gestire lo sviluppo e la possibile integrazione delle due città, quella storica allargata, di Milano e Provincia e oltre, complesso importante e fondativo della città policentrica lombarda e la città dell'immobiliare e dei grattacieli, radicata nel centro, estrattiva e autocentrata.

Dallo sviluppo di questa ardua e perigliosa scommessa dipende il futuro dell'area urbana lombarda.

Può anche darsi che la città dell'immobiliare e dei grattacieli resti inerte e incistata nel gran corpo della preponderante area urbana lombarda, ma, da una parte, la sua visibilità mediatica, associata ad una capacità di spesa pericolosa e inaudita, rende difficile questa scommessa, e, dall'altra, l'area urbana circostante, dovrà urgentemente e seriamente riqualficarsi nelle infrastrutture, nei servizi, nella presenza e propositività politica, ovvero costruire le necessarie risorse collettive.

La cospicua capacità di spesa della città dell'immobiliare costituisce un pericolo perché, le elevate disponibilità, inducono a realizzare velocemente opere non sempre congegnali allo storico paesaggio milanese, mentre la tradizionale lentezza consentiva la selezione di soluzioni migliori.

LE NECESSARIE RISORSE COLLETTIVE COME STRUMENTAZIONE DELLA CITTADINANZA

Nel suo formarsi, la città policentrica milanese, ebbe la necessità di costruire infrastrutture che consentissero ai cittadini la mobilità necessaria per raggiungere ogni possibile destinazione di lavoro, le abitazioni che potessero accogliere, a prezzi contenuti, tutta la popolazione lavoratrice, le scuole, le necessarie istituzioni politiche democratiche. Le ricordiamo sommariamente.

1- Le infrastrutture di trasporto su ferro

Per costruire questo complesso assetto come insieme di cittadinanze, centrali e periferiche, di popolazione, di lavori, di eccellenze, di didattica e ricerca, di assetti istituzionali operativi, di centri che -anche litigando- comunque costruivano un destino comune, l'area milanese si era dotata di infrastrutture.

Prima fra tutte la ferrovia, l'infrastruttura più antica, **nel 1915 già c'erano 1.413 km di ferrovia dello Stato e 525 Km di ferrovia in concessione, ma con esse un robusto sistema di tranvie extraurbane di 1.510 Km e quindi non solo frutto dello Stato ma anche delle risorse economiche del territorio.**

E con queste infrastrutture, già allora, l'ossatura dell'area urbana milanese era già fatta e il sistema policentrico era connesso.

Già all'inizio del '900, quindi, gli abitanti dell'area milanese-lombarda erano inseriti in un sistema insediativo complesso e interconnesso, con una rete di trasporto che garantiva l'accesso a Milano da tutti i poli del sistema. Una situazione che consentiva l'instaurarsi di un mercato del lavoro esteso ad un'area più vasta e offriva opportunità e relazioni anche a chi non risiedeva nel capoluogo.

Si stava già costruendo un insieme di relazioni economiche, sociali, culturali, di studio che coprivano tutta la futura regione urbana.

Ovvero, *in nuce*, la garanzia di una sostanziale **uguale opportunità**, sul piano del lavoro ma anche della cittadinanza economica politica e sociale, offerta a tutti gli abitanti a prescindere dalla loro collocazione territoriale all'interno del sistema insediativo.

Poi vennero le linee di autobus a integrare il sistema su ferro e, infine, **nel 1964, la metropolitana 1, la rossa, che ebbe una lunga gestazione, ma fin dall'inizio della costruzione fu immediatamente un successo.**

Anche i cittadini, i milanesi ma pure quelli di tutta la Lombardia, finanziarono la linea acquistando le azioni della metropolitana⁴.

C'era un entusiasmo di popolo, che oggi sembra fare difetto a molti e in particolare a molti amministratori.

Dopo la linea 1 vennero la 2 e la 3 e, più recentemente, la linea 5 la cui proposta e il primo bando per l'esecuzione furono formulati nel 1999 e l'inizio dei lavori nel 2006; la 4 fu progettata nel 2005 ed è stata ora completata.

Entrambe le linee 4 e 5 furono progettate e in buona parte finanziate nel periodo in cui fu sindaco Gabriele Albertini.

Il primo passante ferroviario, anch'esso con una gestazione difficile, venne ideato negli anni Sessanta, approvato il progetto nel 1983, aperto all'esercizio tra il 1997 e il 2015.

⁴ Ho ben dexto il ricordo di mio padre che, in quel di Lecco, ritagliava le cedole delle azioni della M1.

Dopo il primo avvio dei lavori ci fu una stasi, poiché la precedente giunta non credeva nel passante, poi la giunta Albertini si impose al Ministero perché i lavori fossero ripresi.

Il passante trasporta oggi 320.000 passeggeri al giorno, riducendo drammaticamente il numero dei pendolari in ingresso a Milano, da oltre 700.000 negli anni '70, a circa 400.000 oggi (esclusi mezzi commerciali).

Un secondo passante è previsto e già progettato a livello di massima nel suo sviluppo, è un'opera che consentirebbe l'arrivo diretto a Milano da tutte le stazioni della Lombardia, ma le nuove Giunte di Milano, dal 2006 in poi, non hanno mostrato l'interesse ad avviarne la realizzazione.

Con il secondo passante in esercizio, il problema degli accessi a Milano dei pendolari in auto perderebbe tutta la sua drammaticità. Anche su questo ci permettiamo di evidenziare l'aspetto sociale ed economico del mondo del lavoro.

Ora si risente anche parlare della *Circle Line*, un tracciato sicuramente utile per le grandi città, vedi Londra e New York, Mosca e Pechino (parliamo di 30 milioni di abitanti) che ne ha più d'una, ma non per una città come Milano.

Che senso avrebbe mandare i pendolari sulla cintura ferroviaria perché interscambino tutti con le linee foranee (metropolitane e mezzi di superficie) quando il primo e il secondo passante, insieme, li porterebbero già in centro per lo più vicino alle loro destinazioni, prevalentemente con nessuno o pochissimi interscambi ?

Inoltre, siamo sicuri della regolarità dei treni quando corrono su una linea, che pure ha quattro binari, ma su cui passano le merci e l'alta velocità?

Le linee dei passanti, invece, sono dedicate ai loro servizi.

Bisognerebbe imparare da Madrid, che ha costruito una linea circolare stretta intorno al centro più interno, ma fatta come inviluppo di passanti ferroviari.

La storia della realizzazione delle infrastrutture di trasporto pubblico milanese ha dimostrato che i cittadini lombardi e milanesi utilizzano in massa il trasporto pubblico quando disponibile, le nuove linee appena aperte all'esercizio vengono molto velocemente saturate.

2. - Le infrastrutture di trasporto su gomma

Le infrastrutture per il trasporto su gomma costituiscono una fitta rete nell'area della città policentrica lombarda.

Tuttavia, anch'esse sono datate e ampiamente congestionate nelle ore di punta.

Su tutte le autostrade che conducono a Milano al mattino e alla sera si vedono lunghe code di auto ferme di pendolari, con inframmezzati mezzi pesanti gravemente ritardati nei loro tragitti verso le destinazioni produttive o commerciali.

“Nessuna istituzione ormai pensa di ampliare almeno i tratti più drammatici di queste infrastrutture che sono pur essenziali per l'economia dell'area milanese”.

Il diffuso discredito per la mobilità motorizzata e il connesso inquinamento, ha bloccato la capacità di adeguare le infrastrutture alla domanda di trasporto, con la conseguenza di una sempre crescente congestione il cui costo ricade sui pendolari, ovvero sulle categorie complessivamente meno abbienti, e sul sistema economico.

Il fatto è che le code in attesa sulle strade contribuiscono, e non poco, all'inquinamento, sicuramente anche più della guida a velocità costante.

