

Welfare Distratto

Vogliamo provare a suggerire, seppur in poche righe, solo alcune idee per l'evoluzione di quella parte di welfare legata ai bisogni delle persone.

In parole semplici vogliamo provare a ragionare sui servizi per i cittadini.

L'osservazione della macchina comunale che si interessa di queste tematiche problematiche ci ha fatto rilevare come vi siano presenti tanti uffici quanti sono i problemi ma con la caratteristica peculiare della "camera stagna".

I vari uffici dello stesso settore non colloquiano fra di loro e non si scambiano informazioni con la sconcerante realtà che un cittadino deve rifare più volte la stessa documentazione o compilare più volte moduli identici. Un'idea: informatizzare e creare una banca dati unica per i servizi alla persona.

La rete esistente dei servizi comunali potrebbe essere esaltata se fosse realmente collegata.

Ci rendiamo perfettamente conto che non è facile affrontare e risolvere in maniera definitiva problemi come l'emarginazione e la solitudine (a scelta: dei bambini, degli anziani, dei diversamente abili, etc) soprattutto da soli (macchina comunale).

E se si provasse realmente a coinvolgere le realtà che operano sul territorio e che affrontano questi problemi quotidianamente?

Niente Tavoli di concertazione (peraltro esistenti e poco usati) ma tavoli operativi dove si decidono modi di procedere e si valutano i risultati;

Un'idea: mettere in rete servizi pubblici e privati per affrontare il benessere dei cittadini.

Ottimizzare le risorse per il bene comune è una scelta obbligata dalla situazione economica.

Si dice molto spesso che bisogna distinguere i ruoli fra pubblico e privato, come non essere d'accordo.

Ruolo del comune è garantire dignità di accesso ai servizi per tutti i cittadini.

Ruolo del privato è garantire servizi accessibili a tutti i cittadini.

Ma deve il comune abbandonare l'erogazione di servizi?

Vivere da cittadini

LA FABBRICHETTA APRE I BATTENTI

Oggi Milano va capita. È cambiata e cambierà. Chi ci vive vuole essere attore del cambiamento. Cominciamo dal Sindaco

di Luca Beltrami Gadola

La Fabbrichetta apre i battenti. Si apre un luogo di incontro non virtuale per chi crede che "fare" politica non sia un mestiere ma una passione ed un dovere civico di responsabilità. Lasciare fuori la politica è uno dei tanti modi di arretrare nel privato e fuggire di fronte ai problemi della nostra vita. L'impolitico non esiste: il proclamarsi "impolitici" da parte di tanti amministratori pubblici è la maschera ipocrita di chi chiede per sé il consenso popolare lusingando la pigrizia di chi non si vuole assumere responsabilità di cittadino.

Politica dunque. Politica si ma rifiutando la separazione e quasi la contrapposizione tra classe politica e società civile, contrastando questa strisciante tendenza alla ghettizzazione reciproca: bisogna affermare con vigore che un continuo scambio d'idee di uomini tra società civile e classe politica è l'essenza della vitalità democratica. E'

Un'idea: Comune come gestore di servizi con un giusto mix tra servizi alla grande marginalità e servizi a redditività economica.

Il protagonismo gestionale a servizio delle marginalità non solo da parte pubblica ma anche privata dovrà migliorare nel tempo le condizioni di emarginazione presenti in città.

Il Comune – in quanto rappresentante di tutti i cittadini



questo il solo modo per combattere il disincanto della gente alla quale non basta, alle scadenze elettorali, l'occasionale cooptazione da parte del mondo della politica. Non stiamo certo parlando della "discesa in campo" berlusco-

– ha l'obbligo di controllo sull'attività dei servizi alla comunità sia essi pubblici che privati.

Distinguiamo il ruolo di garante di servizi da quello di erogatore di servizi.

Un'idea: programmare la "conferenza dei servizi alla persona" dove analizziamo le potenzialità dei servizi comunali e privati – senza paura di confronto e contaminazione.

Applichiamo il metodo della coprogettazione con chi si rende disponibile (terzo settore, sindacati, imprese etc) ad una più capillare azione per il benessere dei cittadini. Innoviamo, con l'appoggio delle fondazioni bancarie, l'ambito degli interventi a favore delle persone in stato di bisogno.

Dichiariamo che oltre i servizi essenziali il resto necessita di una compartecipazione alla spesa da parte del cittadino.

Un'idea: creiamo il "portafoglio comunale", dotazione

base per accesso universalistico ai servizi

La dotazione del portafoglio sarà fatta di servizi gratuiti integrata da servizi a pagamento.

Solo poche idee, neanche tanto originali, ma basterebbe la loro attuazione per vedere qualcosa di nuovo all'interno del vecchio e farraginoso sistema di servizi che formano quella parte di welfare testato giornalmente dalle persone.

Un'idea, un concetto, un'idea, finché resta un'idea, è soltanto un'astrazione, se potessi mangiare un'idea avrei fatto la mia rivoluzione.

(Giorgio Gaber)

vorare accomunati dai valori di solidarietà, di democrazia e di giustizia. La Fabbrichetta, con l'autoironia del suo nome, vuol lanciare un messaggio: partire dai problemi quotidiani della gente per risalire ai grandi temi della politica e delle sue scelte, non viceversa, lavorando dentro e fuori delle istituzioni, per ridare a Milano il ruolo di motore reale ed ideale del Paese. Nella Fabbrichetta si entra per fare un tratto di strada insieme e si esce quando la strada comune è finita: la fabbrica oggi è aperta su Milano e sulle prossime scadenze elettorali amministrative, partendo da alcune considerazioni. Nessuna delle ultime giunte, non solo quelle di centro destra, è riuscita a realizzare il suo programma se non in piccola parte e rimangono irrisolti i problemi che la gente indica come più importanti: traffico, inquinamento, verde, qualità della vita, solidarietà e oggi soprattutto la casa.

