

Dove sta andando l'urbanistica milanese?

E' sempre più netta l'impressione che l'urbanistica milanese stia seguendo strade assai diverse da quelle che ha tradizionalmente battuto.

Non mi sembra che i meno abbienti, gli artigiani, i piccoli imprenditori, i piccoli negozianti messi in crisi da un'eccessiva crescita dei centri commerciali, le famiglie senza casa o con alloggi inadeguati, i pendolari che molto contribuiscono all'economia milanese, siano al centro delle preoccupazioni della Giunta. Sembra invece che venga alacremente perseguito lo sviluppo immobiliare ed un ecologismo assai più gradito a chi vive in centro ed ha buoni redditi.

Viene evidente in questo la trasformazione che i partiti storici della sinistra hanno subito, soggetti a quel finanz-capitalismo, già previsto da Marx nel terzo libro del Capitale e ora divenuto egemone nel mondo.

Il "modello Milano", portato avanti dalle ultime tre giunte, ha radicalmente modificato l'impianto storico dell'urbanistica milanese.

Basti dire che la legge 167/62 viene considerata come non più esistente, cosicché il Comune non adempie più all'obbligo di individuare le aree per l'edilizia residenziale pubblica, mentre la legge 167 è ancora vigente, anche in Lombardia. Nel frattempo le domande in attesa di edilizia residenziale pubblica nel 2019 erano 25.192.

Il PGT di Milano non ha posto alcun vincolo sulle aree urbane per realizzare servizi pubblici (scuole, unità sanitarie, case popolari), quindi tutte le aree della città sono disponibili per l'edificazione privata. Lo si è visto quando la nuova sede della Città della Salute fu destinata a Sesto San Giovanni, perché le aree proposte da Milano non erano idonee.

Per non parlare del sistema di perequazione urbanistica, fortemente vantaggioso per le operazioni immobiliari.

Gli ex scali ferroviari dismessi sono stati destinati interamente all'edificazione privata, con residuali quantità di edilizia sociale, prevalentemente convenzionata.

I servizi pubblici che si stanno insediando in quelle aree, vedi Brera, hanno dovuto rivolgersi ai privati che hanno acquisito le aree dalle FS.

Poiché le aree di scalo sono adiacenti alle stazioni ferroviarie, del passante in particolare, sarebbero state perfette per localizzarvi grandi servizi pubblici affinché fossero accessibili in ferrovia da tutta la Lombardia.

Grande occasione sprecata di dare un migliore assetto all'area urbana milanese-lombarda aumentando l'accessibilità e riducendo la mobilità autoveicolare.

Al contrario, la nuova politica dei trasporti vede l'incentivo dato ai monopattini e alle biciclette, il restringimento dei calibri stradali, la riduzione degli spazi di parcheggio, a vantaggio di chi abita a breve distanza dalla sua destinazione, di chi abita nelle zone centrali, con grave disagio per i pendolari, gli artigiani, gli anziani e tutte le persone che per motivi professionali debbono usare l'auto.

Ricordiamo che oggi sono i meno abbienti quelli obbligati ad usare il mezzo proprio: quelli che abitano in zone non servite dal trasporto pubblico, gli artigiani, quelli che devono trasportare merci o attrezzature e altri per motivi lavorativi o famigliari, gli anziani.

Tutto ciò induce a pensare che un'urbanistica eminentemente classista sia subentrata a quella storica della sinistra.

Cercando di individuare i motivi profondi di questa trasformazione, si può dire che Milano abbia cambiato il modo di pensare se stessa.

Carlo Cattaneo definiva Milano come "nutrice di città" perché non tendeva, come tutte le metropoli, a ingrandire se stessa fagocitando le città vicine, costruiva invece stretti legami economici e produttivi con gli insediamenti circostanti, conservando la loro individualità e costruendo un sistema policentrico con la complessiva crescita di tutti gli insediamenti, sistema che oggi ha raggiunto dimensioni superiori a cinque milioni di abitanti.

Milano, tranne modesti episodi, non ha mai voluto crescere in estensione e popolazione e non ne mai avuto bisogno; la sua ricchezza deriva non solo dalla sua attività ma anche da quella del sistema insediativo che la circonda e dall'elevata mobilità complessiva, compresi i pendolari che lavorano in Milano e per Milano.

Oggi Milano sembra voler dimenticare questo patto non scritto con la circostante area urbana che ha dato origine alla ricchezza di entrambe.

Lo si vede dalla ricerca di sviluppi immobiliari sempre più cospicui, dall'incessante edificazione di grattacieli, dalla previsione di aumento di popolazione inserita nei PGT.

Anche nel campo della mobilità Milano sembra volersi chiudere nei confronti del suo intorno: ha cancellato dai piani il progetto del secondo passante, che avrebbe reso urbana tutta l'area milanese-lombarda; cancellati i progetti stradali che avrebbero migliorato l'accesso dei pendolari; revocati metà dei parcheggi previsti nel Programma Urbano dei Parcheggi.