È pur vero che, quando venisse ripresa la realizzazione delle necessarie infrastrutture di trasporto pubblico, segnatamente con il secondo passante, la massa dei pendolari in auto potrebbe diminuire, di una quantità molto vicina a quanto successo con il primo passante. Tuttavia, prima che le nuove infrastrutture siano realizzate, anche la massa di pendolari potrebbe essere aumentata, con l'allargamento dell'area urbana che si riferisce a Milano. E, nonostante la maggiore capacità offerta dalle nuove infrastrutture su ferro, potrebbe comunque generare altri spostamenti sulla città. Sicuramente di entità assai minore dell'attuale, ma comunque tale da portare, ad un aumento significativo di quelli trasversali.

Sarà quindi necessario dotare anche le infrastrutture per il traffico su gomma di adeguata capacità, non minore di quella che oggi sarebbe richiesta, ma sicuramente più consistente. A parte la famosa pedemontana, ancora da completare, anche se forse non percorre il tracciato migliore, si tratterà prevalentemente di ampliamenti di corsie.

Sarebbe comunque utile completare una trasversale della Lombardia, a Nord di Milano ma più bassa della Pedemontana, di cui esistono già parti di tracciato.

3 - Le merci in città

Molte città italiane, per non parlare di quanto avviene in Europa, hanno realizzato, nel tempo, autoporti e centri d'interscambio merci, che hanno regolato l'impatto del traffico pesante nelle città.

Milano non lo fece. È inutile parlare dei progetti previsti che non sono stati realizzati. Sta di fatto che questa inazione ha moltiplicato i centri privati. Avviene così che Milano sia circondata da una corona di autoporti privati posti su quasi tutte le direttrici d'ingresso, che generano un notevole effetto di congestione.

Analogamente non sono state realizzate le piattaforme interne alla città per razionalizzare la consegna delle merci entro un ambito ristretto di quartiere, o analogo. Consegne che dalle piattaforme possono essere effettuate anche con mezzi elettrici perché il percorso giornaliero sarebbe ben conosciuto.

(Carlo Tognoli, già Sindaco socialista di Milano, ricordava sempre che una volta a Milano i furgoni mortuari erano mossi da elettricità).

Nel 2006, sul finire della Giunta Albertini, il Comune di Milano ebbe dal Ministero un finanziamento per sperimentare una piattaforma urbana di smistamento merci, alla Stazione Centrale, ma la Giunta successiva rinunciò al finanziamento.

Questa continua ad essere un'emergenza della nostra città, che la politica sembra avere totalmente rimosso; le piazzole di carico e scarico sono del tutto insufficienti e i mezzi sostano prevalentemente in seconda fila.

Oggi ci sono alcune aziende che gestiscono autonomamente le consegne (vedi Amazon) e che stipulano accordi con i supermercati per ospitare i loro punti di prelievo delle merci.

Va ricordato che, se fossero state realizzate le piattaforme distribuite e sistemi diversi e decentrati per le consegne, anche la vita dei raiders in bicicletta sarebbe migliore.

4 - La casa e l'abitare

4.1 - Le lotte per la casa e i loro risultati

La grande e avanzata politica (e popolare) milanese si costruì con le lotte per la casa. Lotte che qualificarono fin da principio l'evoluzione civile dell'area urbana milanese-lombarda.

Milano aveva costruito case popolari prima ancora della legge nazionale Luzzatti e nel 1903 aveva istituito un'azienda per le Case Popolari (poi, nel 1908, arrivò l'Istituto Case Popolari con l'entrata in vigore del Testo Unico sull'Edilizia Popolare).

Sul tema delle case popolari si concentrarono le grandi lotte del tempo, anche in Lombardia. Vale la pena ricordare tra le tante iniziative, quella dei **Socialisti Varesini per la costituzione del comitato popolare per le case operaie** (*giornale socialista Nuovo Ideale* 29 marzo 1919).

Nonostante che l'attività di costruzione di case popolari fosse, fin da allora, cospicua (quartieri Ripamonti, Mac Mahon, Spaventa, Tibaldi, Solaro, Lombardia), una svolta venne con la **legge 167 del 1972** (*Piani di Zona per individuare le aree idonee all'edilizia sociale ed espropriazione delle stesse, con l'azzeramento della rendita*) che diede una potenzialità decisiva all'attività di costruzione di case popolari, fondamentale sia per l'Istituto Autonomo Case Popolari sia per le cooperative, che nascevano numerose e operose.

Questo consentì di ottenere un grande patrimonio di case per i lavoratori sia in Milano sia nel resto della Lombardia.

Fu un fondamentale sostegno alla popolazione lavorativa che, se non avesse avuto risorse sufficienti per vivere a Milano, si sarebbe potuta insediare nelle case popolari dei comuni vicini, lavorare in quei luoghi o "pendolare" su Milano, sempre condividendo il benessere dell'area milanese e, volendo, avvicinarsi al centro quando il loro reddito fosse cresciuto a sufficienza.

Non a caso, le grandi lotte vittoriose del tempo, furono le lotte per la casa.

Vale la pena di ricordare "*Urbanistica Vertenza Aperta*" (Achilli, Cutrera, Redaelli, con prefazione di Riccardo Lombardi) del 1970 e il numero 3 di "*Shop - Il problema casa*" (1970)⁵, all'interno del dibattito che portò all'approvazione della legge 167 nel 1972.

La legge 167, e poi la 865, svincolarono il valore delle aree espropriate dal valore venale, fino alla dichiarazione di incostituzionalità del 2007. Tuttavia, dal 1972 al 2007 si godette di uno stato particolare dei suoli per l'edilizia popolare che consentì un netto aumento del benessere delle persone con scarsi mezzi economici.

Bisogna anche ricordare che la punta di diamante delle lotte per la casa fu proprio la 167 al quartiere Garibaldi, fortemente voluta da Carlo Tognoli Sindaco di Milano e poi Ministro, che segnò il punto più alto delle giuste e vittoriose rivendicazioni della casa per tutti, e anche nel centro città.

Questo fu il primo, se non unico, esperimento vittorioso per evitare che il centro città e le sue zone migliori fossero abitate esclusivamente da famiglie molto abbienti. Così ci si opponeva al processo di terziarizzazione ed espulsione della residenza non privilegiata, dal centro dell'area metropolitana.

Esattamente il contrario di quanto avviene ai giorni nostri, apparentemente con il consenso della politica milanese.

⁵ Redaelli, Zuccoli, Li Calzi, Consonni, Caramella, Achilli, Parlato.

Nel 1965 si costituì il CIMEP, Consorzio Intercomunale Milanese per l'Edilizia Popolare, che raggruppava quasi tutti i comuni del Piano Intercomunale Milanese e, coerentemente con l'assetto dell'insediamento dell'area milanese, distribuiva le disponibilità abitative su tutta l'area⁶.

Fu sciolto nel 2011.

Giustamente Michele Achilli ha sostenuto che “la legge 167 è stato il primo passo per estendere il processo di pianificazione a tutti i comuni”⁷ che, anche non disponendo di un PRG, potevano utilizzare almeno un Piano di Fabbricazione e il Piano di Zona.

Le forze Sociali, che rappresentano i lavoratori, avanzano proposte e iniziative di mobilitazione per affrontare l'emergenza abitativa: la costituzione presso l'Assessorato regionale alla casa di un “Tavolo permanente di confronto e un osservatorio sulle politiche abitative”, un programma biennale di recupero dei circa 20.000 alloggi pubblici attualmente sfitti, l'abolizione del limite massimo di assegnazioni (20%) previsto per i nuclei indigenti, la modifica del comma 13 dell'art. 23 della L.R. 16/2016, per rendere possibile ai Comuni la gestione dell'emergenza abitativa, un incremento di offerta di alloggi a canone sociale, la costituzione di un “Fondo regionale per i servizi abitativi pubblici”, un Piano per il Diritto allo Studio che incrementi l'offerta alloggiativa per gli studenti fuori sede.

4.2 – La necessità di una nuova mobilitazione per la casa

I ceti popolari non devono sparire da Milano, sono abitanti più che legittimi, danno un contributo fondamentale alla costruzione del tessuto urbano e rappresentano una buona parte dell'anima della città⁸.

Ma l'attuale situazione urbanistica di Milano, congiura per espellerli.

