

Elezioni amministrative del 28 e 29 maggio 2006

Programma elettorale per il rinnovo del Consiglio di Zona 5

LA ZONA 5 È LA NOSTRA CITTÀ

Programma dell'UNIONE

ULIVO – Verdi – Rifondazione Comunista

La Rosa nel Pugno – Italia dei Valori – Comunisti Italiani – Lista Ferrante

Indice

1. IL GRANDE SACCO DELLA ZONA 5

1.1. La Giunta Albertini sta distruggendo il nostro futuro. Riprendiamoci la Zona 5

1.1.1 L'inerzia della maggioranza di centro destra verso i parchi

1.2. Il gioco della Giunta Albertini per la Zona 5: riempiamo ogni buco

1.2.1. Le opportunità mancate

1.2.2. La logica infernale di riempire qualsiasi buco

1.3 Mancanza di democrazia, mancanza di senso, mancanza di valori: i progetti della Giunta Albertini in Zona 5

1.4 I luoghi pubblici: che orrore la parola pubblico per la Giunta Albertini!

2. LE PROPOSTE PER IL FUTURO DELLA ZONA 5

2.1. Cambiamo strada: la via verde

2.1.1. Una via verde (greenway) dal Parco Ravizza al Parco Ticinello, senza incrociare auto

2.2. Il verde

2.2.1. Rispettare tutte le aree a verde pubblico. Realizzare il Parco agricolo urbano del Ticinello e il Parco Chiesa Rossa-Missaglia

2.2.2. No all'inceneritore

2.2.3. Difendiamo e valorizziamo le cascine, le basiliche e i borghi

2.2.4. Le isole ambientali

2.2.5. Diritti degli animali

2.3. La Darsena e il Naviglio Pavese

2.4. I servizi e gli spazi pubblici

2.4.1. I servizi

2.4.2. Gli spazi pubblici

2.5. Il sistema di trasporto di Zona

2.5.1. Viabilità e trasporto pubblico di qualità

2.5.2. La Zona 5 deve essere considerata area di particolare rilevanza urbanistica

2.6. La casa

2.6.1. Risanamento dei quartieri a edilizia popolare: Stadera, Spaventa, Gratosoglio

2.7. I luoghi

2.7.1. Centrale del latte

2.7.2. Quartiere Vigentino (Ripamonti/Noto)

2.7.3. L'edilizia scolastica

3. CITTÀ METROPOLITANA, DECENTRAMENTO, PARTECIPAZIONE

3.1. L'area metropolitana c'è. È urgente il Governo dell'Area metropolitana

3.2. Le Zone diventano Comuni

3.3. Fare subito tutto il decentramento possibile

3.4. Il bilancio partecipato

1.

IL GRANDE SACCO DELLA ZONA 5

1.1. La giunta Albertini sta distruggendo il nostro futuro. Riprendiamoci la Zona 5

La Zona 5 è una città di 130 mila abitanti, dentro la più grande città di Milano. È una *città nella città*. Se lo si fosse voluto, avrebbe potuto diventare felice e sicura.

La Zona 5 è infatti l'unica che aveva un futuro aperto: il 50% circa delle nostre aree era ancora libero da costruzioni.

Oltre al Parco Sud e al Parco Ticinello, vi erano anche aree industriali dismesse, come lo scalo di Porta Romana e l'ex Cartiera Binda, o in via di dismissione, come la Centrale del latte.

Con questi spazi a disposizione, avremmo potuto ancora decidere il nostro futuro.

La Zona invece, con la giunta Alberini, è stata investita da una forte cementificazione (Scalo di Porta Romana, ex area OM, Cartiere di Verona, Cartiere Binda, parte del parco Chiesa Rossa, aree del Parco Sud, eccetera) e la periferia è sempre più degradata (traffico, rumori, carenza di servizi essenziali legati alla sanità e alla partecipazione). Si sono ristretti gli spazi per una *città nella città* felice e sicura.

