

# Urbanistica

fatti e progetti

AMBIENTE, TRASPORTI E INFRASTRUTTURE: IL PIANO TERRITORIALE DELLA PROVINCIA PUNTA A CREARE NELL'AREA MILANESE LE CONDIZIONI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

**I**l gigante è ammalato. L'area metropolitana milanese, la terza in Europa dopo quelle di Londra e Parigi, manifesta sintomi preoccupanti: l'ambiente naturale ha l'encefalogramma quasi piatto, la rete dei trasporti è ormai vicina al collasso, il sistema delle infrastrutture e dei servizi ansima. Eppure nel resto d'Europa le grandi metropoli mostrano forti segni di ripresa. È il gigante italiano avrebbe tutti i numeri, dal punto di vista economico, per affrontare in modo brillante la fase della post industrializzazione: altissima diversificazione del tessuto produttivo, presenza di settori terziari trainanti, un sistema rilevante di istruzione professionale e tecnica. Ma l'inefficienza complessiva del sistema socio-ambientale fa girare spesso a vuoto ed è ormai vista da un numero sempre più consistente di operatori come un vero e proprio costo aggiuntivo. Un costo pesante, da evitare se possibile.

«Molti dei mali dell'area milanese», spiega Ugo Targetti, vicepresidente della Provincia di Milano e assessore alla Pianificazione del territorio - dipendono dalla mancanza di un adeguato livello di governo e dei corrispondenti strumenti di pianificazione. Nelle altre metropoli europee in questi anni si è dato ordine e razionalità allo sviluppo, mentre nell'area milanese si è pianificato fino ad oggi poco o nulla. La realtà con cui oggi dobbiamo fare i conti è quella di un'area di grande complessità e densità, mentre il sistema dei poteri conosce un frazionamento elevatissimo: 188 amministrazioni comunali alle quali vanno aggiunte le diverse aziende di Stato e i grandi gruppi privati. E ogni soggetto fa la sua politica settoriale che va ad incidere sul territorio in modo non coordinato.

Grazie alla legge 142 del 1990, che obbliga le Amministrazioni provinciali a predisporre i piani territoriali di coordinamento, la Provincia di Milano ha elaborato un suo strumento di pianificazione con l'obiettivo di ridefinire il progetto complessivo di sviluppo dell'area milanese. Un numeroso gruppo di urbanisti italiani, insieme ai responsabili della pianificazione di molte tra le più importanti aree metropolitane europee (tra cui Monaco, Francoforte e Amsterdam), hanno giudicato il Piano territoriale della Provincia di Milano come «l'esperienza più avanzata proposta nell'area metropolitana milanese per affrontare le contraddizioni, per migliorarne la qualità ambientale e civile e per accrescere la competitività».

«Il nostro obiettivo», aggiunge Targetti, «è quello di migliorare la qualità della vita degli abitanti del Milanese, che sono tra i meno soddisfatti d'Europa. Da una recente indagine condotta per conto della Provincia dalla Facoltà di sociologia dell'Università statale, è emerso che quasi il 60% dei più giovani e delle persone tra i 31 e i 45 anni desiderano, potendo scegliere, di vivere altrove. Per cambiare la causa di questo disamore occorre intervenire sulle grandi questioni strategiche: l'ambiente innanzitutto, poi il sistema della mobilità che è strettamente legato alle localizzazioni insediative e delle infrastrutture».

Partiamo allora dall'ambiente. Qui, per operare, non c'è che l'imbarazzo della scelta...

«L'area milanese ha subito in questi ultimi decenni una vera e propria aggressione al proprio ambiente. Aria, acqua, suolo: non c'è elemento che non viva una situazione di criticità. Gli elementi e le aree di naturalità, in particolare sotto il profilo botanico e faunistico, sono quasi del tutto scomparsi. Ma il Piano non vuole limitarsi ad introdurre solo elementi di tutela, ma ricostruire una qualità ambientale che si è perduta. Per l'area milanese occorre puntare ad una qualità non solo funzionale, ma anche ambientale: qualsiasi tipo di intervento deve potersi inserire in modo dolce nel contesto naturale e paesaggistico».