La mancata soluzione dei problemi, al di là delle scelte politiche, non sembra essere legata alla mancanza di "volontà politica" ma piuttosto a fattori di tipo organizzativo e di gestione: parte degli insuccessi è dovuta da un lato ad obiettivi incapaci dei singoli assessori e dall'altro anche al clima di "concorrenza" tra assessori stessi, clima che non è rasserrenato da un ruolo di coordinamento e indirizzo da parte del sindaco.

Il ruolo del sindaco stesso, dopo la riforma Bassanini che gli consente di ritirare le deleghe a suo piacimento, dovrebbe essere ben più rilevante ed incisivo; al contrario è sempre stato tributario della politica dei partiti di governo e dei loro dissidi (vedi le ultime vicende milanesi).

Esaminando poi con attenzione le cronache della politica cittadina degli ultimi anni si ha l'impressione che alcuni di quelli che di volta in volta chiamiamo problemi della città, siano invece le condizioni ineliminabili dell'es-

re città: fanno cioè parte della continua gestione urbana come il traffico, l'emarginazione sociale, la violenza, la trasformazione del territorio. Se sono condizioni intrinseche all'essenza della città, il vero problema sta nel gestirle in modo pragmatico e senza pensare a soluzioni taumaturgiche-miracolistiche, avendo un obiettivo principale: non devono mai diventare emergenze.

Si è detto e si è scritto molto sulle ragioni della crisi di Milano, sulle sue origini (mani pulite, avvento della Lega) e sulle capacità della città di riprendere slancio. Si è detto che l'operazione "mani pulite" ha travolto un'intera classe politica creando un vuoto di uomini e di partiti. C'è un aspetto non esplorato che riguarda da vicino Milano e che ne spiegherebbe in parte la crisi. La classe politica aveva occupato le istituzioni, legato a sé il potere economico, ampiamente coinvolto le rappresentanze delle parti sociali. Esisteva una sorta di legante generale che dava una sostanziale – discutibile – coerenza generale. Allo scoppio dello scandalo tutti – istituzioni, enti, forze economiche – hanno preso le distanze dalla classe politica col disegno, spesso ipocrita, di evitare il "contagio". Questa improvvisa diaspora ha annullato il collante. Da quel momento ognuno per sé.

Dopo di allora, osservando l'attività delle istituzioni e delle forze economiche e politiche mi sembra di averci ritrovato una sorta di denominatore comune che potrebbe spiegare molte cose degli ultimi anni.

Chi ha amministrato la città – ovviamente la grande Milano – ha avuto un atteggiamento del tutto simile a quello di chi intende sfruttare un giacimento. La grande Milano con i suoi 3 milioni e mezzo di abitanti è considerata essenzialmente un grande mercato di consumatori – consumatori di beni e servizi (sanità, cul-

IN QUESTO NUMERO:

Il problema della casa e dei quartieri F2

Più verde a Milano F3

Rumore: Milano è fuori legge F4

La città che cambia

IL PROBLEMA DELLA CASA E DEI QUARTIERI

Meno abitanti, meno case in affitto, meno servizi di prossimità: questo il ritardo del Comune. Contratti di quartiere?

Il problema della casa ha tali caratteri di drammaticità da rivestire un ruolo centrale nella vita cittadina, ma è praticamente scomparso dalle agende politiche. In parte per la scomparsa dei partiti stessi, ma anche per il mutamento cittadino che ha realizzato di fatto l'espulsione dalle città delle categorie che esprimevano tradizionalmente il bisogno della casa.

Per verificare questo mutamento è sufficiente confrontare una fotografia aerea di Milano oggi con quella di trent'anni fa, e verificare come dall'esistenza evidente di una città costituita da centro e periferia, si è passati a una "nebulosa" diffusa. In questo passaggio si è verificato lo spostamento non solo da Milano, ma dalla Provincia di Milano, a vantaggio di Bergamo, Lodi, Lecco, tutte Province limitrofe, che hanno aumenti di popolazione nell'ordine del 10% negli ultimi vent'anni. Questo il motivo quantitativo per cui il problema della casa non si concretizza a Milano in una domanda politica significativa.

Ma c'è anche un aspetto qualitativo, perché la domanda si è fatta più articolata, inglobando accanto all'evoluzione delle forme tradizionali della domanda abitativa, anche forme nuove di disagio.

Anzitutto si registra un fenomeno di rischio, una vulnerabilità nuova che colpisce fasce ampie del ceto medio, che per evitare nuove forme di strozzamento economico, devono assolutamente farsi ascoltare dalla città. Ci sono poi, con una grande varietà di casistica, forme di disagio rispetto all'accesso all'alloggio e vere e proprie forme di esclusione per i casi più marcati e duri, come quelli degli immigrati, delle tossicodipendenze.

Di fatto i numeri dicono che in pochi anni a Milano si è passati dal 50% delle case in affitto a solo il 20%, che si compone di un 5% di forme di affitto dalla mano pubblica, che si trasformano per la loro durata e resistenza in forme di quasi proprietà, e di un 15% che si ricicla sul mercato, ma solo per una fascia particolare, caratterizzata dall'ampia disponibilità di spesa e dal prezzo altissimo.