1.1.1. L'inerzia della Giunta Albertini verso i parchi

L'attuazione del Parco Ticinello, del Parco Chiesa Rossa Missaglia, dell'area delle Cascine della Chiesa Rossa, di Vaiano Valle e la riqualificazione di Chiaravalle e Quintosole tardano a venire, e anzi sono messi in discussione.

Alla speculazione i cittadini della Zona hanno tuttavia risposto costituendo moltissimi comitati (è una delle zone più ricche di comitati Milano), togliendo la maggioranza al centro destra ed eleggendo per la prima volta nostri rappresentanti in Consiglio provinciale.

Dopo l'ultimo voto per le elezioni regionali siamo maggioranza politica nella Zona, e nella Provincia abbiamo la responsabilità di progettare il nostro futuro. Perciò vi chiediamo di affidarci la responsabilità di governo affinché la Zona 5 possa ancora essere una *città nella città*, che abbia un buon equilibrio tra case, aree verdi e servizi pubblici; una mobilità basata su un trasporto pubblico efficiente; un'alta qualità della vita. È l'ultima occasione da non perdere.

1.2. Il gioco della Giunta Albertini per la Zona 5: riempiamo ogni buco

1.2.1. *Le opportunità mancate*

Il centrodestra, invece di mettere a frutto le potenzialità della Zona 5, annulla le politiche ambientali e rende impossibile uno sviluppo che riqualifichi le enormi potenzialità ambientali ed economiche della Zona, invade i quartieri con dissennate colate di cemento e asfalto, per la soddisfazione dei soliti noti.

Il sindaco Albertini ha ormai intrapreso il sacco della Zona 5. Come un novello Attila ha piegato lo sviluppo di questa parte di Milano agli interessi della speculazione e dei poteri forti.

La Centrale del latte è stata ceduta alla Bocconi. Tutta l'area OM è stata interessata a interventi pesanti di insediamenti sia commerciali che abitativi, così come l'area Bellarmino e il TA3 in via dei Missaglia, causando danni irreparabili alla circolazione dei mezzi pubblici e privati.

Il **Parco Ticinello**, grazie alle lotte dei cittadini e del suo Comitato, sembrava vicino a diventare realtà. Tuttavia, il contenzioso tuttora aperto tra Comune e Ligresti sull'esproprio di alcune aree all'interno del Parco getta un'ombra sulle vere intenzioni del Comune.

Il **Parco Sud** è a rischio anche per la parte, la più rilevante, che rimane fuori dei confini di Milano. Infatti, oltre alla smania speculativa del Comune, anche la Regione Lombardia è più interessata a favorire gli interessi immobiliari di Paolo Berlusconi che a difendere il verde e l'ambiente, a volte purtroppo con il consenso dei Comuni interessati che, con il taglio delle entrate della Legge finanziaria sono costretti a pericolosi compromessi.

La **Darsena** è interessata da un progetto di parcheggio sotterraneo a ore per non residenti, dato dal commissario Alberini in project financing al solito costruttore, non voluto dai cittadini (sono state raccolte 4000 firme contro il parcheggio). Tutta la zona dei Navigli è interessata da colate di cemento in ogni buco, compresa anche la piazza medioevale di San Lorenzo dove un Comitato di cittadini per ora con successo, vi si sta opponendo.

Un cenno particolare merita il **Parco Baravalle**, unica oasi verde in un'area densamente costruita. In questo caso l'opposizione di cittadini e partiti ha respinto il progetto del Comune di concedere una parte dell'area a una società sportiva privata.

In questo senso il Baravalle, anche se manca ancora il passaggio definitivo a Parco, è stato un caso esemplare di attiva e forte partecipazione di cittadini riuniti nel **Comitato Baravalle**, che si è saldata con l'azione dei partiti democratici e con l'efficace coordinamento dei consiglieri d'opposizione, di Zona e comunali. Ora la lotta per il Baravalle ha un altro segno: il miglioramento e la qualificazione di questo importante polmone verde.

