SINTESI DEI CAPITOLI

I. IL PROFILO E LA *GOVERNANCE* METROPOLITANA

1. La Città metropolitana fra logiche istituzionali e "peso" della storia, *di Valerio Onida.*

Focus: Storia legislativa della Città metropolitana: dalla legge 142 del 1990 alla legge "Delrio" (n.56/2014). Carenze e debolezze di fatto.

Onida prende in esame i passaggi legislativi che hanno dato vita e "perfezionato" la nuova entità politica della Città metropolitana, evidenziando caratteristiche, mancanze e problemi aperti. E avanzando il dubbio "che in occasione del rinnovo dell'amministrazione di palazzo Marino nel 2016 non vi saranno ancora le condizioni per procedere all'elezione diretta degli organi della Città metropolitana. E così la lunga storia dei rinvii e delle inerzie in fase di attuazione delle scelte conoscerà una nuova stagione".

Onida parla con chiarezza di "debolezza del disegno complessivo" e delle sue ragioni: "in primo luogo … si è ragionato troppo in chiave nazionale, ipotizzando un modello che doveva andar bene per Milano e per Venezia, per Firenze e per Cagliari".

Il vizio maggiore, secondo Onida, starebbe comunque nella "pretesa di imporre in linea di principio un modello 'debole' di autorità metropolitana (niente organo esecutivo, niente indennità per gli amministratori), e nel fatto che "dovrebbe essere coinvolta assai di più la Regione…da sempre inerte sul tema".

2. Le trasformazioni post-metropolitane e il modificarsi del legame tra spazio, forme dell'urbano e confini amministrativi, *di Alessandro Balducci.*

Focus: come sta cambiando il territorio milanese dal punto di vista socio-economico e fisico? Può la Città metropolitana vincere la sua scommessa alla luce dei fattori di cambiamento, o è da considerarsi un'entità già superata?

Balducci esamina la trasformazione del territorio milanese dal punto di vista socio-economico alla luce di tre fattori: movimento, frammentazione e creazione di nuove reti.
Movimento: è evidente una netta accelerazione dei movimenti di persone, merci, informazioni. Milano perde abitanti (un terzo del totale dal 1951 a oggi), ma è fruita durante il giorno da una popolazione che raddoppia quella residente, e ogni giorno in città entrano 700.000 veicoli. La regione urbana milanese si estende ormai su 10 provincie. I flussi di merci e informazioni fanno il resto.
Frammentazione: Nella sfera economica, la crisi della grande industria ha portato alla disarticolazione della struttura produttiva. Nella sfera sociale la redistribuzione della popolazione (65% dei nuclei familiari a Milano e Provincia è oggi costituito da 1 o 2 persone, il 35,8% da single). Nella sfera politico-amministrativa è evidente una proliferazione di soggetti (dipartimenti, agenzie, consorzi, spa eccetera).
Costruzione di nuove reti: esiste un fenomeno contrario, legato alla creazione di legami "a distanza" non su base territoriale. Ne risulta una socialità "leggera" di tipo amicale/professionale/culturale, legata allo sviluppo dei social network.

Dal punto di vista territoriale, Balducci si spinge a dire che "perfino il concetto di area metropolitana sembra inutilizzabile e rischia di portarci fuori strada, perché implica un rapporto gerarchico tra un unico centro e una vasta periferia che da esso dipende".
Per la regione urbana milanese sarebbe invece opportuno parlare di "mega-city-region", sul modello del Sud della Germania, della Rhur, del Sud e del Nord dell'Inghilterra, e dell'area tra Belgio e Olanda.
Milano, conclude Balducci, è "l'unica città che ha pienamente attraversato una fase urbana e una fase metropolitana". Per questo

"può oggi segnare la strada per il governo di un'ampia regione urbana polinucleare, densa e ricca di potenzialità".

3. Da metropoli a …Città metropolitana. Aspetti demografici del cambiamento nella realtà milanese, *di Gian Carlo Blangiardo.*

Focus:Le caratteristiche demografiche di Milano e del suo territorio, i punti critici, le opportunità offerte dalla nascita della Città metropolitana.