Da ogni parte spuntano case di lusso. Anche in quartieri decorosi, come Città Studi, che però non hanno mai avuto le caratteristiche di quartieri ad alto reddito. Nelle zone centrali, poi, e nelle zone di nuovo impianto, i grattacieli dominano. Si veda il caso di piazzale Occhialini, con la demolizione di un fabbricato di architettura razionalista di grande qualità, sostituito da un edificio di dimensioni fuori scala nel paesaggio del quartiere.

Il veloce e cospicuo aumento dei prezzi immobiliari, sta costringendo ad un vero esodo molti milanesi di reddito medio che si spostano fuori Milano: **nel 2019 un'indagine della FIMAA e della Camera di Commercio, ha appurato che in quell'anno 40.000 famiglie avevano lasciato Milano per l'area urbana circostante. Prontamente sostituiti da *singles* in carriera e da famiglie abbienti o manager.**

Questa tendenza è costante e, anche se non si è più fatta un'indagine a tappeto come quella del 2019, gli esperti del mercato immobiliare assicurano che il fenomeno continua: molte famiglie vanno a stabilirsi nei comuni esterni, prevalentemente presso le fermate dei mezzi pubblici diretti a Milano.

Non a caso le agenzie immobiliari nel centro di Milano, ormai, mettono in vetrina proposte di appartamenti fuori città.

⁶ Mi ricorderò sempre quando, giovane architetto che progettava case popolari, portavo in miei progetti alla visione degli esperti tecnici del CIMEP, sempre con una punta di trepidazione.

⁷ Michele Achilli “L'urbanista socialista”, capitolo 3, Marsilio, 2018.

⁸ I ceti popolari conservano anche la memoria del parlare milanese.

Il rischio è quello di ritrovare Milano configurata come New York, dove, per abitare a Manhattan occorre far parte della casta privilegiata di famiglie ad alto o altissimo reddito⁹. Ma in certi quartieri meneghini siamo già a livelli molto simili.

La Milano interclassista, che abbiamo conosciuto con piacere negli Anni 60 e 70, sta scomparendo con una velocità impressionante senza che gli Enti Locali (Comune – Città Metropolitana) facciano qualcosa per scongiurare l'esodo delle classi medie e medio basse. Anzi con una certa fierezza nell'avere tante richieste dai ceti alti.

Mentre, fra l'altro, le classi popolari hanno sempre incarnato la milanesità, ormai assai meno presente nelle classi elevate.

La **pari opportunità**, da concreta e storica risorsa delle classi urbane milanesi e lombarde, è divenuta un mito.

Sembra invece che si voglia inserire ovunque un'edilizia di alto livello e di cubature ben più elevate di quanto si sia mai visto nei quartieri milanesi.

5 - Il lavoro

Molte battaglie che hanno avuto origine nell'area di Milano sono state un successo e hanno portato benefici a tutto il paese. Queste lotte, iniziate già negli Anni 60 e 70, hanno contribuito a rendere il mondo del lavoro più unito, sicuro e affidabile, imponendo regole che hanno migliorato le condizioni dei lavoratori. Ad esempio, durante gli Anni 70 e 80, importanti scioperi e mobilitazioni hanno portato all'introduzione di nuove tutele, come la riduzione dell'orario di lavoro e l'aumento delle garanzie per la sicurezza. Milano ha avuto un ruolo fondamentale nel difendere i diritti dei lavoratori in Italia, migliorando la sicurezza sul lavoro e ottenendo condizioni più giuste per i lavoratori di tutti i settori. Questi successi hanno portato all'introduzione di contratti collettivi, alla riduzione dell'orario, all'istituzione di misure di protezione sociale e all'estensione di diritti come il congedo parentale, creando così un sistema più equo per tutti. Negli Anni 90 e 2000, le politiche di protezione sociale si sono ulteriormente evolute, con risultati significativi come l'istituzione di programmi di formazione continua per migliorare le competenze dei lavoratori e aumentarne la loro occupabilità.

Oggi, però, molti lavori sono diventati precari, offrendo poche o nessuna garanzia ai lavoratori. La precarietà si manifesta attraverso contratti a tempo determinato, lavori stagionali e collaborazioni occasionali. Anche se questi tipi di contratti offrono flessibilità, spesso non garantiscono la sicurezza economica e sociale di cui i lavoratori hanno bisogno. Questa situazione non colpisce solo i lavoratori, ma anche l'intera economia e il tessuto sociale, rendendo più difficile pianificare il futuro, ottenere prestiti e costruire una vita stabile.

Cosa ci dicono i dati più recenti sul mercato del lavoro in Lombardia e nella Città Metropolitana di Milano? La situazione lavorativa in Lombardia, secondo i dati INPS del 2022 e ISTAT del 2021 ed elaborati dalla UIL Lombardia, mostrano che esiste ancora molta precarietà e disparità nei salari, creando difficoltà per i lavoratori a raggiungere una vita stabile. La maggior parte dei lavoratori lombardi, pari al 67,74%, ha un reddito annuo inferiore ai 30.000 euro. E molti dei lavoratori sono concentrati nelle fasce più basse: il 10,53% guadagna meno di 5.000 euro all'anno e il 14,57% si trova nella fascia tra 20.000 e 24.999 euro. Questo dimostra che molti lavoratori, specialmente i giovani e quelli con meno

⁹ A New York, nei primi anni 2000, tutti gli alti dirigenti della New York City Subway, in gran parte italoamericani, abitano a Queens, ben al di fuori della rete metropolitana, e tutte le mattine andavano a lavorare in auto, sveglia alle 5, perché la metropolitana non arriva a quei quartieri, tranne il Presidente, un wasp, che, ai tempi, abitava a Manhattan.

istruzione, hanno difficoltà a ottenere un reddito sufficiente per vivere in modo stabile. E la media generale viene “drogata” dagli stipendi di manager e dirigenti che hanno salari elevatissimi.

I dati ISTAT 2023, elaborati dalla UIL Lombardia, ci raccontano che la Lombardia ha visto un aumento dell'occupazione, con 4.500.716 persone occupate rispetto alle 4.424.396 del 2022, portando il tasso di occupazione dal 52,2% al 53%. Questo aumento è stato possibile grazie a un miglioramento sia nell'occupazione maschile che femminile, con più persone che hanno trovato lavoro sia come dipendenti che come autonomi. Anche se i contratti a tempo indeterminato sono aumentati: infatti i contratti a termine rappresentano ancora oltre il 10,8% del totale nel 2023, il che indica che c'è ancora molto da fare per rendere il lavoro più stabile. **Garantire lavori stabili è fondamentale per il benessere dei lavoratori e delle loro famiglie, e richiede un impegno da parte delle istituzioni e delle aziende per migliorare la qualità dell'occupazione e ridurre le disuguaglianze.**

Alcuni settori tradizionali, come l'Agricoltura e l'Industria, hanno avuto una contrazione, mentre il settore dei Servizi ha continuato a crescere, rappresentando il 67,56% degli occupati nel 2023. Questo cambiamento mostra l'importanza crescente di questo settore nell'economia lombarda e la necessità di politiche che supportino lo sviluppo di altri con un maggiore valore aggiunto. La crescita dei servizi potrebbe essere una buona occasione per rendere l'economia più diversificata, ma serve una strategia che garantisca lavori di qualità e con buoni salari.

Tornando ai dati INPS, anno 2022, si evidenzia che i giovani fino a 34 anni in Lombardia stanno affrontando sfide particolarmente difficili. Oltre il 71,39% di loro ha un reddito annuo inferiore ai 25.000 euro, spesso con contratti a breve termine e part-time, che non garantiscono stabilità. Nel 2022, circa il 32,25% dei giovani lavoratori aveva un contratto a tempo determinato e di questi, il 15,86% ha lavorato per meno di tre mesi. Questo significa che molti giovani si trovano in una situazione di grande incertezza, con difficoltà a costruirsi una carriera o a migliorare la propria situazione. Anche tra i lavoratori tra 35 e 49 anni, si è registrata una diminuzione del numero di occupati, anche se il tasso di disoccupazione complessivo è sceso dal 4,9% al 4,1%. **I dati dimostrano che i giovani con un diploma o una qualifica professionale hanno più possibilità di trovare lavoro rispetto a chi non ha un titolo di studio. Ma anche per i diplomati le opportunità sono spesso limitate a contratti temporanei o di apprendistato.** Per migliorare questa situazione, è importante investire in programmi di formazione continua, incentivare l'assunzione di giovani diplomati e supportare il passaggio dalla scuola al lavoro, soprattutto per chi non ha qualifiche specifiche. Inoltre, è utile attivare programmi di tutoraggio per aiutare i giovani a inserirsi nel mondo del lavoro.