1.2.2. *La logica infernale di riempire qualsiasi buco*

In Zona, come in tutta Milano, si sta assistendo a una folle corsa a riempire con costruzioni qualsiasi buco.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti: aumento della densità abitativa, aumento della densità del traffico, aumento dell'inquinamento, drammaticità del parcheggio, che per essere affrontato richiederà altri interventi costruttivi (nuovi buchi da riempire: che gioia!), altro inquinamento.

Non è più possibile caricare ancora la Zona con altra densità abitativa e altri servizi, pena la paralisi completa e l'invivibilità dei quartieri.

In conclusione, **aumenta sempre di più il costo e la fatica di vivere.**

1.3. Mancanza di democrazia, mancanza di senso, mancanza di valori: i progetti della giunta Albertini in Zona 5

La Zona 5 ha un triste primato per la concentrazione di opere e interventi di cui è difficile trovare una logica. Spesso sono inutili o inutilmente pesanti, con una conduzione dei progetti sciatta e irresponsabile e con una mancanza di qualsiasi trasparenza e informazione, se non agli addetti ai lavori.

Inutile dire che il Consiglio di Zona è una larva, non solo per i poteri che non ha, ma anche per il degrado della politica e delle regole a tutti i livelli del Comune.

Inoltre, in questi anni di governo della Zona, la maggioranza di centrodestra non si è mai battuta per avere un risarcimento in termini ambientali e di qualità della vita per i cittadini a fronte di tanti scempi ed è sempre stata silente.

I progetti sono ordinati casualmente, così come casuali appaiono a chiunque si fermi a guardarli. L'elenco dei problemi dà la dimensione del malgoverno, o della crisi di governo, che attraversa questa città.

1. L'eco mostro di Piazza Maggi e la gronda sud (per richiamare o concentrare ancora più traffico dall'interland in questa zona di ingresso a Milano?)
2. La metrotranvia, progettata in un'ottica di riduzione dei costi dell'Atm e non di intercettamento di nuovi flussi e diminuzione del traffico automobilistico, misconosciuta anche dalla stessa amministrazione. Il progetto è stato realizzato in modo scandaloso (tempi di lavoro triplicati, danni notevoli alle attività economiche, intere zone sconvolte e al limite del collasso, nessuna trasparenza né responsabilizzazione nei confronti dei quartieri colpiti dai lavori, ecc.).
3. Il progetto di un megaparcheggio a rotazione sotto la Darsena, non per i residenti, ma per gli avventori dei locali notturni prosegue senza ripensamenti. Il concorso internazionale d'idee per la sua sistemazione è stato fatto, ma non avrà finanziamenti: avremo il parcheggio non la riqualificazione dei Navigli.
4. Nell'ambito dell'allungamento del metrò, il parcheggio di piazza Abbiategrasso che doveva essere sotterraneo, improvvisamente si alzerà di 2 o 3 piani. Naturalmente non è un parcheggio per residenti, ma, come quello sotto la Darsena, un parcheggio a ore destinato a calamitare più macchine di quelle che potrà ospitare. Il parcheggio d'interscambio doveva e poteva essere fatto al capolinea del 15, all'esterno della città.
5. La trasformazione della linea ferroviaria da basso traffico (da S. Cristoforo a Porta Romana) in una ad alta densità di traffico (un treno ogni 5 minuti) nella stessa sede. Un progetto di per sé importante per la mobilità di Milano e atteso da anni da migliaia di pendolari, sarà finalmente realizzato. Ma restano problemi per la tratta cittadina da Porta Genova a Porta Romana, dove la vicinanza delle abitazioni avrebbe dovuto suggerire interventi pesanti di mitigazione del rumore e delle polveri e dove l'ubicazione delle nuove stazioni d'interscambio poste in aree densamente abitate causeranno seri problemi di traffico e di parcheggio. Anche in questo caso l'azione dei

cittadini sta mettendo a nudo reticenze e cattiva progettazione. I cittadini chiedono, e i tecnici pensano che sia possibile, almeno una protezione dai rumori, con una galleria coperta di verde.