Secondo quali indirizzi?  
«Potrà apparire curioso per chi non conosce la realtà milanese, ma l'agricoltura rimane parte essenziale del sistema di tutela dell'ambiente, come elemento di valorizzazione e

Milano

Sempre meno efficiente e competitiva  
la terza area metropolitana d'Europa paga  
l'assenza di un governo sovracomunale

## Il gigante è ammalato per le cure di 188 medici

BRUNO CAVAGNOLA

### INFO

Un'area di quattro milioni d'abitanti

La provincia di Milano ha quasi 4 milioni di abitanti e concentra il 40% della popolazione e il 44% dell'industria lombarda. La legge 142 del '90 obbliga le Province a predisporre i Piani territoriali di coordinamento. La Regione non ha ancora emanato la legge di attuazione della legge di attuazione della legge 142, che consentirebbe alla Provincia di disporre un iter definitivo per l'approvazione del Piano.

di controllo del paesaggio. Quindi difesa della "campagna" e conservazione delle aree agricole non edificate. Questo vale soprattutto per l'area nord della metropoli, dove dobbiamo evitare il rischio di una saldatura di formazioni urbane continue lunghe decine di chilometri che avrebbe solo effetti negativi; per questo il Piano interviene in modo preciso per salvaguardare anche porzioni di territorio agricolo relativamente piccole, ma che sono giudicate indispensabili per prevenire questo fenomeno di gigantesca saldatura geografica delle aree urbanizzate e per realizzare una sorta di maglia verde anche nel nord dell'area metropolitana. Un altro punto riguarda la domanda crescente che fanno i cittadini di un tipo di vita meno urbano e più vicino alla natura. Abbiamo quindi pensato ad un sistema di grandi parchi fruibili dalla collettività, che si configura come un insieme di nodi di una rete connessa che deve collegare le vaste zone non edificate o di valore naturalistico più esterne all'area metropolitana con i parchi pubblici più interni alle zone densamente edificate. Si tratta di ricostruire una vera e propria rete ecologica, perché si è ormai dimostrato che se i diversi elementi di naturalità vengono connessi tra di loro, si potenziano a vicenda grazie agli scambi ecologici che naturalmente sviluppano.»



All'ambiente si lega il tema dei trasporti. Il traffico contribuisce per il 40% all'inquinamento dell'aria. «Il grande problema da risolvere è essenzialmente quello di ridurre la quota di mobilità privata su gomma. Nell'area milanese ogni giorno avvengono 8 milioni di spostamenti

fatti spostamento da casa al lavoro, da casa all'ufficio pubblico, ecc.; deriva quindi da come sono stati organizzati i diversi tipi di insediamenti, abitativi, produttivi, dei servizi. Dagli anni '80 la mobilità su gomma è aumentata del 70%; il che significa almeno una cosa molto semplice: che non si è costruito in base al sistema dei trasporti pubblici. Sinora il sistema insediativo si è formato sulla base di una sommatoria di decisioni locali, mentre i suoi lineamenti generali devono essere il frutto di una decisione pubblica. Decisiva diviene allora la dislocazione di quelle funzioni che attraggono flussi quotidiani di addetti e di utenti (le grandi strutture soprattutto terziarie e di servizio): il Piano su questo punto fa una scelta decisamente policentrica, perché solo in questo modo è possibile servire i nuovi poli di insediamento terziario mediante le linee di forza del trasporto pubblico. E anche per le funzioni di tipo residenziale si è pensato a modelli insediativi caratterizzati da un certo grado di polarizzazione. Ciò offre vantaggi non solo rispetto all'utilizzo del trasporto pubblico ma anche rispetto alla fruibilità diretta dei servizi di scala urbana e di quartiere».

Ma torniamo ai trasporti. Il Piano si pone degli obiettivi ambiziosi... «La situazione di quasi emergenza dal punto di vista dell'inquinamen-

5  
l'Unità

Sabato  
5 giugno 1999

## Metropolis

Code e ingorghi sulla tangenziale est di Milano

to atmosferico e lo stato di congestione del sistema infrastrutturale ci hanno convinti a concepire il Piano come un piano di "cattura" ai mezzi di trasporto collettivo delle massime quote possibili della domanda di mobilità complessiva di trasporto metropolitano, e a porre in particolare l'obiettivo di una incidenza del 40% del trasporto pubblico sul totale della mobilità pendolare. Maggior utilizzo dunque delle ferrovie, realizzazione di metro-tramvie veloci di superficie lungo le principali arterie di traffico verso Milano, prolungamento delle linee metropolitane urbane sino a raggiungere le tangenziali. Ma intanto il Comune di Milano pensa ad una quarta linea metropolitana ancora tutta interna ai confini municipali.