A fronte di questo cambiamento epocale, la totale disattenzione della politica cittadina, che nei tre ultimi bandi ha ricevuto 17.000 domande nel 1997, 12.000 nel 1999, ed ancora nel 2003 di fronte a 9.000 sfratti per morosità e 2.000 per finita locazione, ha offerto 495 nuovi alloggi comunali di edilizia sociale e 1.300 assegnazioni di case popolari. Le assegnazioni finiscono per testimoniare lo stato di difficoltà, perché le poche case che si liberano finiscono per essere

assegnate alle persone che sono portatrici di gravi situazioni di disagio, quali la presenza di malati lungo degenti o portatori di handicap

Il patrimonio complessivo ammonta a 42.000 alloggi ALER e 20.000 del Comune di Milano, all'interno dei quali la popolazione ha un invecchiamento anche superiore alla già alta media cittadina, cui si aggiungono i problemi dati dall'abusivismo, nell'impossibilità per l'ALER di fare controlli. I motivi stanno in una scarsa efficienza storica dell'ente, visto che altre realtà analoghe in Lombardia, per tutte Brescia, funzionano relativamente bene.

Il cambiamento della città non è governato con gli strumenti esistenti, quali il Piano Regionale per l'Edilizia Pubblica o il Piano di riutilizzo dei Fondi Gescal, che risale al Ministro Nesi alla fine degli anni novanta. Infatti se con questi strumenti si sono potuti attivare alcuni fenomeni virtuosi, come alcuni bandi, i contratti di quartiere, è certo che la situazione complessivamente presenta troppe lacune. Ad esempio solo il piano Lombardo prevede un fabbisogno di 60.000 case, per le quali gli unici interventi sono dei programmi di facilitazione dell'accesso al mutuo.

In definitiva la rilocalizzazione della popolazione trasferisce costi enormi, senza dare benefici corrispondenti. Infatti il differenziale fra prezzo pagato per l'abitazione fuori città finisce per essere largamente compensato dai costi evidenti (trasporto) e da costi occulti, primi fra i quali il tempo e la qualità della vita. Si è creato un modello dissipativo di risorse, difficilmente controllabile. Certo non si può dire che si tratti di un fenomeno che non abbia alcuni aspetti positivi, soprattutto in prospettiva, ma al momento prevalgono le criticità.

A fianco della trasformazione del problema della casa, sta la trasformazione del vivere la città, in particolare in relazione ai quartieri cittadini.

Secondo alcune ricerche di Ilvo Diamanti sulla sicurezza, nell'attesa di sicurezza da parte delle popolazioni del nord Italia, cresce la parte riservata alle relazioni di tipo individualistico (famiglia - lavoro)



a scapito dell'attesa di risposte provenienti dalle relazioni sociali ed istituzionali.

Ne sono esempi evidenti le situazioni che si creano in molti quartieri dell'area metropolitana di Milano. Uno per tutti un quartiere urbanisticamente bello e ricco di verde pubblico come il Sant'Ambrogio a Milano, che vede una forte difficoltà nella vita di tutti i giorni, fra una popolazione invecchiata e la difficoltà dei giovani e giovanissimi di vivere normalmente in situazioni di degrado sociale e di insicurezza.

Milano è stato sempre storicamente una città di quartieri, che davano un senso di identificazione molto forte, accompagnando realmente tutta la vita dei cittadini. Oggi nei quartieri si sono anzitutto svuotati quei meccanismi intergenerazionali a cui si dovevano molti fenomeni di appartenenza. Anzitutto nei quartieri la mobilità è molto bassa, sino ad assistere a fenomeni di invecchiamento collettivo di interi quartieri che si erano popolati inizialmente di famiglie estremamente omogenee. Si è quindi assistito alla trasformazione dei circoli scolastici in comprensori, alla riduzione del numero dei Consigli di Zona e delle sedi ASL, e così la ridotta capacità economica della macchina comunale ha allontanato ed in molti casi del tutto eliminato la presenza ed il supporto del settore pubblico.

La crisi del modello del quartiere è diventata quasi irreversibile per questi fenomeni di eliminazione dei servizi di prossimità, proprio mentre invece si è data grande eco ad aspetti repressivi della risposta al bisogno di sicurezza, quali il vigile di quartiere e la polizia di quartiere.

Come per la casa, anche per i

quartieri è importante distinguere le aree di intervento: per la casa il rilancio dell'affitto per dare nuova sicurezza ed aspettativa di vita migliore, e riduzione del disagio sociale, per il quartiere la valorizzazione di aspetti apparentemente esteriori diventa valorizzazione della vita civile e recupero di spazi di vivibilità altrimenti non riconquistabili. E' essenziale non continuare a ripetere gli errori del passato, come si è fatto ancora una volta al quartiere Sant'Ambrogio, dove gli spazi commerciali sono stati vandalizzati e ripristinati più volte, ma senza mai pensare un intervento che li mettesse al riparo dai vandali rendendoli vivi e funzionanti. Avrebbe sempre senso un piano di recupero ed inserimento di dimensioni poli funzionali, non come fatto a Ponte Lambro nel progetto di Renzo Piano.