6. La Bocconi si insedierà nell'area della Centrale del latte: il progetto terrà conto della Zona o privatizzerà completamente un'altra area urbana? Cosa sarà *dato* alla Zona, e chi rappresenterà la Zona?
7. La viabilità rimane tutta promiscua, né si intravede un modo diverso di orientare le diverse viabilità possibili (a piedi, in bici, con i motorini, con i mezzi pubblici, con le auto, con i camion, ecc.). Le attuali linee presentano strozzature e disservizi. L'Osservatorio di Zona ha avanzato proposte che, seppur accettate da Atm, non trovano soluzioni a livello di investimenti comunali.
8. I parcheggi per residenti sono merce rara: la zona è ambitissima per chi viene da fuori per lasciare la macchina. I parcheggi pianificati, in particolare quelli a rotazione, sono delle vere provocazioni, riempiono i pochi buchi di verde e la Darsena. Non si intravedono in Zona interventi per limitare i parcheggi ai residenti.
9. Un progetto di isola ambientale è stato sviluppato sull'area Aicardo-Boeri già di fatto protetta: verrà quindi abbellita. È un progetto senza senso.
10. Il divertimentificio dei Navigli e la speculazione edilizia sui Navigli operano senza regole in un contesto che rappresenta un patrimonio storico, ambientale e sociale tra i più rilevanti di Milano. La zona deve prima di tutto tornare ad essere fruibile anche da parte dei cittadini che la abitano: occorre per questo impedire che tutta l'area intorno diventi ogni sera sosta selvaggia e gabinetto a cielo aperto per maleducati (cosa costa fare pisciatoi pubblici?). Nei navigli non si può riempire più nemmeno un buco. Deve terminare l'espulsione degli artisti e la chiusura delle botteghe artigiane. Invece il quartiere può diventare urbanisticamente gradevole e vivibile per i giovani e per i cittadini che vi abitano. Quale qualità urbana è necessaria per questa convivenza? Il *master plan* si occupa di questo o di navigabilità dei Navigli? Il *master plan* deve rimanere clandestino, o può essere un momento di partecipazione al progetto?

La Zona 5 ha un contesto storico, ambientale ed economico di notevole importanza per Milano ed è ricca di servizi pregiati.

I progetti non ne tengono conto affatto, sono tutti pensati al di fuori da una logica di sviluppo qualitativo, appaiono tutti pesanti, ad alto impatto sulla vivibilità, mal diretti e mal progettati (di trasparenza e partecipazione poi non se ne parla neanche, sono ormai termini osceni).

Nessun progetto dolce è stato avviato negli ultimi 10 anni: progetti di qualità urbana, progetti di viabilità alternative alle auto, progetti contro l'inquinamento e lo spreco dell'energia, progetti di sviluppo di nuove aree verdi e pubbliche. Lo stesso Baravalle è stata una dura conquista.

1.4. I luoghi pubblici: che orrore la parola pubblico per la giunta Albertini !

I luoghi pubblici a Milano danno fastidio, non producono profitti o rendite, non sono buchi che consentono facilmente di essere riempiti; e allora meglio smantellarli o farli morire nel degrado. I soldi della svendita dell'Aem sono andati nelle manutenzioni e in discutibili abbellimenti. Ma erano queste le priorità in una città a cui manca il *pane* per vivere decentemente? Perché non sono stati utilizzati per ridare valore ad altri *capitali pubblici*? Non è questa una politica becera e non manageriale, anche per un imprenditore?

Le piazze, i parchi, i centri sociali, gli oratori, i servizi socio sanitari, educativi, i campi sportivi, i luoghi che producono arte e cultura, le associazioni, le scuole sono la rappresentazione vera della città (oggi è paradossale ma questa funzione è fatta dagli ipermercati! Vedi il Fiordaliso, ai confini della nostra Zona).

L'edilizia pubblica, che nella nostra Zona è parte importante del patrimonio abitativo, deve essere gestita con cura. La manutenzione deve essere tempestiva e attentamente pianificata per evitare il progressivo degrado e le conseguenti preoccupazioni degli inquilini, spesso anziani e in difficoltà.