Quali sono i rapporti con Milano? «Palazzo Marino non ha mai voluto un confronto su questo Piano. Il Comune di Milano è geograficamente piccolo (occupa solo un decimo del territorio provinciale e ha un terzo della popolazione) ma ha un ruolo politico e finanziario notevole. Storicamente però è stato incapace di ragionare con una strategia metropolitana. Il sistema Milano appare bloccato, incapace di decidere alcunché: dalla localizzazione del polo esterno della Fiera a quella degli interporti, dai depuratori delle acque alle linee di forza dei trasporti. Milano è sotto certi aspetti una città immobile, a chi la visita a dieci anni di distanza appare sempre uguale, senza modificazioni significative. La Provincia rivendica allora il suo diritto-dovere di proporre un disegno complessivo di sviluppo del territorio. E qui si pone il problema del mercato, apparentemente così caro alle forze che sostengono la Giunta Albertini. Solo se c'è certezza di alcune regole fondamentali gli imprenditori si muovono e la prima condizione di un mercato libero è sapere dove si faranno le infrastrutture e i servizi, dove ci saranno le aree verdi, dove nasceranno i nuovi insediamenti, dove c'è insomma un quadro di scelte fondamentali. Lo sviluppo caotico e senza regole, la nebulosità degli impegni, l'incertezza sui progetti sono oggi i veri ostacoli al mercato e ad uno sviluppo finalmente sostenibile».

## Per Enrico, Per Esemplio.



Per ricevere le immagini della manifestazione del 7 giugno a Padova con Giovanni Berlinguer e Walter Veltroni

Satelliti  
Eutelsat Hot Bird a 13° est

Segnale TV digitale:  
Satellite Hot Bird 4 -  
Canale Hot Bird Channel  
Freq. di ricezione = 12.673 Mhz;  
Symbol rate = 27,5 Ms/s;  
FEC = 3/4; Pol. = verticale;

Segnale TV analogico:  
Satellite Hot Bird 5 xp 124;  
Freq. di ricezione 10.992 Mhz. -  
Pol. V; Freq. Audio 6.60 Mhz,  
enfasi J-17 deviazione 300 khz

Attrezzature necessarie:  
parabola con decoder digitale o analogico;  
diffusione audio e video tramite normali televisori, teleproiettori o videowall noleggiabili presso le ditte specializzate.



Cercola e Napoli

## Stiamo lontani

Cercola è un piccolo comune di 20.000 abitanti, dal centro di Napoli dista solo 8 chilometri. È dunque un frammento di quell'agro napoletano, che aveva dinanzi un destino già segnato: quello di essere vittima dell'invasione di una grande città troppo vicina, e di diventare l'ennesima periferia dequalificata di un capoluogo ormai saturo che trascinava fuori dai suoi confini abitanti e attività. E tutto ciò al prezzo di rinunciare ad un'autonoma idea di sviluppo e di perdere la memoria del proprio passato. Cercola è amministrata da un anno da una giunta di centro-sinistra, guidata da Luigi Di Dato. Il Piano regolatore che ha adottato è una scommessa, se paragonata alle scelte dei comuni limitrofi, che si lasciano semplicemente "saldare" con la grande città.

Se la prima area d'intervento è stata quella dei trasporti (con l'obiettivo di creare un nuovo sistema della mobilità centrato sul ferro e l'intermodalità) il secondo grande ambito è stato la riqualificazione e la valorizzazione diffusa, fisica e funzionale del territorio storico e del paesaggio agrario. L'obiettivo è quello di recuperare una forte identità storica e ambientale, in grado di supportare anche un nuovo modello di sviluppo economico fortemente autocentrato e connesso alla valorizzazione del territorio.

Dal punto di vista paesaggistico, Cercola punta in ogni modo ad evitare la congiunzione con Napoli, lasciando in vita dei corridoi ecologici, che in questa area sono rappresentati sostanzialmente da quegli alvei idrografici naturali che scendono dal Vesuvio e che una urbanizzazione violenta ha minacciato di stravolgere in modo definitivo. Un altro strumento innovativo è stata l'individuazione dei "biotopi", quelle unità biologiche elementari peculiari del luogo e che meritano tutela: qui si va dalle sponde degli alvei con la loro tipica vegetazione ripariale alla coltivazione delle albicocche che nei secoli hanno disegnato il paesaggio secondo tratti caratteristici.

Sul fronte del lavoro e dello sviluppo, centrali per un paese del Sud, è stata progettata la realizzazione di un "Business Park", una grande struttura terziaria a sostegno delle attività produttive della zona. Cercola ha infatti un sistema economico molto disperso sul territorio (soprattutto di meccanica di precisione e di confezione dei prodotti) che ha bisogno di strutture di sostegno per attività espositive e di servizio. Al "Business Park" si associa anche l'ipotesi di un "Telecentro" in grado di gestire l'organizzazione del telelavoro, che è molto diffuso nell'area. Il "Telecentro" rappresenterà quindi innanzitutto una struttura dove ci si può trovare superando la dispersione tipica del telelavoro. Qui si potranno trovare anche occasioni di aggiornamento professionale e di nuova formazione, oltre che culturali e di spettacolo.