Le retribuzioni orarie medie in Lombardia sono molto diverse a seconda dell'età e del tipo di contratto. I giovani lavoratori tra i 15 e i 29 anni hanno un salario orario medio di 10,72 euro, che è inferiore rispetto a quello dei lavoratori più anziani, creando una situazione difficile per i giovani. Anche nella Città Metropolitana di Milano, dove il salario medio è più alto (13,21 euro/ora), i giovani affrontano comunque molte difficoltà. Per migliorare queste condizioni, è importante promuovere programmi di formazione, garantire l'uguaglianza di genere e supportare le persone durante i periodi di transizione lavorativa. **La formazione deve essere mirata verso competenze che sono richieste nei settori emergenti, come la tecnologia e i servizi digitali, che offrono le migliori opportunità per il futuro.** È necessario che le scuole e le aziende collaborino per assicurarsi che la formazione dei giovani sia adeguata alle necessità del mercato del lavoro.

La precarietà del lavoro e i salari bassi impediscono, così, ai giovani di costruire una vita indipendente e di avere accesso a beni fondamentali, come una casa.

I dati più recenti del 9° Rapporto UIL Lombardia anno 2024 sulla cassa integrazione mostrano che le ore di cassa integrazione autorizzate in Lombardia sono aumentate significativamente tra gennaio e settembre 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023, arrivando a 67.674.490 ore, con un incremento del +21,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. Questo aumento è stato più evidente nei settori dell'industria (+23,7%) e dell'edilizia (+101,6%), mentre il settore del commercio ha visto una riduzione del 35,1%. Questi dati mostrano che ci sono ancora molte difficoltà nel tessuto produttivo della regione, con alcuni settori che sono particolarmente vulnerabili.

Anche la Provincia di Milano ha visto un aumento delle richieste di cassa integrazione. Tra gennaio e settembre 2024, sono state autorizzate 15.400.526 ore, con un aumento dell'9,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Questo è un chiaro segnale delle difficoltà ancora presenti nel tessuto produttivo milanese, nonostante alcuni segni di ripresa. I lavoratori milanesi devono spesso affrontare una riduzione dei salari e una crescente incertezza sul futuro. Anche altre province hanno registrato incrementi significativi: Pavia ha avuto un aumento del 72,8%, Bergamo +71%, Lecco +54,6%, Como del 35,% e Varese del 24,3%. Questo dimostra che la ripresa economica è ancora incerta e che molte aziende fanno ricorso agli ammortizzatori sociali per rimanere operative. **È necessario un monitoraggio costante delle dinamiche del mercato del lavoro e interventi rapidi per evitare che questa situazione diventi una crisi più profonda.**

Diventa fondamentale rivedere le politiche del lavoro e mettere in atto misure che facilitino l'accesso a contratti stabili e meglio retribuiti, con un'attenzione particolare alla formazione continua e alla riqualificazione professionale, specialmente nella Provincia di Milano. Qui l'aumento delle richieste di cassa integrazione mostra la necessità di supportare i lavoratori nella transizione verso lavori più sicuri e meglio retribuiti. Queste misure dovrebbero essere accompagnate da politiche di welfare per aiutare i lavoratori più vulnerabili nei periodi di transizione.

In Lombardia, e soprattutto nella Provincia di Milano, dove l'economia si sta spostando sempre di più verso il settore dei servizi, è necessario che il mercato del lavoro offra opportunità di qualità, che possano garantire stabilità e sicurezza ai lavoratori. Da tempo si registrano bandi di concorso per attività e servizi pubblici erogati da enti (Comune di Milano, Città Metropolitana, Uffici INPS, INAIL, ITL, Polizia Locale, Istituti Scolastici e Professionali, Giustizia e Forze dell'Ordine) che stanno andando deserti per il costo della vita nelle città capoluogo, con un'inflazione che ha eroso fortemente i salari che hanno, ora, un potere d'acquisto non più garantito.

Va istituito un Welfare di Comunità che comprenda abitare, affitto, trasporti e servizi alla persona e alle famiglie.

Nella maggior parte dei casi, si tratta di lavoratori a basso reddito che fanno fatica a pagare l'affitto. Ne sono prova i dati sugli sfratti, diffusi dal Ministero degli Interni, ed elaborati dalla UIL Nazionale, da cui emerge un quadro davvero desolante: gli sfratti diminuiscono nell'80% delle regioni Italiane e solo 4 fanno registrare il segno positivo mettendo la Lombardia al primo posto con un +13%).

Migliorare le condizioni di lavoro e garantire salari equi deve essere, quindi, una priorità per fermare la fuga dei giovani verso l'estero e promuovere una crescita sostenibile e inclusiva per tutta la regione. Il lavoro stabile deve essere una priorità,

soprattutto in un territorio così importante come Milano. Per raggiungere questi obiettivi, serve un impegno comune da parte delle istituzioni, delle imprese e delle organizzazioni sindacali per costruire un sistema lavorativo più resiliente e inclusivo. Questo include anche politiche di supporto per le famiglie e un migliore accesso ai servizi essenziali, come sanità, istruzione e abitazione, che sono fondamentali per garantire una vita dignitosa e favorire la coesione sociale.

Da più parti, poi, si sente parlare di **Salario Minimo Milano o Salario Milano**. Qualcosa che ricorda molto da vicino, viste le posizioni espresse, le gabbie salariali. Su questo tema la UIL è stata e sarà sempre molto chiara: **NON** deve esistere un Salario Milano. L'unica leva per l'aumento dei salari, evidenziata dalla UIL, è quella di **estendere a tutti i lavoratori la contrattazione nazionale** promossa dai **SINDACATI MAGGIORMENTE RAPPRESENTATIVI** insieme a quella contrattazione aziendale, di filiera, di gruppo che nel nostro paese si esercita solo nel 20- 30% delle aziende.

6 - I pesi demografici

Il Sindaco di Milano si vanta di aver aumentato la popolazione milanese di ben duecentomila unità. Se lo sentissero, gli amministratori degli anni '50 si rivolterebbero nella tomba. Quando venne redatto il Piano Regolatore di Milano degli anni '50, gli amministratori vollero che la crescita demografica di Milano fosse limitata per **non congestionare la città e per inserire tutta la circostante area urbana nelle opportunità di sviluppo** che già si intravedevano potenti.

Ora Milano sta percorrendo la strada opposta: mentre trascura la Città Metropolitana, (nonostante sia soggetta al suo potere), e la più larga area urbana, si accontenta e si compiace della propria crescita ininterrotta.

Infatti, anche il PGT 2012 prevedeva una crescita di Milano superiore a quella della Provincia e, in effetti, dopo la crisi del 2010, la Città Metropolitana continua a crescere con un tasso più limitato, mentre il Comune di Milano dal 2010 al 2017 cresce con un tasso più elevato, il 3,2%.

La città Metropolitana, che nel 2009 ha ceduto 55 comuni alla Provincia di Monza, dopo il 2009 continua a crescere con un tasso decisamente minore del precedente.



Si configura così una sorta di concorrenza di Milano nei confronti della sua ex-provincia - che oggi domina - per chi possa crescere maggiormente, e Milano sta ovviamente prevalendo.

Non è difficile ottenere questa prevalenza, basta lasciare la briglia sciolta alle attività immobiliari, consumando preziose aree urbane centrali e trascurando le necessità del verde¹⁰.

Briglie che i saggi amministratori di un tempo sapevano tenere fermamente, consegnando una metropoli in equilibrio demografico.

7 - Le auto, le biciclette

L'amministrazione milanese nel secondo mandato del Sindaco Sala, forse per la sua adesione ai Verdi Europei, sembra incarnare un vero odio per le automobili.