Tutti questi spazi nella Zona sono lasciati al degrado; eppure, ad esempio, era possibile stimolare iniziative per risanare i borghi e aprire il verde all'uso dei cittadini, utilizzando anche i finanziamenti dell'Unione europea per la riqualificazione delle periferie.

È sempre più difficile capire dove abitiamo, chi ci vive accanto, cosa abbiamo in comune, conoscere e avere informazioni *locali*, riconoscere e vivere spazi che non siano immediatamente privati.

La Zona ha bisogno anche di identità: per questo far crescere gli spazi pubblici (nel senso anche di aprirli e renderli fruibili, sia urbanisticamente se spazi all'aperto, sia fisicamente se spazi al chiuso) significa urbanizzare, incivilire, migliorare le proprie conoscenze e appartenenze. Significa essere meno soli.

Nei primi 100 giorni occorre che il CdZ promuova un piano per la conoscenza di tutte queste realtà, con iniziative culturali e visite guidate: insomma dobbiamo aprire un vero laboratorio di conoscenza e partecipazione, con al centro ogni anno una rivisitazione di un luogo simbolico.

2.

LE PROPOSTE PER IL FUTURO DELLA ZONA 5

Le proposte de L'UNIONE per la Zona 5 sono guidate dai seguenti valori.

- **Progettare futuri sostenibili e partecipati: il progetto di una amministrazione pubblica deve anche essere una opportunità di far conoscere il valore e il senso del progetto e di far partecipare i cittadini.**
- **Gli interventi devono rendere la zona più facile da vivere, più funzionale e più comprensibile per i cittadini.**
- **La politica deve decentrarsi non solo nell'operare (la nuova città metropolitana) ma anche nel modo di operare con un rapporto voluto, cercato con i cittadini (ad esempio in molti ambiti anche con metodi di bilancio e scelte partecipate).**
- **Meno poteri forti e più spazi ad economie solidali: i poteri vanno sapientemente equilibrati.**
- **Le istituzioni vanno avvicinate ai cittadini e rese pienamente fruibili da tutte le sedi decentrate.**

2.1. CAMBIAMO STRADA: LA VIA VERDE

2.1.1. *Una via verde (greenway) dal Parco Ravizza al Parco Ticinello, senza incrociare auto*

Con la *via verde* (greenway) Ravizza-Parco Ticinello noi proponiamo di equilibrare i rapporti esistenti oggi in città tra i pedoni e i veicoli: la priorità nelle scelte urbanistiche sarà data ai pedoni. Saranno i veicoli a deviare, a passare sotto o sopra, senza mai incrociare il prezioso traffico delle persone a piedi, in bici o in carrozzella (oggi i portatori di handicap fisici sono praticamente reclusi in casa).

Saranno interrate le strade per le auto (dove necessario) per lasciare libero al traffico pedonale un percorso nord-sud che metterà in collegamento i parchi Ravizza e Baravalle con il Parco Ticinello e il Ronchetto delle Rane.

Da una lettura attenta della attuale struttura urbana della Zona si può ancora progettare due fasce verdi e di viabilità dolce (pedonale e ciclabile). Una trasversale, dal sieroterapico al parco Ravizza, qualora il progetto della Bocconi sull'area della Centrale del latte sia attento a questa esigenza. L'altra dal Parco Ticinello al parco Ravizza, che può estendersi anche al parco delle Basiliche.

Questa direttrice, lunga oltre sei chilometri nel tratto urbano, *spacca* finalmente una città che negli ultimi decenni è diventata una squallida rete di piste da corsa ad esclusivo uso delle vetture. Il percorso sarà continuo senza attraversamenti e conterrà una pista pedonale e tutto il verde possibile, visto che attraversa i parchi e i giardini disponibili nell'area. Ad esempio: parco Ravizza, parco Baravalle, giardini e parco ex OM, via Boeri/Aicardo, via Cermenate, giardini sottostazione

Aem, Cascina Rossa e piazza Abbiategrasso, parco Ticinello, tutte le cascine comprese tra via Ferrari e via dei Missaglia, fino appunto a Ronchetto delle Rane.