Il rapporto tra popolazione residente a Milano e popolazione residente nella "grande" provincia (fatti salvi i vecchi confini amministrativi) ha raggiunto nel 2014 i minimi storici, registrando 1,3 milioni di residenti in città e 1,9 milioni negli altri 133 Comuni. E Milano, pur registrando 90mila famiglie in più rispetto al 2004, vede scendere la dimensione media delle stesse, da 2 a 1,8 componenti.
Mediamente più giovani dei residenti a Milano, i 3,2 milioni di residenti nell'area metropolitana hanno un'aspettativa di vita media di 40,36 anni, con 69 milioni di anni complessivi da spendere in età attiva. In più le previsioni a 15 anni parlano di un aumento di 200mila residenti nell'area della Città metropolitana di Milano, questa presenta (rispetto alle altre Città metropolitane italiane) il più elevato saldo migratorio (10,6 per mille) e guida la graduatoria dell'aspettativa di vita (81 anni per gli uomini, 85 per le donne). Interessante (TAB.6 pag.67), infatti, è la sub-graduatoria della competitività tra le 9 Città metropolitane, che alla luce di diversoi fattori di sviluppo vede Milano al secondo posto, preceduta soltanto da Roma per un punto.
Nonostante questo, il timore di un regresso demografico resta incombente, e i nodi critici più importanti della Città metropolitana milanese, secondo l'autore, stanno nel "ricambio generazionale, che va recuperato attraverso un rilancio della natalità" e il welfare familiare, "che va fortemente sostenuto e messo in condizione di poter rispondere alla crescente domanda che deriva dall'ineluttabile processo di invecchiamento demografico che ci aspetta già nell'immediato futuro".

4. Aspetti territoriali dello sviluppo e delle politiche economiche. Riflessioni sulla Città metropolitana milanese. *di Guido Merzoni e Mario Nosvelli.*

Focus: le economie di scala e di agglomerazione. L'economia della Città metropolitana. La governance dell'economia metropolitana tra dimensione locale ed europea.

La capacità di attrazione gravitazionale delle metropoli negli ultimi decenni ha ripreso uno straordinario vigore. E la Città metropolitana milanese, dal punto di vista della struttura produttiva, sembra soddisfare molte delle condizioni necessarie per uno sviluppo metropolitano virtuoso.

Al 2012 nell'area della Città metropolitana risultano presenti il 46% delle imprese lombarde e il 10,5% di quelle nazionali. I dati evidenziano una riduzione del peso dei settori tradizionali (manifattura, tuttora rappresentativa) più forte che nel resto della Lombardia e dell'Italia. Crescono invece i servizi, mentre nel campo dell'istruzione universitaria e della ricerca, Milano è leader a livello nazionale e internazionale.

Il PIL attribuibile alla ex provincia di Milano è di circa 143 miliardi di euro nel 2011, il 44% del totale regionale e quasi il 10% di quello nazionale.

Ma dal punto di vista della *governance* economica, "Milano si trova a metà del guado: non ha più le caratteristiche di una città di media dimensione con specializzazioni produttive prevalentemente concentrate sul manifatturiero, ma, almeno in potenza, ha quelle della metropoli di riferimento di una delle aree più sviluppate d'Europa".

A questo proposito questioni emblematiche da affrontare, secondo gli autori, sono: progettazione e gestione di un sistema integrato di trasporti pubblici; pianificazione dell'uso del territorio; sostegno allo sviluppo delle attività economico-produttive. In definitiva, stando a Merzoni e Nosvelli, "la nascita della Città metropolitana coglie Milano in una fase in cui si consolidano le sue possibilità di acquisire

un'identità economica matura di metropoli europea. Alla Città metropolitana va il compito di dare identità alla vocazione competitiva del territorio, valorizzando la sinergia intersettoriale nei campi più avanzati dell'economia della conoscenza. E per

questo,"dal punto di vista dell'economista, la costituzione del nuovo ente sembra…un'occasione da non perdere".

5. Istituzioni, rappresentanza, politiche. Quale Città metropolitana? *di Nicola Pasini e Luciano Fasano.*

Focus:Gli organi istituzionali della Città metropolitana, il suo Statuto, il nuovo modello di rappresentanza, le possibilità di implementazione.

Gli organi istituzionali della Città metropolitana sono il Sindaco metropolitano, il Consiglio metropolitano (organo d'indirizzo che approva bilancio e regolamenti, in carica per 5 anni ed eletto dai Sindaci e dai Consiglieri dei Comuni della Città metropolitana) e la Conferenza dei Sindaci (organo consultivo obbligatorio che approva Statuto e bilanci, ha potere propositivo e consultivo. Composto da tutti i Sindaci e delibera con voto ponderato, a maggioranza determinata da almeno 1/3 dei Comuni con almeno metà della popolazione metropolitana).