Aspetto strano, quando il Sindaco si vanta di aver aumentato la popolazione di Milano di 200.000 residenti. Cosa, che significa, che in città ci sono almeno 100.000 auto in più (secondo lo standard di almeno un'auto per famiglia), trattandosi di famiglie a reddito più alto della media. E magari con figli patentati, di sicuro ce ne sarà qualcuna in più.

Questo vuol dire che gli sforzi fatti per costituire un patrimonio di parcheggi interrati per ricoverare la sosta dei residenti (realizzati circa 20.000 posti) sono già stati superati dalle nuove cospicue disponibilità dei residenti.

In compenso l'attuale amministrazione Milanese si distingue per avere una spiccata preferenza per le biciclette (che in sé non sarebbe un male), ma anche per avere le piste ciclabili più pericolose del mondo, gestite nel modo più complicato e percorse dai ciclisti più indisciplinati.

Piste ciclabili tracciate su strade di grande comunicazione, non nelle strade locali come vorrebbe la tecnica, strade che dovrebbero essere sottoposte al vincolo dei 30 all'ora, vincolo che non si confà alle strade di gerarchia maggiore.

Si vedono piste tracciate su zone di carico e scarico (v.le Monza) oppure alla destra della corsia dei taxi, come in via Visconti di Modrone, così l'apertura di una portiera può colpire un ciclista.

Si è giunti alla volontà di imporre una telecamera a tutti i mezzi pesanti d'Italia per ottenere la vista dell'angolo cieco ai semafori e agli incroci (fortunatamente raffreddata dal Governo). Quando nel Nord Europa il problema si risolve con una linea d'arresto avanzata per i ciclisti, che in questo modo sono ben visibili ai conducenti, con un costo ben più ridotto.

Il modo in cui sono state tracciate le piste ciclabili, unito al continuo e incredibile battage mediatico sulla ciclabilità ha fatto sì che i ciclisti milanesi siano i più indisciplinati dell'emisfero occidentale: ciclisti contromano (anche a Parigi possono procedere contromano in alcune strade, ma solo contromano. A Milano si incontrano ciclisti in mano e in contromano nella stessa strada), ciclisti che passano col rosso, ciclisti che pedalano sui marciapiedi. Un caos che produce e sempre più produrrà incidenti, se non si interverrà. Basti ricordare quelli degli ultimi mesi che hanno coinvolto i ciclisti.

Nel frattempo, anche alcune auto passano tranquillamente con il semaforo rosso, se lo fanno i ciclisti, per non dire delle motociclette, perché non possono farlo loro?

¹⁰ Stupisce che la vasta area dello scalo di Porta Romana sia stata immediatamente consumata con una consistente edificazione, mentre la necessità di un parco a Sud era più che evidente.

Il tutto reso possibile dalla totale assenza della polizia municipale sulle strade, forse perché manca anche un piano di assunzione di nuovi vigili?

Per l'Amministrazione le automobili sono quasi diventate un mezzo privo di legittimità a circolare.

Infatti, in alcune parti della città, per togliere le auto dalla strada si tolgono gli spazi di parcheggio senza prevedere nessun'altra area di stazionamento (si veda in via Pacini o altre dove ormai le auto sostano negli incroci).

Una netta inversione di politica dimentica dei tempi in cui per togliere le auto dalla strada si costruivano parcheggi.

Va ricordato che esistono pendolari obbligati all'auto in ragione del luogo in cui abitano o in quello in cui lavorano, per mancanza di trasporti pubblici adeguati (nessuna rete di trasporto può mai essere ubiquitaria) o per orari di lavoro, o per molti altri impedimenti.

Anche chi abita in città può avere, e anche spesso, la necessità di usare l'auto, basta pensare a chi deve portare un congiunto a sostenere delle cure, o alle visite in ospedale o in molti altri casi, o quelli che la rete di trasporto pubblico non serve agevolmente.

Per tutte queste persone, l'insufficiente disponibilità di stazionamenti è un costante, e spesso angosciante problema della vita a Milano.

8 - Le chiusure all'accesso

A questa situazione, già drammatica, si aggiungono le chiusure all'accesso, imposte per motivi ecologici, che però incidono pesantemente sui lavoratori a basso reddito.

Sul Corriere Milano del 20.5.24 si può leggere che le auto dei pendolari che entrano in Milano prima delle 7,30 del mattino sono 42.000.

È un dato che contrasta decisamente con il concetto di una città inclusiva.

Oltre a questi ci saranno altri lavoratori che si saranno indebitati per acquistare un'auto più recente, sempre con la spada di Damocle delle nuove ordinanze ulteriormente restrittive.

Inoltre, sullo stesso numero si legge anche 64.000 veicoli di notte sono in sosta vietata a Milano.

Questo perché la realizzazione di stazionamenti in città si è arrestata al 2007.

Ora, come si può chiamare inclusiva una città che mette in difficoltà per motivi diversi 106.000 cittadini e lavoratori, senza pensare minimamente a trovare soluzioni?

È l'equivalente di una media città italiana.

Nella grande pubblicità che si dà all'accoglienza e alla qualità milanese, questi dati stridono e non poco.

LO SCIOPERO DELLE RISORSE COLLETTIVE, DURATO DICIASSETTE ANNI.

Da tempo immemorabile l'area urbana milanese-lombarda ha creato, in maniera continuativa, le risorse collettive che potessero migliorare l'economia e la vita dei suoi abitanti.

Queste, nel tempo, furono: le marcite per l'agricoltura, i Navigli per il trasporto, le strade, l'attrezzatura dei passi alpini e molto altro.

I Navigli consentirono a Milano, città di entroterra senza un grande fiume, di commerciare con tutto il mondo e non essere tagliata fuori dallo sviluppo che ha sempre privilegiato le città poste fronte a mare o su grandi fiumi.

Naturalmente tali furono, ad esempio, anche le ferrovie, le strade, i trafori, le centrali elettriche, e, da ultimo le metropolitane.

Sempre, lo spirito del tempo induceva gli abitanti a creare le risorse per la collettività che potessero migliorare la vita dei cittadini e l'economia.

Ma negli ultimi diciassette anni, sul piano urbanistico e della mobilità questo non è successo: c'è stato **l'equivalente di uno sciopero da parte delle amministrazioni** e a carico dei cittadini

Lo sciopero lungo anni è quello perpetrato dalle Giunte Moratti, Pisapia, e dalle due giunte Sala, che **non hanno incrementato le risorse collettive** di Milano e della Città Metropolitana.

Fatto unico nella storia di Milano di cui sembra che nessuno si sia accorto e che grava pericolosamente sullo sviluppo di Milano e della Città Metropolitana

Uno sciopero che ha condannato quest'area ad una **crescita senza sviluppo**.

Basta stilare un semplice elenco:

- Il secondo passante, già progettato nel suo tracciato, eliminato dai piani e non realizzato.
- Arresto della progettazione e realizzazione dei parcheggi d'interscambio, l'unico già progettato e pronto alla realizzazione (Piazza Abbiategrasso) fu trasformato in un parcheggio a raso, di capienza assai minore.
- Arresto della realizzazione dei parcheggi per residenti, revocati poco meno di 20.000 posti dell'ultimo piano Albertini.
- Arresto del miglioramento della rete ferroviaria.
- Inerzia nel trovare una nuova sede per l'Ortomercato, cui il passante aveva reciso il raccordo ferroviario e che da tempo funziona solo con l'apporto con mezzi su gomma; sarebbe stato possibile rilocalizzarlo allo scalo di Smistamento, servito dalla ferrovia, come avviene in tutta Europa. Ora è in ristrutturazione nella sua sede attuale, ma senza possibilità di raccordo ferroviario, ovvero in situazione di bassa efficienza e grande congestione.
- Arresto nella realizzazione di "isole ambientali", ovvero zone 30 di quartiere una prima realizzazione a San Siro (sul finire dalla Giunta Albertini, che non fu gradita ai residenti, abituati a guidare in velocità anche in zona residenziale), non fu seguita da nessun altro tentativo.
- Mai tentata l'imposizione del limite di 30 all'ora nelle strade locali, mentre si fantasma di imporre il vincolo a tutta la città, cosa che non viene prevista in situazioni normali.
- Inerzia totale per la riapertura dei Navigli, (che i cittadini di Milano, al referendum, approvarono con il 94% dei suffragi), nonostante i progetti del Politecnico e di

Metropolitana Milanese: mentre in tutta Europa e nel mondo si riaprono i canali che sono stati interrati, con grande vantaggio per l'ambiente e il paesaggio, oltre che per il turismo, Milano ha detto no e il riscontro al referendum è rimasto, così, lettera morta. Il sindaco Sala con il materiale del Politecnico volle fare una pubblicazione, ma poi non diede avvio a nessuna opera.