Per chi osserva anche la realtà internazionale è evidente che una delle nostre particolarità sta ad esempio nell'incapacità di mettere d'accordo diverse istanze istituzionali e nella perdita da parte della politica della capacità di mediare fra interessi e bisogni. Un esempio concreto: a Madrid ad Atocha la municipalità ha realizzato un nuovo polo dei trasporti eliminando le orrende e intasate sopraelevate, ed integrando nella nuova sistemazione anche un polo di edilizia residenziale ed il Museo Reina Sofia. A Milano in questo momento, nella nuova area della Fiera a Rho, assistiamo alla realizzazione di due stazioni dell'Alta velocità e della Metropolitana, distinte e lontane fra loro oltre 1 km. La politica dovrebbe recuperare la capacità di coordinamento degli interventi, che sono sempre più monolaterali, nel senso che hanno un solo protago-

nista, proprio per la sopravvenuta impossibilità di trovare accordi fra diversi interessi.

Un esempio di uso mirato delle risorse è dato dai contratti di quartiere, un istituto che per chi lo ha voluto e vissuto è rapidamente passato dalla fase iniziale delle minacce a quella del giubilo popolare per le realizzazioni, come nel caso di Cinisello Balsamo.

I contratti di quartiere a Milano si sono concretizzati in un finanziamento di 220 milioni di € sui cinque quartieri a proprietà pubblica, con il fine di evitare che una volta finanziato l'intervento, il Comune ne abbandonasse il controllo in senso sociale e non strettamente contabile.

Per fare questo si sono programmati interventi articolati di:

- inserimento di attività economiche
 - rifacimento di alcune tipologie di appartamenti ormai obsolete
 - inserimento di progetti sociali
 - riqualificazione del verde
 - partecipazione dei cittadini alle scelte ed alle realizzazioni
- Questa tipologia di intervento nasce dai programmi Urban della UE, che partono dal presupposto che senza dare agli abitanti un senso di appartenenza, non si riesce a cambiare lo stato di degrado delle città. La dimensione contrattuale per il coinvolgimento degli abitanti sarebbe un requisito necessario nei bandi di concorso.

Un comitato di sorveglianza coordina gli interventi ed arriva anche a gestirne la realizzazione. Gli interventi possono essere i più diversi, ed andare dalla trasformazione di spazi pubblici inutilizzati in spazi di servizio, all'affidamento a cooperative di giovani dei servizi di trasloco interni al quartiere.

Il risultato viene raggiunto nella totale assenza della macchina comunale tradizionale, che non è minimamente coinvolta. Ad esempio a Milano benché quattro dei cinque quartieri interessati siano all'interno di una sola zona, il Consiglio di zona non solo non ha alcun ruolo nel contratto, ma non se ne è nemmeno interessato.

Se si cercasse una risposta in termini politici, c'è invece una

connessione fra problemi della casa e problemi dei quartieri, perché costruendo una politica vera della casa si potrebbero affrontare anche i disagi dei quartieri. E vero che quella della casa non è una questione solo di livello cittadino, ma è anche vero che non ripetendo gli errori del passato (PRU) una migliore selezione degli interventi può consentire un utilizzo migliore delle risorse disponibili.

A dimostrazione e conclusione l'esempio del Fondo Sociale Immobiliare Cariplo, che pur restando nei limiti statutari delle proprie obbligazioni istituzionali, ha sostenuto progetti di edilizia sociale, garantendosi la possibilità di finanziare al 4% il capitale investito (al netto del costo dell'area). Posto che nel passato c'erano costruttori di nicchia capaci di ritagliarsi un ruolo ed una remunerazione proprio nella costruzione di edilizia sociale, questo dimostra che anche oggi è possibile operare in questa fascia con interventi che senza essere speculativi, siano economicamente sostenibili.

Assistiamo nel campo del valore delle aree edificabili e già edificate, ad un rafforzamento della rendita di posizione per chi possiede aree cittadine, o ne ha fatto scambi con aree semi centrali, ottenendo in cambio vantaggi urbanistici. La rendita su questo tipo di area ha assunto dimensioni oggi imponenti, che erano inimmaginabili sino a pochi anni fa.

Rispetto all'eccesso di terziario e davanti ai vecchi interventi degli anni '80 sulle aree dimesse, sarebbe anche interessante valutare la possibilità di recuperare a fini abitativi molti immobili deserti.

Anche gli investitori istituzionali privati come banche ed assicurazioni hanno abbandonato il loro patrimonio immobiliare, dimesso con forme selvagge che hanno premiato solo alcuni più fortunati. Infatti quelli fra gli inquilini che potevano rispondere ad offerte sostenibili, hanno acquistato, gli altri sono stati espulsi dalla speculazione successiva.

Se prosegue una certa logica speculativa potremmo avere in città la sopravvivenza solo di una fascia di cittadini ricchi insieme ad una fascia di sostanziali manutentori della città stessa, al servizio delle attività economiche ed espositive e degli abitanti ricchi. Il ceto medio viene inevitabilmente espulso da una città nella quale la qualità della vita tende allo zero. La volontà politica delle amministrazioni passate si è esaurita nella politica degli annunci, e non ha capito che la qualità della vita non sta nel sistema del global service ma nel coinvolgimento dei cittadini.

Più verde a Milano

Nuovi grandi parchi e verde vicino a casa

Guardiamo all'Europa: bisogna investire in qualità e quantità. Un sistema collegato da piste ciclabili, corridoi verdi e spazi gioco

Si potrebbe ipotizzare come dovrebbe essere il verde a Milano guardando gli esempi di altre città europee.