Da qui il percorso verde potrebbe arrivare a Chiaravalle e agli altri borghi immersi nel Parco Sud. Pur dovendo risolvere qualche problema di circolazione, la linea verde potrebbe inoltre estendersi verso il centro, includendo il Parco delle Basiliche. In pratica dal Carrobbio a Chiaravalle a piedi o in bici!

Così facendo riqualificheremo, non solo la Zona, ma la città di Milano.

La creazione di percorsi esclusivamente pedonali che possano collegare le aree verdi, i parchi, i giardini della città, è una necessità urgente. Nella nostra Zona, è senz'altro possibile.

La via verde cambia la Zona, cambia la Città. Rovescia come un guanto una concezione urbanistica che tende a riempire ogni buco con cemento e strade, e introduce un concetto di strabiliante novità: una città per i cittadini. Novità ben inteso per il nostro *amministratore di condominio*, non per altre città europee, dove le *greenway* sono da tempo una realtà. La via verde sarà il segno tangibile che si cambia strada: verso una città più felice.

Per il tratto Ravizza-Ronchetto c'è un progetto dettagliato (per chi volesse vederlo www.laconca.org/iniziative/strade_uomo.htm), dove si spiega come la *via verde* sarà un'occasione per stimolare importanti cambiamenti dei rapporti tra gli individui, ma anche per creare occasioni di lavoro e di nuove attività.

Sintesi della proposta

- ***Realizzare una grande via verde (greenway), che attraversi da nord a sud tutta la Zona 5 senza incrociare le auto. Il primo tratto della via verde dovrebbe collegare il Parco Ravizza, la Chiesa Rossa, il Parco Ticinello e il Ronchetto delle Rane.***

2.2. Il verde

2.2.1. Rispettare tutte le aree a verde pubblico. Realizzare il Parco agricolo urbano del Ticinello e il Parco Chiesa Rossa-Missaglia

Le aree a verde pubblico e agricolo sono la ricchezza della Zona 5.

È necessario, quindi, difenderle dalla speculazione edilizia, senza eccezioni. Quest'aspirazione dei cittadini, non solo è giusta in sé, ma è anche un doveroso risarcimento ambientale per la localizzazione in Zona di 2 depuratori e di numerosi servizi di Milano.

La proposta del centro-destra di realizzare attività edilizie sulle cosiddette *aree a standard*, cioè quelle aree che i regolamenti urbanistici hanno destinato a verde ovvero a realizzare edifici di pubblica utilità (scuole, asili, ecc.), sarebbe la fine del verde pubblico in Zona 5.

Le aree verdi nella nostra Zona sono un sistema unitario e organico, all'interno della più vasta struttura del Parco Sud. Qualunque area sottratta al verde sarebbe un grave danno al sistema.

Qui, infatti, c'è ancora la possibilità di mantenere una corposa fascia di territorio che interrompa il muro compatto delle costruzioni. È una cintura verde, una riserva di aria pulita, necessaria alla Zona

5, ma anche a tutta la città di Milano. Le strade che attraversano il Parco Sud non diventino tangenziali di collegamento tra le radiali. Le vie all'interno del Parco Sud devono invece essere dimensionate alla loro funzione di collegamento dei borghi e d'ingresso ai parchi, creando una felice oasi protetta.

Nel frattempo il promesso **Parco Chiesa Rossa-Missaglia** è ormai, di fatto, fortemente ridimensionato, mentre sono a rischio le aree del **Parco sud**, a cominciare da quelle incluse nel **Parco agricolo urbano del Ticinello**.

Il progetto di quest'ultimo parco ha una lunga storia. L'impegno di molti cittadini, ha finora difeso quest'area verde dagli assalti della speculazione. Sull'area tuttavia incombono interessi speculativi di Salvatore Ligresti, che possiede alcuni terreni e ha ottenuto una sentenza di sfratto dell'affittuario che conduce i terreni e una stalla di 200 vacche.