- Non più rinnovata l'indagine della mobilità per Origine/Destinazione, lo strumento che ha consentito, da decenni, (fin dal 1966, allora iniziativa di ATM) di conoscere consistenza e direzione dei flussi di spostamento con tutti i mezzi di trasporto, strumento indispensabile per progettare qualsiasi rete, o anche singola linea, di trasporti. L'ultima è stata realizzata dalla Regione nel 2014, dieci anni fa.

Si sono salvate dallo sciopero solo le metropolitane 5 e 4 perché troppo avanzate nella realizzazione o nel finanziamento.

Nonostante che la loro importanza strategica sia da molti dimenticata: la M4 corre lungo la cerchia dei Navigli, è in grado quindi di garantire l'accessibilità al centro riducendo la necessità di accessi in auto. Apre quindi la potenzialità di ridurre l'accesso al centro con mirate operazioni di limitazioni di traffico. Senza naturalmente impedire tutti gli accessi e imporre una pedonalizzazione totale, che non sarebbe sostenibile.

Il supporto per un grande progetto ambientale che valorizzerebbe le eccellenze milanesi nella cultura e nel paesaggio.

Questo è lo sciopero della produzione di risorse collettive che le nostre recenti Giunte hanno imposto alla città.

Ora si può chiamare sciopero, per intendersi, ma in realtà è una serrata, strumento padronale che ha un costo elevato per i cittadini e i lavoratori.

Elevatissimo in questo caso perché riguarda risorse e infrastrutture strategiche per la città, che della città possono aumentare il reddito prodotto e le remunerazioni per i cittadini, oltre (ed è il punto più importante) al danno per la **rinuncia allo sviluppo** reso possibile dalle nuove risorse, in particolare dalle infrastrutture.

Cosicché gli amministratori che hanno ricevuto in cura questa città, vivace e ben costruita, invece di svilupparla in un corpo moderno ed efficiente, l'hanno mantenuta vecchia e stanca, inutilmente piena di nuova e affluente popolazione, come un bambinone grasso incapace di correre.

L'**eguale opportunità**, che è sempre stato il vanto della costituzione sociale milanese e della sua area urbana, è svanita e la città e il suo mondo economico premiano alcuni e mettono in difficoltà altri.

Premiate sono le persone e le famiglie a reddito elevato, in difficoltà quelle con un reddito medio o medio basso, le famiglie numerose, messe in crisi anche dal basso livello delle retribuzioni.

Premiati sono i ciclisti (oltretutto svincolati dalle norme del codice della strada, se non altro per l'assenza dei controlli sulle strade di Milano), in crisi i pendolari non prossimi alle stazioni o fermate del trasporto pubblico, e in genere tutti i pendolari che devono sostenere anche il costo e il tempo di trasporto. In crisi anche per le deficienze del sistema ferroviario Regionale, oltre che per la mancata evoluzione della rete.

In sostanza queste risorse collettive non interessano ai ricchi milanesi (e non) che vivono nei grattacieli, ma sono invece importanti per i cittadini meno abbienti; lavoratori e famiglie trovano in queste risorse costruite la possibilità di lavoro, di una vita più agiata, di minori spese, di una mobilità meno difficile e spesso negata.

Le classi deboli sono da tempo uscite dal mirino dei nostri amministratori.

Mancano tutte queste risorse e altre. Anche la riapertura dei Navigli, intorno alla quale è stata svolta una commedia ridicola se non fosse drammatica (prima l'incarico al Politecnico per lo studio di fattibilità, il libro del Sindaco Sala, poi l'incarico a MM per il progetto di massima e poi il dimenticatoio).

Nemmeno la sistemazione della storica conca di Viarenna, per la quale già esiste da anni un progetto già approvato, finanziato e già inserito nel piano triennale delle opere pubbliche (a meno che da queste non sia stato silenziosamente derubricato).

Costano troppo? Ma quanto rendono? Chi ha fatto i conti?

Se i nostri amministratori sapessero quanto fruttano i canali alle città che già li hanno e quanto stanno fruttando a quelle che li hanno riaperti di recente, forse si muoverebbero.

Dovrebbero ricordarsi che Madrid ha interrato un'autostrada, a ben tre corsie per senso di marcia, per riaprire il fiume Manzanarre, e non certo per sciupare risorse.

Ecco, quindi, che Milano è ormai una delle città privilegiate dalle famiglie abbienti (non perfetta perché la congestione e la scarsità di stazionamenti affliggono anche loro), mentre diventa sempre più difficile da vivere per le famiglie a basso o medio reddito.

In questa dicotomia sta il motivo della fuga da Milano delle classi a medio e basso reddito, **discriminate dal costo degli affitti**, cittadini che però sempre più tornano come pendolari e come tali **ancora una volta sono discriminati dallo sciopero di costruzione delle infrastrutture necessarie** alla mobilità dei lavoratori.

UN ASSETTO ISTITUZIONALE DA RIVEDERE.

Nell'ansia di modernizzazione si è causata una grave rottura del patto sociale che lega i cittadini dell'area urbana lombarda-milanese.

La legge Del Rio, nell'intento di modernizzare, e fors'anche per mettere fine ai contrasti tra Milano e Provincia (che invece erano fisiologici e sempre si componevano) ha tolto ai cittadini della Città Metropolitana la rappresentanza politica: il Sindaco metropolitano governa la città metropolitana ma viene eletto solo dai cittadini del capoluogo, violando il principio di rappresentanza.

Così viene a mancare la dialettica tra Milano e la sua Provincia e le istanze dei cittadini della Città Metropolitana non possono avere la rappresentanza a loro dovuta. Invero la Città Metropolitana è un ambito gestito da un'altra istituzione senza che i cittadini possano costituire un proprio governo, ed avendo come interlocutori i funzionari e un assessore delegato dalla città centrale; viene in mente il Medioevo.

L'elezione diretta del Sindaco e del Consiglio metropolitano, per questa legge è possibile se si articola "il territorio del Comune capoluogo in più comuni". Cioè, per avere un'elezione democratica si distrugge l'impianto democratico del Comune di Milano, non è un caso che questa possibilità non sia stata sperimentata da nessuna città in Italia¹¹.

Questa dissennata scelta istituzionale ha avuto serie conseguenze. I sindaci di Milano, privi del confronto/scontro con la Provincia, invece di governare l'area urbana circostante che ora è sottoposta al loro potere, si chiudono nei loro confini urbani e lasciano la Città Metropolitana alle cure di un assessore.

Nasce così la volontà di ingrandire la città di Milano, contrariamente all'impostazione data all'area milanese dai pianificatori del 1950, che consentì uno sviluppo equilibrato di tutto l'ambito urbano, da sempre privo delle enormi periferie metropolitane delle grandi metropoli: al di là dei ristretti confini milanesi ci sono altri comuni, governati localmente, e non le enormi distese di case suburbane delle città americane e di molte europee.

Purtroppo, questa cosiddetta riforma ha coinciso con il momento in cui Milano aveva dei Sindaci che non erano stati partecipi della cultura politica e urbanistica milanese: Moratti, Pisapia, Sala. Ebbero buon gioco a chiudersi nei confini milanesi. Questa subordinazione della Città Metropolitana al capoluogo non ha portato nessun vantaggio se non un deficit di democrazia e di capacità di gestire il territorio. Invero, la sconfessione della struttura stessa dell'area milanese per come si è costruita nei decenni.

Ora, nel mondo ci sono altre soluzioni per gestire un'area metropolitana allargata. Per esempio, a Lione è il presidente dell'autorità metropolitana che governa l'insieme dell'area metropolitana, e il Sindaco ha potere solo sul capoluogo. Una soluzione che lascia a tutte le parti del territorio la giusta rappresentanza e la necessaria dialettica.