Cerchiamo di analizzare alcuni aspetti delle potenzialità - sistema del verde - parcheggi sotterranei - piste ciclabili - recupero a verde di aree dismesse che in qualche modo riprende le "quattro P" che sono la base di una politica del verde: parchi-parcheggi-pattumiere-piste ciclabili

IL SISTEMA DEL VERDE

non si può parlare di un sistema organico del verde a Milano, perché le realizzazioni a verde sono dei puri riempimenti, senza un progetto verde in una logica di sistema; l'ideale cui tende chi vive in modo radicale e assoluto il senso del verde cittadino è quello di arrivare ad avere una città/casa, nella quale i parchi siano le varie camere verdi, collegate da vie alberate che siano i corridoi verdi della casa; non si tratta di una visione teorica, come dimostrano le realizzazioni di città europee di dimensione simile, ma anche maggiore a quella di Milano. E' il caso di Monaco di Baviera, Francoforte, Stoccarda. Monaco di Baviera, che è una città simile a Milano per dimensione e numero di abitanti, e le due città si sono anche date in tempi vicini due parchi (il Sempione a Milano e il Englische Garden a Monaco) di tipo tradizionale. A Monaco

però c'è stata una importante evoluzione nella costruzione di aree verdi, con la creazione di una lunga spina verde che collega i quartieri della periferia sud della città con l'isola pedonale sul fiume Isar. La prima caratteristica che distingue nettamente questo percorso è l'utilizzo combinato di verde erbaceo, arbusti e piante, che denota non solo un minor timore che gli arbusti possano facilitare aggressioni o altro. Ma anche una migliore difesa delle piante che non rischiano di diventare dei posacenere o dei cestini come spesso accade nella nostra città. In realtà da ogni punto di vista si può constatare un grande rispetto per l'arredo verde e di altro tipo, con una forte attenzione alla conservazione delle cose comuni.

Tutto il percorso è supportato da piste pedonali e ciclabili ben distinte, e queste ultime sono dotate di una specifica segnaletica, con indicazioni non mutuata dalla circolazione automobilistica. Nello snodarsi del percorso si trovano

anche esempi di insediamenti contigui al verde, che permettono oltre alla fruizione diretta, anche un tipo tutto particolare di controllo sociale, grazie alla presenza costante degli abitanti ed alla comunione fra spazio pubblico e spazio privato.

Francoforte, ha un anello che circonda il centro, molto simile ai nostri bastioni, che sono connessi con un asse pedonalizzato centrale. Anche qui una pista ciclabile percorre tutto lo spazio verde, con dimensioni diverse a seconda della larghezza dei diversi punti dell'area; se la pista è mono direzionale è logico che possa essere più stretta; l'importante è che la pista abbia un'identità data dal modo in cui è realizzata e non solo dalla bicicletta dipinta per terra. Nel percorso sono realizzati spazi verdi di ridotte dimensioni, vivibili in una dimensione quasi domestica, astratti dal contesto urbano circostante, e dotati di una identità propria ben definita, e resa concreta da elementi come sculture e altri ar-



redi specifici; anche la prospettiva non è trascurata, perché dagli spazi ci sono scorci e prospettive che arrivano alla dimensione più ampia della città. Tutto questo, alternando spazi verdi e spazi attrezzati, permette possibilità multiple

di fruizione da parte del cittadino, ad esempio permettendo di godere del verde anche in giornate di pioggia.

Stoccarda: una lunga spina verde porta dal centro alla zona termale (Mineral Wasser); si parte da un giardino molto

razionale grazie alla ripetizione di segni precisi (cerchi e quadrati), con una precisa attenzione alla relazione fra i prospetti degli edifici e lo spazio verde; andando verso l'esterno aumenta la natura libera: le piante infatti contrariamente all'uso italiano sono prese nella forma libera della loro potenzialità decorativa; anche in questo caso ci sono aree attrezzate che comunque si inseriscono nella libertà del verde.

I PARCHEGGI SOTTERRANEI

anche su questo argomento si può avere una posizione chiara e netta, a difesa di criteri assoluti di difesa e sviluppo del verde urbano; i motivi sono principalmente due: anzitutto i parcheggi sotterranei non danno un contributo significativo alla risoluzione del problema del traffico, perché portano numeri limitati di posti auto; ma soprattutto non convincono i parcheggi sotterranei per la falsità del verde appoggiato sopra l'enorme vaso costituito dalla struttura dei garage, coibentata a isolamento di tutta l'area; la falsità non è solo nella nostra testa, ma nei fatti, perché le piante appoggiate su quelle aree sono destinate a non vivere gli ottanta anni medi delle piante cittadine, perché circa ogni venti anni la coibentazione ha bisogno di manutenzione, e quindi il verde appoggiato deve essere completamente riposizionato, con tutti i problemi

segue a pagina F4

continua dalla prima pagina

tura, trasporto) - ed anche una grande risorsa di lavoro potenziale - l'area del Paese con la più alta specializzazione diffusa, il maggior numero di laureati, il più alto tasso di lavoro femminile - per non parlare ovviamente dei livelli di reddito.

Da quando poi due nuovi atteggiamenti politico culturali hanno cominciato a marciare insieme, l'ideologia della scomparsa della politica e il "principio di privatizzazione", il primo ha lasciato la classe politica ad avvilupparsi nei suoi problemi, il secondo teso ha fornito l'alibi all'assalto della cosa pubblica: possiamo dire, con un'immagine vagamente biblica, che si è pensato di raccogliere senza dover arare e seminare. Per dirla in poche parole, nessuno ha più ritenuto necessario investire se non solo nell'ambito stretto del proprio interesse; nessuno ha investito per il bene comune. Che l'interesse pubblico per qualcuno sia una categoria di pensiero residua è chiaro; se ne parla ormai per darsi una foglia di fico.

Allora ripartiamo, ripensando prima di tutto al ruolo del-

la pubblica amministrazione e del suo vertice: il sindaco.