Inoltre l'inerzia e l'incapacità del Comune ha lasciato scadere l'efficacia del *progetto esecutivo* del **Parco Ticinello**, già approvato il 23 dicembre 1998. Tutta la procedura per la riadozione della variante del **Parco Ticinello** ha dovuto quindi ripartire da zero.

Il nuovo CdZ e la nuova maggioranza a Palazzo Marino sanno che la realizzazione di questo parco è uno degli impegni prioritari, lungamente atteso dai cittadini.

2.2.2. No all'inceneritore

Il Comune vuole fare un inceneritore in pieno Parco Agricolo sud Milano.

Si tratta di un impianto da 1.450 tonnellate al giorno e 130.000 metri quadri tra Via dei Missaglia e Opera.

Riteniamo che un nuovo inceneritore non debba essere costruito, né in Zona 5, né altrove, sia perché secondo i dati dell'Amsa già oggi non serve, sia perché esistono tecnologie più moderne, più ecologiche ed economicamente più convenienti.

La produzione dei rifiuti in città è in costante calo e con una politica della raccolta differenziata più incisiva, ad esempio con la reintroduzione della raccolta dell'umido, sarà possibile ridurre ulteriormente la quantità dei rifiuti solidi urbani. La raccolta dell'umido e l'utilizzo dei suoi prodotti, oggi, con le nuove tecnologie, non è più un problema.

Sarebbe invece un problema per tutta la città ridurre gli spazi verdi e dover far fronte alle emissioni dell'inceneritore che ricadrebbero su un'area di circa 2 chilometri e mezzo.

In realtà il Comune vuol far soldi bruciando rifiuti di altri Comuni, a dispetto della salute dei suoi cittadini.

2.2.3. Difendiamo e valorizziamo le cascine, le basiliche e i borghi

Le cascine, le basiliche, i borghi, inseriti nel verde sono rare oasi dentro la Zona, sono un patrimonio storico da salvare, da riqualificare da reinventare nel loro uso sociale ed economico. I borghi devono essere risanati e riqualificati: **Macconago, Vaiano Valle, Ronchetto delle Rane, Quintosole**. In quest'ultimo manca anche la fognatura.

Il prezioso e antico borgo di **Chiaravalle**, in particolare, dista un centinaio di metri dalla famosa Abbazia Cistercense e, nonostante la breve distanza, il persistere di una barriera di grande impatto quale è la ferrovia Milano-Genova, fa sì che il borgo e l'Abbazia siano due corpi isolati fra di loro. Considerando che l'Abbazia è visitata da molti pellegrini e anche da molti turisti per il suo interesse

storico e monumentale, se il borgo avesse un'adeguata riqualificazione urbanistica e ricettiva ne guadagnerebbero i visitatori e la zona nel suo insieme.

Nelle vicinanze del borgo esistono 3 cascine, San Bernardo, Gerola e Grangia che testimoniano l'antica vocazione agricola dei nostri antenati. Un recupero è più che mai indispensabile perché il loro crollo è imminente.

Sarebbe poi necessario **spostare la ferrovia per i gravi danni che continua ad arrecare alla struttura dell'Abbazia** e per poter pianificare un nuovo assetto urbanistico del borgo di Chiaravalle e della zona circostante.

È inoltre urgente **destinare la strada che ora attraversa il borgo solo ai residenti**, perché è stretta ed in alcuni punti senza marciapiedi e quindi molto pericolosa per i pedoni.

Esiste l'esigenza di avere:

- **una piazza arredata, quale centro del Borgo**
- **un giardinetto con giochi per bambini.**

2.24. Le isole ambientali

La qualità della vita può e deve essere migliorata anche nelle zone più urbanizzate. Proponiamo di realizzare isole ambientali, intese come una riqualificazione dei quartieri, per una diversa mobilità, per un migliore modo di vivere e per la difesa del verde e dall'inquinamento.

I quartieri tramite la progettazione di isole ambientali devono riappropriarsi della loro anima (pensate che alcuni erano antichi borghi fagocitati dalla grande Milano), devono cioè essere riconoscibili e protetti nelle loro vocazioni residenziali, produttive e commerciali. Devono esistere tra loro collegamenti che privilegino la mobilità locale e soprattutto ciclo-pedonale.