¹¹ L'aver previsto nella legge questa soluzione denota una mancanza di cultura storica sulla formazione e sulla cultura su cui si fondano le città italiane.

Tuttavia, le autorità metropolitane in Europa sono in prevalenza costituite da libere associazioni di comuni.

Molto meglio sarebbe tornare allo schema precedente, talvolta litigioso ma dialettico, oppure adottare lo schema francese.

L'ACCESSIBILITA' INTERNAZIONALE

In questa situazione di totale inazione dei pubblici poteri milanesi e regionali nei confronti dello sviluppo delle aree urbane strategiche per lo sviluppo, si inserisce il tema del trasporto aereo.

Ita Airways dovrebbe confluire (forse) in Lufthansa, e già sappiamo che molti collegamenti saranno eliminati dalle regole dell'Unione Europea per non configurare una situazione dominante.

Le ultime notizie prevedono che, per evitare di essere in posizione predominante, Lufthansa cederà numerosi *slot* di Linate a compagnie *low cost*, in particolare a Easy Jet e che la Commissione vorrebbe farvi entrare anche altre, sempre *low cost*. Potrebbe essere una buona occasione per l'economia lombarda, ma potrebbe generare carenze sulle rotte più lunghe e intercontinentali.

Cosa sta facendo la politica lombarda? Come vuole tutelare l'accessibilità al proprio territorio? E l'accessibilità ai territori che interessano le esportazioni dell'economia lombarda?

Quando si volle chiudere Linate la politica milanese e lombarda reagì, mostrò come questa chiusura limitava drasticamente l'accessibilità della Lombardia e Linate fu riaperto.

Cosa si sta facendo oggi? Sappiamo, e l'abbiamo sperimentato allora, che il deficit di accessibilità con il trasporto aereo inficia pesantemente lo sviluppo dell'economia lombarda.

Si è sentita, in precedenza, anche qualche ipotesi di chiudere Malpensa e utilizzare solo Linate. Nel caso, che fine faranno i collegamenti intercontinentali dalla Lombardia? Non è l'economia lombarda quella che richiede la maggiore misura di collegamenti intercontinentali?

Come pensano i pubblici poteri di tutelare la nostra economia?

L'ABITARE E GESTIRE UN SISTEMA URBANO COMPLESSO

1 - Sistema urbano e infrastrutture

La configurazione della città di Milano e dell'insieme policentrico degli insediamenti che le sono strettamente legati richiede una particolare attenzione nella configurazione delle infrastrutture.

I luoghi di lavoro, i servizi, sia pubblici che privati, gli stazionamenti, le aree d'interscambio devono essere collocate scientificamente sulle reti di trasporto, pubblico *in primis* e anche privato.

Se così non avviene molte opportunità di sviluppo e molti posti di lavoro, vengono persi.

Ovvero, non si costruisce una città con una massa di grattacieli, ma con un insieme ordinato di infrastrutture che garantiscano l'accessibilità (e, dove serve, lo stazionamento) alle funzioni urbane: funzioni produttive, direzionali, di servizio, di studio, di commercio, di residenza.

In caso contrario si potrà avere una massa di grattacieli, ma senza un vero sviluppo urbanistico delle attività.

E' quello che in buona parte è successo a Milano in tempi recenti: centro accessibile solo in ragione del minore inquinamento, ma privo di stazionamenti efficaci, arresto della realizzazione dei parcheggi d'interscambio, arresto della realizzazione dei pochissimi progetti stradali che avrebbero massimizzato l'accessibilità, dismissione di edifici pubblici in posizione strategica a favore di progetti residenziali: quanti punti di PIL si sono persi? Molti si sarebbero ottenuti con progetti adeguati e anche con minore inquinamento.

In questa situazione, non a caso, gli spazi urbani, soprattutto quelli che nello sviluppo di una città sana hanno una valenza strategica, **diventano merce corrente** e come tali trattati: comprati e venduti.

Non individuati dai pubblici poteri in ragione della loro possibile **dimensione urbana strategica**.

Di fatto Milano interpreta la sfrenata crescita immobiliare come un premio alla sua qualità urbana, invece è tutto il contrario, questa crescita rapina le potenzialità milanesi senza garantire uno sviluppo ulteriore.

Cosicché Milano è una vittima debole e acquiescente della speculazione edilizia.

Un nuovo elemento inquietante della sfrenata speculazione edilizia milanese è il diffondersi in città di una gran quantità di **alloggi per studenti**, ricavati spesso dopo aver svuotato un intero edificio residenziale e trasformandolo a studentato, ove le stanze per gli studenti costano in media mille euro al mese.

E, quindi, espulsione di cittadini a più basso reddito, con tutta probabilità spostati all'esterno della città, e incredibili tariffe per le famiglie degli studenti fuori sede.

2 - Abitare il sistema urbano

La tenuta del sistema urbanistico, in una situazione in cui Milano si ritrae dal compito di indirizzare e costruire un sistema di equità urbanistica, sta nella tenuta di quanto resta del sistema residenziale multi-reddito e interclassista.

E a questo compito vengono ora chiamati i comuni del più prossimo *hinterland* milanese, perché non cedano alle lusinghe dei grattacieli e delle speculazioni edilizie, ma che mantengano la specificità dell'insediamento milanese, in primis aperto a tutti i ceti e poi ben collocato sulle direttrici di trasporto.

Facendo da contraltare ad uno sviluppo della città centrale ormai in preda della speculazione, perché rimangano ampie disponibilità per l'insediamento dei lavoratori nelle aree prossime alla città centrale.

LA VISIONE DEL FUTURO

1 -La casa

La lotta più importante deve essere ritenuta quella per la casa, quella che può avere, soprattutto oggi, più adesione di popolo.

L'aumento dei prezzi, i costi energetici, un'inflazione mai controllata dal Governo che ha eroso il potere di acquisto degli stipendi dei lavoratori, sono confermati dai dati degli sfratti per morosità. Se guardiamo ai numeri vediamo che nella sola Milano i provvedimenti di sfratto emessi per morosità sono stati 1.489 mentre nelle provincie della Lombardia 4.262. E' chiaro che in questi numeri non ci sono solo alloggi di edilizia popolare. Siamo di fronte a lavoratori che pur avendo un lavoro e uno stipendio sono poveri e continuano ad esserlo, obbligati a lasciare la loro abitazione per i costi eccessivi che non riescono più a sostenere. Parliamo di lavoratori che percepiscono tra 1000 e 1400 euro al mese con affitti che assorbono tra il 60 e 70 % dello stipendio

Diventa necessario rilanciare il sistema della cooperazione per l'edilizia popolare pensando a un piano casa per i lavoratori con una visione di lunga durata attraverso investimenti pubblici, misure e interventi urbanistici non speculativi, favorendo canoni di affitto calmierati e l'acquisto sostenibile. E serve un intervento forte attraverso i PGT dei Comuni con interventi sovracomunali a visione decennale. Aspetto, questo su cui la UIL è già intervenuta scrivendo a tutti i sindaci dei capoluoghi lombardi.

Questo perché le amministrazioni si sono dimenticate della necessità di avere case a prezzi equi e sono sempre più attratte dalle proposte degli "speculatori" immobiliari (non si chiamano più così, ma la sostanza è sempre quella).

Cosicché vediamo anche sempre più deleghe ai grandi immobilari perché inseriscano nei loro progetti pseudo alloggi popolari, che, invero, popolari non sono.

Molte leggi approvate e intensamente utilizzate, in periodi precedenti, sono ancora vigenti ma non vengono utilizzate; tuttavia, si può ritenere che una vertenza nazionale per la casa si possa iniziare anche oggi, utilizzando le leggi, ormai dimenticate, ma ancora vigenti, approvate e intensamente utilizzate allora.

La legge 167/1962, non è mai stata abrogata (o si sono dimenticati di abrogarla), è vigente ma non utilizzata, stante la mancanza degli strumenti finanziari.

Ma anche alla sua approvazione mancavano gli strumenti finanziari che poi, anche sulla spinta delle lotte popolari per la casa, arrivarono.