Un sindaco nuovo, non certo "amministratore di condominio" ma primo cittadino capo di una comunità e portatore in prima persona di tutte le istanze dei cittadini e tutore della loro promozione politica, sociale ed economica. Un sindaco capace di guidare l'amministrazione comunale nella difficile navigazione tra sviluppo compatibile, equità sociale e sfide globali.

Per farlo deve prima di tutto essere riprendere autorevolmente in mano l'intera rete delle relazioni dei rapporti con le istituzioni, gli enti, le forze economiche e sociali e ristabilire i loro accordi di scambio con la città, che si è perso negli ultimi anni.

Il sindaco come garante del rapporto di dare ed avere tra la città, i cittadini, le istituzioni, le forze economiche e sociali.

Se il ruolo del sindaco e dell'amministrazione deve essere la promozione sociale ed economica dei propri concittadini - promozione da sviluppare nei confronti di tutti gli organismi dello Stato e

della Regione - e deve rappresentare le loro istanze e tutelare i loro diritti fondamentali (diritto alla salute, diritto al sapere, diritto al lavoro, diritto alla casa, diritto alla giustizia), il sindaco non deve limitarsi a fare quello che può con i mezzi di cui dispone l'amministrazione comunale ma deve sviluppare un'azione politica nei confronti delle altre amministrazioni pubbliche statali e regionali e provinciali. Come dire che il funzionamento della sanità non è solo problema della Regione ma anche materia di contrattazione e, se del caso, di conflitto con la Regione. La Grande Biblioteca a Porta Vittoria fa parte dei diritti della civitas milanese alla cultura ed al sapere. La lentezza della giustizia è un problema della collettività milanese e della sua coesione: ottenere giustizia in una grande città fa sentire meno soli i cittadini e meno isolati gli operatori economici. E molto altro ancora.

Partire dai compiti del sindaco non è solo definire ruoli ma delineare atteggiamenti e contenuti della sua politica e dei suoi programmi, all'inter-

no dei quali vanno collocati tutti i problemi la cui soluzione non comporta tanto investimenti quanto cambiamenti dei comportamenti dei cittadini, nel quadro di un patto di reciproci impegni tra amministratori ed amministrati. Rientrano in quest'area alcuni problemi del traffico (soste abusive, mancata osservanza di altre norme del codice della strada come il sorpasso delle vetture tranviarie a sinistra, il mancato rispetto degli STOP, l'ingombrare gli incroci quando si capisce che si impedirà il transito nell'altra direzione al momento del verde, il rumore delle marmitte di scarico), alcuni problemi del decoro urbano (le scritte sui muri e in generale la pulizia della città, la separazione dei rifiuti solidi), gli orari di carico e scarico delle merci, gli orari di lavoro e di apertura dei negozi, gli orari delle scuole e dell'accompagnamento dei bambini, il risparmio energetico negli usi domestici, il risparmio delle fonti non rinnovabili come l'acqua potabile, Il tutto potrebbe riassumersi in "senso civico allargato".

Il senso civico è figlio della partecipazione e tra gli obiettivi per il futuro dobbiamo collocare un'indispensabile revisione dello Statuto Comunale cominciando col verificare quale sia lo stato di attuazione dello stesso: scarso, in qualche caso del tutto inattuato. In un secondo momento è necessario correggere alcune delle più gravi storture soprattutto in materia di partecipazione dei cittadini ed i ruoli degli organismi elettivi: consiglio comunale e consigli di zona. Al riguardo va subito detto che la riduzione del numero delle zone a sole 9 ha allontanato molto i cittadini dall'amministrazione, non solo ma ha dato ad ogni zona dimensioni confrontabili con quelle di città medie, dimensioni che giustificherebbero risorse e poteri adeguati. Se le condizioni di una buona amministrazione sono la conoscenza del territorio, le nuove dimensioni, senza un opportuno rafforzamento delle strutture, hanno fortemente attenuato questa capacità. La presenza diffusa di strutture pubbliche è indispensabile per intervenire sui problemi sociali pri-

ma che diventino emergenza. (inutile fare esempi). Anche la nuova struttura dei distretti scolastici ha accentuato questo distacco. Le zone di decentramento vanno comunque ripensate. La maggior parte dei problemi di Milano non ammette più soluzioni a scala comunale: l'area metropolitana più che un progetto è ormai una necessità inderogabile. Arrivarci per gradi, come è tassativo, impone un passaggio: trasformare le zone di decentramento in municipalità. Un passaggio difficile che richiede largo consenso ma che va avviato riprendendo del tutto inesistenti i rapporti tra sindaco e presidenti delle zone. Queste sono alcune, non tutte, le premesse per cominciare a parlare di un progetto e di un programma per il sindaco.

Un progetto per la città ed un programma sono i temi del futuro dibattito alla Fabbricetta. Un dibattito urgente tra persone consapevoli che un progetto è bello se è realizzabile ed un programma è buono se parte dalla conoscenza della realtà e delle risorse disponibili.

Lo stress quotidiano

RUMORE: MILANO È FUORILEGGE

Intervenire sulle fonti di rumore per recuperare una città vivibile giorno e notte

Milano è un caso limite della situazione "rumore". Di fronte alla soluzione ideale, che sarebbe quella di spegnere il motore, ogni azione si arena, principalmente perché si è formata una cultura dell'utilizzo del mezzo privato che è dominante, e che finisce però per entrare in contraddizione con i fatti concreti.

La situazione è ben espressa da un detto milanese degli anni cinquanta che diceva che per una giovane sedotta e abbandonata era comunque meglio aver pianto su una spider che in tram.