Per la mobilità urbana ha ribaltato le tecniche internazionali che vogliono le piste ciclabili e le zone 30 nelle strade di quartiere, andando invece ad investire le strade interquartiere e di grande comunicazione. Il tutto con l'ingenua illusione di ridurre la mobilità autoveicolare.

Con tutto questo Milano sta disseccando la fonte da cui sgorga la sua prosperità: avere la potenza di una città da cinque milioni di abitanti, dovendone amministrare solo un milione e trecentomila.

Il risultato di questa politica causerà la fuga all'esterno di attività e aziende, il probabile innesco di una bolla immobiliare, e l'impoverimento complessivo dell'area urbana.

E' già successo in altre metropoli europee, ma la singolare conformazione urbanistica dell'area milanese avrebbe potuto evitare questo destino.

Giorgio Goggi

La città in 15 minuti, è possibile?

“In passato tanti hanno parlato di città policentrica arrivando a mitizzarla mai a realizzarla. ...Noi crediamo nella città in 15 minuti” per *“garantire ai cittadini tutti i servizi primari vicino a casa”*.

Ammirevole questo programma del Sindaco Sala (che però non riguarda la città policentrica, termine urbanistico che si riferisce agli insiemi di città -come l'area urbana milanese-lombarda, che già storicamente esiste- e non alle singole città, che lo sono sempre di fatto).

Mi chiedo però come possa riuscire nell'intento: Milano è molto cambiata negli ultimi anni e, inoltre, non è come Parigi dove questo progetto è nato e dove, sebbene non ovunque, la struttura di quartiere è rimasta molto salda.

Mi ricordo bene quando nell'incrocio delle vie milanesi in cui risiedo si poteva parlare addirittura di città dei 10 minuti.

C'era il tipico droghiere milanese cui si lasciava la lista e portava tutto a casa (acqua, vino, detersivi, ecc.), di fronte un buon macellaio, a fianco il Gianni ortolano che ti sceglieva le ciliegie ad una ad una. Porta a porta di questi: panettiere, calzolaio, pescheria e pollivendolo, cartoleria, pasticceria, latteria, valigeria, abbigliamento, orologiaio, gioielleria, rosticceria, elettrodomestici, tre bar e, infine, tre banche. Un poco lontano un piccolo supermercato presente da tempo, che però non insidiava la sopravvivenza del commercio di vicinato.

In effetti, fare la spesa per tutta la settimana richiedeva una tranquilla uscita a piedi di poco più di un quarto d'ora.

Ora tutto è cambiato: sono rimasti i bar, la pasticceria, divenuta anche bar (i panini per gli studenti sono un reddito sicuro), servizi di copisteria e rilegatura per studenti, un ortolano un poco più distante, nessuna banca e poco altro.

Penso che la chiusura di tanto commercio di vicinato sia stata causata dall'ingente quantità di ipermercati e centri commerciali nata entro e intorno a Milano. Ma poiché questi negozi erano necessariamente utilizzati pure da clienti provenienti da maggiore distanza, anche la mancanza di spazi di sosta, fagocitati dalle auto dei residenti, li ha messi in crisi. I centri commerciali, al contrario, sono dotati di ampi parcheggi.

Già, perché Milano è l'unica tra le città avanzate, italiane ed europee, ove è libera la sosta dei residenti, anche per le seconde e terze auto.

Finora l'azione del Comune è stata: l'aver liberato dalle auto in sosta il parterre centrale della strada principale, verniciato a strisce gialle e verdi dotato di panchine e tavoli da picnic (peraltro quasi sempre deserto); l'aver riportato la sosta in linea su alcune vie ove era disposta a pettine (azioni subito seguite da un ulteriore aumento delle soste irregolari, nonostante sembrasse impossibile). Interventi volti più che altro a ridurre gli spazi di sosta.

Sicuramente non sono questi i mezzi che l'amministrazione vuole utilizzare per ottenere la città con i servizi in 15 minuti.

Si parla tanto di pedonalizzazioni e piste ciclabili (benvenute, se realizzate con giudizio) ma non sono nemmeno queste che ci riporteranno i servizi.

Come farà il Sindaco Sala a ridarci la città di prima, con almeno i servizi necessari in quei quattro angoli di strade, o nei dintorni? Che strumenti utilizzerà?

I quindici minuti, secondo i conti del Comune, equivalgono a un chilometro, in effetti oggi a Milano si possono trovare molti servizi entro un chilometro, ma percorsi in più di una direzione.

Sarebbe meglio rinunciare al postulato ideologico parigino e procedere empiricamente e concretamente con successivi miglioramenti, alla lombarda.

Giorgio Goggi