"È evidente il rischio che non abbiano a disposizione risorse sufficienti per articolare una gestione di ampio respiro-scrivono gli autori- soprattutto su questioni che restano di vitale importanza come l'organizzazione dei servizi sociali e alle persone, oltre che la costituzione di società per i servizi di pubblica utilità e la realizzazione di infrastrutture per la mobilità".

A fronte di un quadro inequivocabilmente complesso, con limitazioni legislative e statutarie di varia natura, gli scenari possibili delineati dagli autori rispondono a tre ordini di esigenze:

1) *Polity*: la nascita della Città metropolitana sta provocando il diffuso timore di una perdita di identità, di valori e di tradizioni locali. Uno dei fattori-chiave per il successo della nuova istituzione sarà dunque la prospettiva identitaria.

EMBARGO FINO ALLE ORE 12 DI LUNEDì 29 GIUGNO 2015

2) *Politics*: i piccoli Comuni appartenenti alla Città metropolitana mostrano forte preoccupazione a proposito del fatto che i loro interessi non vengano tutelati adeguatamente, a causa della sproporzione demografica tra Milano e Comuni dell'hinterland. Fondamentale, quindi, un buon rapporto tra *tutti* i Sindaci e una sintonia sulle scelte politiche.
3) *Policy*: "La Città metropolitana milanese dovrà fornire prestazioni più efficaci ed efficienti ai cittadini in risposta alle loro legittime aspettative" scrivono gli autori.

E il sistema "a grappolo" del contesto metropolitano milanese sarà competitivo solo "se le energie pubbliche e private saranno orientate a fini sociali con lo scopo di migliorare le relazioni metropolitane".

II. LE POLITICHE

6. Ripensare le politiche territoriali: la sfida della Città metropolitana*, di Gabriele Pasqui*

Focus: la creazione di nuove politiche territoriali nell'ottica della Città metropolitana, tra centralità di Milano, processi di *governance* multilivello e presidio delle competenze pubbliche.

L'autore suggerisce tre possibili "progetti-bandiera" in grado di dare concretezza in tempi brevi all'identità della Città metropolitana.

Il primo riguarda l'attivazione di tavoli "di filiera" sui temi della sanità e del sostegno all'innovazione. Il secondo concerne

l'integrazione tariffaria e la mobilità metropolitana. Il terzo è sui i cosiddetti "contratti di scuola", visto che la Città metropolitana ha ereditato dalla Provincia un cospicuo patrimonio di centri scolastici onnicomprensivi (144 immobili suddivisi in 11 ambiti territoriali).

La realizzazione di questi progetti richiede però il coraggio di "una rottura forte nei confronti dell'agenda urbana" sino ad oggi troppo "inerziale" e il soddisfacimento di alcune importanti condizioni di natura culturale e istituzionale.

Il processo dovrà inoltre essere fortemente "attento e partecipato", mentre "visione, agenda e progetti" dovranno necessariamente essere costruiti in contemporanea.

7. La dimensione sociale e tecnica della mobilità urbana nell'ottica metropolitana *, di Lanfranco Senn e Gabriele Grea.*

Focus: le caratteristiche della mobilità nell'area metropolitana milanese: le principali tendenze e dinamiche di innovazione sociale, tecnologica, organizzativa e di programmazione che caratterizzano i sistemi e il mercato della mobilità urbana.

Il quadro della mobilità nella Città metropolitana mostra una quota di spostamenti con il mezzo pubblico superiore al 28,5% (media nazionale 13,4%, altre città metropolitane italiane 18%). L'auto conserva il 42% del totale degli spostamenti (media nazionale 60%) cui si aggiunge il 5% delle due ruote.

L'articolo contiene dati interessanti sulla durata media degli spostamenti, sul raggio di percorrenza degli stessi, sulle modifiche al sistema dei trasporti attese per il 2050 (Libro Bianco 2011 della Commissione Europea)e sui sistemi di mobilità intelligente.

L'autore sostiene che "un approccio integrato tra pianificazione e riqualificazione urbana e della mobilità in chiave sostenibile è il presupposto fondamentale per avviare processi di innovazione dei

sistemi di mobilità in grado di soddisfare le esigenze complesse dei cittadini e allo stesso tempo di garantire uno sviluppo durevole all'ecosistema metropolitano".

8. Città metropolitane e tutela dell'ambiente*, di Enrico Maria Tacchi*

Focus:Gli aspetti critici della città metropolitana e i loro riflessi a livello di tutela dell'ambiente (sistema paesistico e delle aree protette, inquinamento atmosferico e difesa del suolo).