Si dovrebbe forse mettere al centro del problema non il fattore negativo, l'automobile, ma il fattore tendenzialmente positivo, ovvero il cittadino. Mettere quindi al primo posto il pedone, soggetto più fragile ed esposto, e re orientare il sistema semaforico che ha un equilibrio oggi calibrato solo al flusso del traffico privato, ignorando spesso anche i mezzi pubblici, come è dimostrato dal mancato utilizzo del sistema di prenotazione semaforico installato per le tranvie. A seguire viene il ciclista, che deve essere portato a scendere in permanenza dal marciapiede, anche per evitare una guerra di poveri con i pedoni.

Altra importante sorgente di inquinamento acustico è data dai rumori cosiddetti civili. (es. rumore dei condizionatori d'aria).

Teoricamente la normativa italiana sul rumore è la più strutturata d'Europa, soprattutto a livello aziendale, laddove ogni tipo di attività economica in assoluto ha



una regolamentazione specifica in relazione all'inquinamento acustico.

Restando comunque il traffico la principale sorgente di rumore, e tornando a Milano, si deve dire che il Comune di Milano è completamente inadempiente, non avendo ancora provveduto alla redazione del né del Piano di verifica né del Piano di risanamento, che avrebbe dovuto essere completato al più tardi entro quest'anno.

Il risanamento, che nasce soprattutto da interventi sulle strade, per una città come Milano è un impegno gigantesco se solo si pensi che il

Comune di Milano ha una rete di 2.000 km. di strade, mentre la provincia di Milano nel suo insieme, senza capoluogo, ne ha solo 1.000.

Il concetto tecnico e realistico di intervento concreto deve agire sugli orari di produzione dei rumori che siano in qualche modo governabili dall'amministrazione comunale, facilitando nei limiti del possibile l'inversione notte / giorno, per salvaguardare la funzione della notte come momento essenziale del riposo, nel quale il rumore risulta particolarmente malsano, oltre che fastidioso. Infatti dal punto di vista

fisiologico la diminuzione della capacità di riposo ha un effetto negativo, e si deve cercare di non avere delle città che vivano h24, ma città in cui possano convivere civilmente anche dal punto di vita del rumore persone che vivono prevalentemente di giorno e persone che vivono prevalentemente di notte. Ed insieme fare di tutto per realizzare misure concrete di riduzione del traffico automobilistico, ad esempio con la realizzazione delle isole ambientali di attraversamento e non di destinazione.

La normativa in materia si basa su di una legge quadro che risale al 1995.

L'idea di fondo della normativa è che dal rumore discende una vera e propria patologia da rumore ambientale che è causa di gravi disagi e forti costi sociali. Si deve considerare che tecnicamente le basse frequenze del rumore, il cosiddetto rumore di fondo, ha un ruolo importante nella formazione di stati ansiosi, che è incomparabile rispetto al rumore acuto ma limitato nel tempo.

Questo dipende dalla nostra memoria genetica, perché come il cane si appallottola perché ha nel suo DNA il senso di schiacciare l'erba,

così per l'uomo il rumore è un pericolo cui si deve reagire. Un pericolo costante, imminente, da cui è difficile fuggire.

Dal punto di vista operativo agli enti locali oltre alla normativa di applicazione, spetta il controllo, con una collaborazione fra i vari livelli: ad esempio se un cittadino segnala un rumore molesto proveniente da un'azienda, lo segnala al Comune (vigilanza urbana) che trasmette la segnalazione all'Agenzia Regionale per l'Ambiente (ARPA).

Questa fa una selezione delle segnalazioni, perché non può intervenire su tutto contemporaneamente, e quindi fa le ispezioni. Se ARPA riscontra una violazione della normativa, la segnala al Comune ed alla Procura della Repubblica, in quanto ci sono profili di rilevanza penale, ancorché sanabili con oblazione in via amministrativa.

Il Comune nel piano di zonizzazione decide i livelli sulla base di 6 classi stabilite a livello nazionale. Dal punto di vista urbanistico ogni intervento deve avere ad oggetto un'area il più vasta possibile, con una valutazione delle attività in essa prevalenti, non essendo possibile procedere per parcelle catastali.

Gli interventi sulle sorgenti di rumore possono essere vari: se prendiamo l'auto, la normativa ha di fatto progressivamente reso accettabile le emissioni, ma sono i comportamenti scorretti dei cittadini a causare problemi. Velocità e comportamenti sono i fattori essenziali: a Milano l'esempio del Ponte della Ghisolfia, con la limita-

zione della velocità diurna e l'eliminazione totale del traffico notturno, è un esempio evidente di questa realtà. Il problema di fondo sta, come già accennato nella volontà reale di intervenire, e di intervenire con una visione complessiva dei problemi, che comprenda l'intero ciclo della vita urbana. Il mezzo potrebbe forse essere quello di convincere tutti (cittadini e amministratori) che un sistema ottimizzato di controllo del rumore fa costare meno la città.

Due proposte concrete:

1) Esistono alcune forme di rumore "ricorrenti" sulle quali si dovrebbe poter intervenire con sistemi di razionalizzazione delle attività che producono quegli specifici rumori: è il caso dei trituratori dell'AMSA..

