

In pratica, per una visione manageriale miope, vi è il «regalo» di un patrimonio collettivo a grandi finanziatori.

Il primo progetto in partenza è LOC2026, riqualificazione di Piazzale Loreto da parte di privati che potranno godere di 99 anni di diritto di superficie dell'area. Di fatto, a fronte di un pur sostanzioso investimento economico, dopo il suo ammortamento i guadagni saranno sproporzionati rispetto allo stesso investimento. Quello di LOC2026 è solo uno dei nove progetti che hanno vinto la competizione del C40. Gli altri che prevedono cessione del diritto di superficie o vendita delle aree:

- ARIA: progetto di rigenerazione urbana dell'ex Macello con creazione di maxi-insediamento di edilizia residenziale (1.200 alloggi sociali) e il nuovo campus dell'Istituto Europeo del Design;
- Lambrate Streaming (Scalo Lambrate): un sistema di tre piazze con servizi e 307 alloggi di edilizia sociale;
- Green Between Tessiture Urbane (Crescenzago): progetto di social housing con servizi di prossimità, hub per biciclette e mobilità elettrica, app di quartiere per il monitoraggio dell'impatto sulle emissioni;
- MoLeCoLa (Nodo Bovisa): alloggi e servizi per studenti, percorsi ciclabili e spazi verdi;
- "Vitae" (Via Serio): un luogo dedicato alla ricerca scientifica, con camminamento a spirale di orti e vigneti e riqualificazione della piazza;
- Teatro Delle Terme (Scuderie De Montel): ristrutturazione dell'edificio e nuovo parco urbano;
- Co-inventing Doria (Via Doria): un ostello con prospiciente piazza, percorsi ciclabili e pedonali;
- "L'innesto" (Scalo Greco Breda): nuovo quartiere di social housing a Milano, il primo in Italia a zero emissioni, prevalentemente in affitto, con spazi verdi e percorsi pedonali, orti e frutteti.

Il Comune di Milano presenta questi progetti come una opportunità di miglioramento della qualità della vita, tuttavia l'intento è l'imposizione di modelli comportamentali eticamente non accettabili. La grandezza della civiltà sta proprio nel suo progresso fatto di scambi dinamici, di relazioni e di conoscenza, il contrario assoluto della visione feudale voluta da un'élite.

Il dubbio legittimo è che i famigerati '400 metri' concessi in tempo di lockdown non fossero altro che l'anticipazione di nuovi modelli di vita attraverso un'esperienza vissuta da tutti come traumatica.



'LA CITTÀ IMPOSSIBILE', SPIEGATA

In seguito al periodo pandemico abbiamo assistito a un improvviso cambiamento nella viabilità cittadina, a cominciare dal repentino fiorire di piste ciclabili in punti prima impensabili (Corso Buenos Aires e Viale Monza sono due esempi), con inevitabile restringimento delle corsie per auto e mezzi pubblici. Tutto questo ha provocato un peggioramento delle condizioni del traffico che ha subito un inevitabile congestionamento superiore al passato, portando sovente persino al blocco dei mezzi di soccorso. Da dove viene tutto questo?

ZTL, AREA C, AREA B

Le ztl «tradizionali» a Milano sarebbero 7 (Garibaldi, XXV Aprile, Merci Paolo Sarpi, Sant'Agostino, Arco della Pace, Navigli, Ascanio Sforza), a cui si aggiunge l'area C, una ztl piuttosto ampia che racchiude la cerchia dei bastioni, il quale accesso a pagamento è aumentato recentemente da 5,00 € a 7,50 € con scarse deroghe a chi per lavoro e altre gravi necessità abbia bisogno dell'accesso alla zona. È nelle idee del Comune comunque **estendere l'Area C fino alla Cerchia Filoviaria**.

Infine l'Area B, la più grande ztl d'Italia, che racchiude quasi tre quarti del territorio comunale. Le telecamere sono state accese a inizio 2019 e, fatto salvo il periodo pandemico che ne ha di fatto fermato l'avanzata, ha subito un'accelerazione vertiginosa che ha coinvolto non solo chi entra in città con un mezzo definito «inquinante» ma anche la mobilità degli stessi residenti che hanno diritto a scarse deroghe.