"In ambito di tutela ambientale i compiti della Città metropolitana sono derivati in larghissima misura da quelli della preesistente Provincia – scrive l'autore - …Un importante vizio originale dell'attuale configurazione della Città metropolitana consiste nell'aver avviato il nuovo ente senza aver provveduto anzitutto a una sua razionale delimitazione territoriale".

"Nell'attuazione pratica della legge Delrio – si legge - vi è il serio rischio di una prolungata rinuncia a intervenire profondamente e razionalmente sulla ridefinizione della circoscrizione territoriale della Città metropolitana, cristallizzando in tal modo la situazione attuale. In questo malaugurato caso, ci si potrebbe domandare quale pregnante significato possa essere attribuito alla recente riforma, dal momento che sarebbe stato sufficiente procedere semplicemente a una revisione delle competenze funzionali attribuite alle preesistenti Province".

Tutti questi ritardi e problemi, come emerge dal capitolo, rischiano di penalizzare fortemente soprattutto la tutela dell'ambiente.

9. I Comuni e la gestione dei servizi sociali dentro il nuovo quadro istituzionale metropolitano*, di Ennio Codini e Alice S.Boni*

Focus: Implicazioni e prospettive per gli interventi e i servizi sociali gestiti dai Comuni nel nuovo quadro istituzionale della Città metropolitana.

L'istituzione della Città metropolitana è avvenuta in un contesto nel quale già da tempo, sul fronte degli interventi e dei servizi sociali, si era già sviluppata una dimensione sovracomunale del tutto peculiare e per niente "Provinciale". Per questo "l'avvento della

Città metropolitana non muta certo radicalmente l'assetto del sistema degli interventi e dei servizi sociali comunali", e "gli interrogativi vertono sulla possibilità e opportunità per la Città metropolitana di intervenire effettivamente sulle forme di collaborazione tra Comuni".

E se "considerati il quadro istituzionale … e i processi reali in atto non emerge nemmeno a livello ipotetico uno schema preciso di quelle che potrebbero essere le linee d'azione della Città metropolitana", la proposta degli autori è quella di istituire, a livello metropolitano, "un laboratorio del welfare" dal quale potrebbero scaturire proposte per una definizione di possibili e concrete linee d'azione.

III. LA TRADIZIONE, LA CULTURA, L'IMMAGINARIO

10. Una Chiesa e una città alla scoperta del loro futuro*, di Luca Bressan.*

Focus: I processi di ridefinizione della realtà urbana in parallelo a una nuova definizione della presenza della Chiesa sul territorio. Il

Cristianesimo urbano e il passaggio dalle parrocchie alle UP. Dare un'anima al futuro di Milano.

Nel tradizionale discorso alla città del 7 dicembre 2014, il cardinale di Milano Scola ha sottolineato l'attenzione con cui la Chiesa guarda alla Città metropolitana, visto che – scrive Bressan - "l'avanzare dello scenario urbano obbliga il Cristianesimo occidentale a

ripensare in modo serio le forme della sua presenza tra la gente. Persino in Italia". Come la città, "anche la Chiesa si trova a vivere un processo di decostruzione/ricostruzione", e Milano, come sempre, si fa portabandiera delle tendenze in atto.

Dal 1950 circa l'indebolimento del reticolo parrocchiale in atto (anche per la rarefazione di preti e praticanti) che ha portato alla creazione delle UP (Unità Pastorali), oggetto di forte dibattito ecclesiale. "La cultura urbana, cambiando il valore e il significato di parecchi legami sociali, obbliga il cristianesimo a ripensare il suo funzionamento sociale e istituzionale, a rivedere le istituzioni, le strutture, le azioni attraverso le quali trasmette la sua identità e vive la sua missione evangelizzatrice" scrive Bressan.

E ancora: "La città è un grande laboratorio simbolico". Si tratta, quindi, di "dare un'anima al futuro di Milano".

"Lavorare alla costruzione della Città metropolitana per la Chiesa non è solo un'operazione meramente amministrativa; molto più profondamente, vuol dire lavorare alla individuazione e alla maturazione di quest'anima, pescando dalla nostra storia e guardando al futuro". Tre le sfide che la città ha di fronte: "Che Milano continui ad essere quella sorgente di buone pratiche che l'ha resa famosa"; che Milano sappia "realizzare un meticciato urbano che sappia essere l'alternativa a forme di separazione e di discriminazione", e questo utilizzando la sua identità religiosa e la sua tradizione ambrosiana. In questo, precisa Bressan, "le periferie sono il grande laboratorio della Milano del domani".