2) Esistono possibilità di incentivare l'eliminazione di fonti di inquinamento acustico, finanziando sistemi innovativi. E' il caso dei condizionatori d'aria privati, che sono rumorosi, e spesso trasferiscono il disagio del caldo eliminato da un cittadino, su di un altro cittadino che acquisisce (involontariamente) il disagio del rumore prodotto. Se il Comune finanziasse la realizzazione di scambiatori di calore centralizzati nei condomini, che raccolgano l'acqua direttamente dalla falda, dopo il costo non elevato di scavo del pozzo, ci sarebbero importanti risparmi energetici, riduzione dell'inquinamento acustico che verrebbe concentrato in un'area ben difendibile delle parti comuni, e sinergie anche in materia di utilizzo dell'acqua.

continua da pagina F3

ed i costi che questo comporta; la città del resto ha bisogno di un insieme di piante giovani e vecchie, per consentire un ciclo funzionale delle piante corretto e completo a vantaggio dell'aria che tutti respiriamo; infine c'è un elemento psicologico: la percezione della falsità del verde appoggiato sul parcheggio causa primo o poi un vero e proprio crollo emozionale nei confronti del verde per il cittadino; meglio sarebbe allora una scelta di pura e dichiarata falsità, come quella fatta a Parigi nel Parc Atlantique.

LE PISTE CICLABILI

la necessità di incentivare l'uso della bicicletta in alternativa all'automobile, e quindi delle piste ciclabili come strumento concreto, è un principio accettato da tempo, ma manca completamente la creatività nella realizzazione delle piste; una striscia di asfalto

teoricamente riservata, come sezione della strada delle automobili è un concetto un po' triste, ed infatti perdente; oltre a inserire le piste ciclabili in un sistema verde (come già visto), sono possibili molti interventi, come fatto in molte città d'Europa, da Vienna ad Amsterdam a Zurigo:

- le indicazioni specifiche per il ciclista

- la segnalazione fisica e cromatica del passo carrabile che interrompe la pista

- la penalizzazione del traffico automobilistico a vantaggio di quello ciclistico

- le "strade gioco", strade secondarie nelle quali si dà prevalenza all'uso pedonale e ricreativo, con la creazione di spazi verdi che interrompono e canalizzano il traffico delle auto.

RECUPERO AREE DISMESSE:

la politica di recupero delle aree dismesse si concretizza solo se la volontà politica di

farlo si esprime chiaramente a livello quantitativo (grandi dimensioni) e qualitativo (interventi articolati e ragionati); in questo senso negli anni la città di Parigi si è distinta per alcuni recuperi di grande pregio e dimensione:

1) la "la promenade plantée" ex rilevato ferroviario dimesso tra place de la Bastille ed il Parc de Bercy: la parte superiore è stata interamente piantumata ed attrezzata in modo vario a seconda delle larghezze della sezione (pergolati - tralicci - rampicanti); il pubblico ha diverse possibilità di accesso lungo la promenade, sia con scale che con ascensori; l'architettura è stata piegata ad uso della promenade, con l'uso di piante, topiati e libere;

2) Parc Citroen: vecchia area industriale automobilistica, molto simile al nostro Portello, recuperata con un progetto molto articolato passato per un concorso internazionale; si basa su una serie di giardini

tematici legati al colore che li domina, collegati ciascuno ad una serra sempre in tinta ed ad un pratone; un grande segno diagonale a collegare il perimetro ortogonale ed a chiudere il tutto due serre:

il disegno del parco è di forte rigore logico, con l'uso dell'acqua a cucire fra loro gli spazi, ed anche con una fontana a superficie libera, con possibilità di attraversamento e gioco;

3) Parc de la Villette: altra realizzazione molto complessa, progetto di lunga realizzazione nel tempo, con un margine ortogonale cui si sovrappongono il verde ed i percorsi fatti proprio per interrompere la linea ortogonale; oltre alla parte puramente verde è collegata ad un forte elemento culturale: Città delle scienza, Città della Musica.

Ma anche una forte attenzione all'aspetto del gioco, non con realizzazioni tristi e banali, ma ad esempio con la bicicletta "land art", piantata nel ter-

reno, ma accessibile per diversi modi di gioco.

Tutti questi esempi nelle tre aree analizzate, confermano ampiamente che una volta definita come centrale per la politica cittadina la realizzazione di un "sistema verde", non ci sono limiti alle realizzazioni possibili.

Gli spunti dati da quanto fatto all'estero non devono essere solo riprodotti, ma dimostrano che se c'è un progetto complessivo le idee concrete e le realizzazioni non sono un problema.

Milano ha tutto per fare esperienze di questo genere, gli spazi, le risorse, le idee, ma è mancato ripetutamente da parte di quasi tutte le giunte degli ultimi venti anni la volontà di mettere interventi seri sul verde al servizio di un progetto politico complessivo.

Nella nostra città sono state perse una serie di occasioni di recupero, ultima e più clamorosa la Fiera, ma ci sono ancora tante opportunità, dalle

aree demaniali delle caserme alle aree ex FF SS.

Le amministrazioni comunali oppongono a questi progetti la ricerca di un beneficio economico immediato, che verrebbe dal "fare cassa" consentendo la realizzazione di nuove aree fabbricabili a scapito del verde; oltre a non risolvere certo i problemi di bilancio con questa piccola cassa, non si dà nessuno slancio alla città in sé.

Non è assolutamente escluso che il recupero a verde delle aree non possa avvenire con un progetto complessivo che comprenda anche occasioni di sostenibilità economica dei progetti verdi, integrando verde e attività economiche.

E' proprio del nostro progetto cercare di collegare le questioni di ampio respiro (il sistema verde - il recupero delle aree) con questioni di dettaglio ma importanti per la vita dei cittadini (gli spazi gioco - le piste ciclabili).