La legge 167, all'articolo 1, dice:

1. I Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti o che siano capoluoghi di Provincia sono tenuti a formare un piano delle zone da destinare alla costruzione di alloggi a carattere economico o popolare, nonché alle opere e servizi complementari, urbani e sociali, ivi comprese le aree a verde pubblico. 2. Tutti gli altri Comuni possono procedere, con deliberazione del Consiglio comunale, alla formazione del piano.

È un obbligo che vige ancora, e poi:

3. Il Ministro per i lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, può, con un suo decreto, disporre la formazione del piano nei Comuni che non si siano avvalsi della facoltà di cui al comma precedente, nonostante invito motivato da parte

del Ministro stesso, quando se ne ravvisi la necessità e, in particolare, quando ricorra una delle seguenti condizioni:

- a. che siano limitrofi ai Comuni di cui al primo comma;
- b. che abbiano una popolazione di almeno 20.000 abitanti;
- c. che siano riconosciuti stazioni di cura, soggiorno o turismo;
- d. che abbiano un indice di affollamento secondo i dati ufficiali dell'Istituto centrale di statistica, superiore a 1,5;
- e. nei quali sia in atto un incremento demografico straordinario;
- f. nei quali vi sia una percentuale di abitazioni malsane superiore all'8 per cento.

Solo da questo si è iniziato negli Anni 60, le leggi di finanziamento, come la 865, sono venute dopo.

Pensiamo che il sindacato, nei comuni capoluogo di Provincia o con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, possa mandare ai Sindaci e al Consiglio Comunale una formale diffida che li porti a formare il piano delle zone per l'edilizia popolare, come previsto dalla legge.

Agli altri comuni si potrà mandare un semplice invito a provvedere.

Risulta che Milano, e forse altri comuni, abbiano costituito il Piano delle Zone per pura inerzia burocratica, allora bisogna che li facciano operare.

In questo il Sindacato appoggiandosi ai luoghi di lavoro e alle esigenze dei lavoratori può aver una voce che non sarà possibile trascurare.

2 - Denunciare con forza e tutti insieme lo sciopero delle risorse collettive

La quantità di opere e risorse che sono state accantonate nei 17 anni dello "sciopero" è impressionante, non ha eguale in nessun'altra nazione europea (anche se l'Unione Europea ha in qualche misura una notevole complicità).

La quantità di risorse trascurate, ognuna con un pesante effetto sullo sviluppo e sul benessere della collettività, è tale che, una volta svelata con forza, non può non produrre effetti consistenti.

Una cosa è trattare questi temi uno per uno, un'altra, contrapporli tutti insieme alle amministrazioni inerti.

E, soprattutto, perché i cittadini, in prima persona, siano consapevoli dello scippo di potenzialità che è stato loro perpetrato.

E comunque questa è un'arma a disposizione del sindacato, sempre pronta a colpire.

3 - Il futuro della programmazione del territorio

Il futuro della programmazione del territorio, vista la desistenza della città centrale rispetto ai temi dell'equità per tutti i ceti della programmazione dell'abitare e della mobilità, non può che risiedere nell'istituto regionale.

La Regione che è stata silente, se non complice, in questo periodo che ha visto lo sciopero delle risorse collettive, ha poteri che possono riorientare la programmazione di infrastrutture e luoghi dell'abitare.

La Regione dispone anche di strumenti di conoscenza del territorio che consentono una mirata programmazione che risolva la situazione, invero anomala, che si è configurata.

Il Piano Territoriale e il Piano dei Trasporti sono strumenti adeguati, né è loro impedito di entrare maggiormente nei dettagli.

Urge rettificare un percorso che potrebbe essere pericoloso per lo sviluppo futuro, e per la vita dei cittadini.

BIOGRAFIA del Prof. Giorgio GOGGI

Nato a Lecco nel 1946, dal 1965 risiede a Milano. Laureato in architettura al Politecnico di Milano nel 1970. Professore associato di Urbanistica al Politecnico di Milano, in quiescenza dal 2014.

Membro dell'Ordine Architetti di Milano e socio ordinario dell'Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti.

Svolge attività di libero professionista nel campo dell'architettura, dell'urbanistica e dei trasporti, per Amministrazioni pubbliche, Enti di ricerca e privati.

Tra i principali incarichi è stato coordinatore del Comitato Tecnico Scientifico del Ministero per i Problemi della Aree Urbane con il Ministro Carlo Tognoli (1987-89); membro della Commissione Scientifica Valtellina della Regione Lombardia (1988-92); membro del gruppo di consulenza dell'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Milano (1991-92); membro della Commissione Amministrativa dell'Azienda Trasporti Municipali, ATM (1997-98).



Dal settembre 1998 al giugno 2006 è stato Assessore ai Trasporti Traffico e alla Mobilità del Comune di Milano e Assessore alla Pubblicità del Comune di Milano. Membro del gruppo di studio del Comune di Milano sulla riapertura dei Navigli istituito dal Dipartimento DASTU del Politecnico di Milano, membro del Comitato Scientifico del Comune di Milano per la riapertura dei Navigli, membro della Commissione Traffico dell'ACI di Milano, vicepresidente dell'ACG, Associazione Italiana Linea Ferroviaria di Alta Capacità Gottardo, membro del Comitato Tecnico di Meglio Milano, membro del Centro Studi Grande Milano.



EMERGENZA CASA E ABITARE

- Il **CARO AFFITTI** assorbe il 60 - 70% dello stipendio di Lavoratrici e Lavoratori, creando molte difficoltà alle FAMIGLIE con gli **SFRATTI** in esecuzione.
- E' necessario recuperare e valorizzare il patrimonio pubblico residenziale: sono circa 20.000 gli **IMMOBILI SFITTI** di proprietà **ALER e MM**.
- Va modificato il regolamento per l'**ASSEGNAZIONE** e la gestione degli immobili popolari.
- Negli strumenti urbanistici dei Comuni (PGT) servono misure per ampliare e recuperare l'edilizia sociale attraverso il modello della cooperazione per **STUDENTI, GIOVANI COPPIE e ANZIANI**, anche con iniziative sovracomunali.
- Occorre sostenere l'**HOUSING SOCIALE** per l'accesso all'acquisto delle abitazioni proporzionato al reddito dei lavoratori
- Governo e Regione Lombardia devono promuovere un **PIANO CASA LAVORATORI**

IL DISAGIO ABITATIVO VA AFFRONTATO CON MISURE STRUTTURALI, INVESTIMENTI PUBBLICI E INTERVENTI URBANISTICI NON SPECULATIVI, FAVORENDO AFFITTI CALMIERATI E ACQUISTI SOSTENIBILI.

INQUADRA IL QR CODE PER
CONOSCERE LE INIZIATIVE UIL





CASA E ABITARE: QUALE EDILIZIA SOCIALE?

*"Dal Patto sociale di Milano, la Legge 167 del 1962,
all' Housing Sociale in Lombardia"*

14 NOVEMBRE ORE 9:30 - 12:30

Presso Fondazione ATM (2° piano) Via Farini, 9 Milano

Saluti del Presidente Fondazione ATM Francesco VIOLA

INTRODUCE

Enrico AZZARO Segretario Confederale UIL Lombardia

Testimonianze delle "PERSONE" Lavoratori e Studenti

Saluto del Presidente del Tribunale di Milano Dott. Fabio ROIA

NE DISCUTONO

Giorgio GOGGI Architetto (già Assessore alla Mobilità del Comune di Milano)

Gabriele BISIO, Vicepresidente Assimpredil Ance

Carmela ROZZA Cons. Lombardia (già Assessore Comune di Milano)

Paolo PANCIROLI CNA Lombardia

Alessandro MAGGIONI Presidente CCL (Consorzio Cooperative Lavoratori)

Enrico MARCORA Consigliere Comune di Milano

Sara BETTINELLI Vicesindaco Comune di Inveruno

CONCLUDE

Santo BIONDO Segretario Confederale UIL Nazionale

COORDINA I LAVORI

Enrico VIZZA Segretario Generale UIL Lombardia



Informazioni: www.uilmilanolombardia.it