11. La città che comunica: Milano metropolitana*, di Aldo Grasso*

Focus: Milano e i media. Un rapporto antico e le sue evoluzioni nel tempo.

Milano è una città mediale, "molto vicina – scrive l'autore – al mezzo televisivo così come agli altri strumenti di comunicazione di massa". Un città, quindi, percorsa da flussi mediali molteplici e da flussi di contenuti che si incrociano con altri flussi: di veicoli, di persone, di informazioni.

Milano ha i suoi simboli, onnipresenti sui media: innanzitutto la Madonnina, ma anche la Scala, le Colonne di San Lorenzo, anche se "è molto probabile – nota Grasso – che con l'Expo le immagini più ricorrenti della città diventino altre".

In più Milano è tutt'uno con la storia della televisione: non solo perché qui, negli studi dell'Eiar (Ente, Italiano Audizioni Radiofoniche) di corso Italia 23, nel 1929 ebbe luogo la preistoria di questo mezzo. Ma anche perché 10 anni più tardi da Milano andò in onda il primo programma televisivo sperimentale. Nel 1952, anno canonico della sperimentazione tv, a Milano vennero creati i primi telegiornali, le prime trasmissioni sportive, le prime dirette dalla fiera. E il 3 gennaio 1954, in contemporanea da Milano e Roma, ha ufficialmente inizio il servizio televisivo italiano, con la diretta delle cerimonie di inaugurazione degli studi di Milano e dei trasmettitori dio Torino e Roma. Di lì in poi ogni sperimentazione televisiva passa per Milano: un caso per tutti TeleMilano (1978), antenata di Canale 5, che le succederà nel 1980.

Quanto alla rappresentazione della città sui media, ecco la città giovane, trendy, legata alla moda, al design, alle tecnologie. E "Milano diventa un'immagine, un simbolo visto e immaginato da milioni di persone".

12. Cosa pensa della Città metropolitana? "È Babilonia, è inesorabile che sia Babilonia"*, Intervista di Rosangela Lodigiani a Franco Loi*

Focus: il grande poeta milanese e il suo rapporto con la dimensione del sogno e dell'immaginario. Esiste un nesso tra poesia e città? E cosa rappresenta per Loi la Città metropolitana?

La conoscenza di sè (e di conseguenza dell'altro) come base per la produzione culturale. Il potere della parola. L'uso del dialetto milanese. La fede "nel mistero della vita". "Dio non posso dire di conoscerlo – dice Loi -. Ma è certo che c'è un mistero della vita".

La città di oggi: "Quando vado in giro soffro…Esco e non riconosco più Milano…Non ci sono più i riferimenti di un tempo". Che erano, tra gli altri, il Teatro Lirico; i cinema e il teatro di piazza Castello; i 150 cinema. E quel che li sostituisce non ha lo stesso valore: "Dove c'era un cinema c'è un bar, adesso" si rammarica il poeta.

Visione pessimistica, quella di Loi. "Questa trasformazione è solo negativa?" chiede Lodigiani. "Completamente – risponde Loi – La struttura stessa della città non è più comunicativa ed è cominciata la decadenza, la gente è sospettosa. In questo condominio è pieno di cinesi, filippini, sudamericani. Brava gente, io li amo, li rispetto. Ma non conosco più nessuno".

Comunicazione, rispetto, solidarietà: è questo che manca, e che Loi rimpiange. "Milano oggi è Babilonia. Babilonia nella fase della decadenza – dice - ...Perché prima cade la religione, e poi decadono tute le ideologie sostitutive … Se questo viene a mancare, come fa a stare insieme una società?".

Città metropolitana come Babilonia, dunque: "La metropoli è la torre di Babele, vorace. Vogliamo essere come Londra e New York, ma man mano che ci si ingrandisce si perde la fisionomia".

Poi, anche dal punto di vista del poeta, una nota di sapore istituzionale: “Pensi a come è fatta la Città metropolitana. Che voce in capitolo hanno i cittadini? Io chi vado a votare oggi? Pensi al Sindaco. Nei piccoli Comuni è una persona conosciuta, un riferimento. Non sarà più così”.

E la paura dell’anonimato, della solitudine, di un ente che è solo un guscio vuoto riprende corpo.