L'amministrazione comunale ha più volte ribadito che l'inquinamento e il cambiamento climatico abbiano necessità di drastici provvedimenti e gli spazi cittadini debbano diventare a misura di pedoni e ciclisti e sia da privilegiare l'utilizzo dei mezzi pubblici. Da dove viene quest'ostinata presa di posizione che non guarda in faccia a nessuno, nemmeno alle categorie più deboli o con particolarità?

Il C40

Milano aderisce al C40, una conferenza di sindaci di grandi metropoli mondiali «uniti nell'azione per affrontare la crisi climatica» (così recita il sito).

Nei piani del C40 ci sono cosiddetti ACCELERATORI AD ALTO IMPATTO, cioè piani strategici per affrontare determinati temi e/o problematiche. Nel caso di Milano, che è anche nel comitato direttivo con il primo cittadino in carica ai vertici del progetto, gli acceleratori riguardano tra l'altro l'obiettivo rifiuti zero, l'aria pulita, il disinvestimento da combustibili fossili, i progetti di strade verdi e di «natura urbana», incentivazione di dieta vegetariana e lotta agli sprechi del cibo. Certamente intenzioni apparentemente nobili. Ma a che prezzo?

E soprattutto siamo sicuri che non ci sia molto altro dietro? In definitiva, non si tratta di rimodellare il sistema cittadino a ritmi sostenibili e accettabili ma di una rieducazione a tappe forzate, costi quel che costi. Questo spiega perché la giunta comunale non lasci spazio al dialogo o quantomeno si dimostri apparentemente disponibile all'ascolto ma poi proceda per la sua strada con fare arrogante.

La «città 30» fa parte dello stesso schema ed è in previsione per il 2024: l'intenzione è ridurre il limite di 30 km/h per tutti i mezzi, pertanto i pochi che potranno ancora accedere alle varie ZTL saranno comunque disincentivati dal percorrere le strade cittadine in auto a quella velocità – e la severità delle multe nella città di Milano è ben nota e sarà un ulteriore deterrente all'utilizzo del mezzo privato.

In tutto questo però qualcosa discorda con la narrativa che ci presentano. Infatti chiunque non avesse effettivamente necessità di attraversare la città in auto sarebbe ben felice di utilizzare mezzi pubblici efficienti e capillari di cui Milano si è sempre fregiata per la qualità elevata: 5 linee di metropolitana, alcune delle quali in previsione di prolungamento; 12 linee ferroviarie che collegano vari punti dell'area metropolitana e convergono in città in 13 km di linea sotterranea cosiddetta «passante»; servizio di superficie erogato da autobus, filobus e tram.

Tuttavia si assiste a un rincaro continuo delle tariffe a cui non segue un miglioramento dell'offerta ma al contrario si subisce il taglio delle corse e la rimodulazione del servizio sia di superficie che della metropolitana.

Un esempio eclatante è la soppressione dell'indispensabile linea 73 San Babila - Linate, un'arteria vitale con le sue 17 fermate dal centro all'aeroporto cittadino, soppressa senza preavviso contemporaneamente all'apertura della linea M4, che per sue caratteristiche non potrà mai sostituire il servizio precedente.

Diminuzione del traffico veicolare, aumento delle tariffe, tagli alle corse dei mezzi pubblici insieme all'avvio di molteplici progetti di riqualificazione urbana fanno parte tutti dello stesso disegno: non tanto l'incentivazione dell'utilizzo dei mezzi pubblici, ma il grande progetto della CITTÀ DEI 15 MINUTI, un concetto urbanistico che prevede che chiunque possa raggiungere tutti i servizi utili in 15 minuti senza l'utilizzo di auto. Il Comune di Milano avalla questa visione e ha avviato lo sviluppo di progetti sul tema attraverso la competizione **Reinventing cities**, *«il bando internazionale indetto dal Comune insieme a C40 che prevede l'alienazione o la costituzione del diritto di superficie di siti da destinare a progetti di rigenerazione urbana in chiave sostenibile»*. (Fonte sito comune di Milano).