2.2.5. Diritti degli animali

La qualità della vita si misura anche con i diritti che assicuriamo ai nostri amici animali. Ancora scarse e poco curate sono le aree riservate ai cani; manca del tutto l'attenzione ai gatti.

Le zone ancora a verde della Città, all'apertura della stagione di caccia diventano un campo di battaglia. Sarebbe urgente e ragionevole limitare rigorosamente le aree aperte alla caccia nel territorio comunale, escludendo, ad esempio, la caccia nell'area che sarà destinata al Parco Ticinello.

Sintesi delle proposte per il verde

- ***Difendere tutto il verde esistente dalla speculazione edilizia e dalla viabilità selvaggia, a base di tangenziali.***
- ***Fare il Parco Ticinello, espropriando rapidamente le aree ancora private, a partire da quelle di Ligresti.***
- ***No all'inceneritore***
- ***Si a una rete di isole ambientali di qualità che diano un'anima ai nostri quartieri.***
- ***Rigorosa riduzione delle aree aperte alla caccia.***

2.3. La Darsena e il Naviglio Pavese

L'area dei Navigli è una delle identità di Milano, una delle zone storicamente ed economicamente più rilevanti. Il ridisegno della zona dal punto di vista urbanistico è urgente, ma anche molto complesso e influirà sulla sua vocazione nei prossimi anni.

La Regione ha avviato un piano di indirizzo (*masterplan*) sull'uso dei Navigli e contemporaneamente il Comune vuole realizzare un'*isola ambientale*.

La prima questione politica da porre è: di che cosa si devono occupare questi due strumenti? È possibile pensare ad un uso nuovo dei Navigli senza ripensare la Zona, la sua economia, la sua urbanistica, i suoi cittadini?

Entrambi i progetti devono essere partecipati, aperti e trasparenti. Deve essere chiaro a tutti quali interessi e quali obiettivi si vogliono perseguire, e forse è bene che abbiano anche obiettivi valoriali. Entrambi i progetti devono coinvolgere il meglio delle competenze di Milano, non solo le associazioni e i partiti, ma anche sopra tutto i cittadini attraverso strumenti di partecipazione attiva (*masterplan* partecipato, referendum).

Entrambi i progetti devono chiarire i seguenti nodi.

1. Se il sistema delle acque dei Navigli a Milano è ancora utile, a che cosa deve servire e come convive con la città (ad esempio: per produrre energia pulita? per diventare un grande parco pubblico?). Può avere ancora qualche funzione di trasporto (ad esempio, tra i parcheggi decentrati e l'area centrale della Darsena, per i fruitori del divertimentificio)?
2. Quale qualità urbana è necessaria per far convivere cittadini residenti e divertimentificio?
3. La zona deve avere una vocazione turistica/artistica interna alla città? che ruolo devono avere commercianti, artigiani, botteghe d'arte e nuovi mestieri? come è possibile valorizzare queste risorse, e come farle convivere con la parte abitativa? quali vincoli o regole devono essere rispettate? quale contributo all'occupazione e alla imprenditorialità?
4. Va inoltre sviluppata una chiara politica dei parcheggi per tutta la zona (Navigli e tutte le isole limitrofe che sono soffocate da parcheggio selvaggio): distinzione tra parcheggi ai residenti e non; collocazione dei parcheggi di servizio in zone esterne di raccordo, collegamenti di mezzi pubblici interni alla Zona e tra i parcheggi.

Sintesi delle proposte per l'area dei Navigli

- ***Necessità, prima di qualsiasi intervento, di un piano di indirizzo partecipato.***
- ***Nessun nuovo riempimento di buchi nella Zona.***
- ***Attuare un'isola ambientale e pedonale coerente con gli indirizzi di piano.***

2.4. I servizi e gli spazi pubblici

2.4.1. I servizi

1. In Zona, seppure insufficienti, ci sono alcuni servizi pubblici e privati (università, teatri, scuole, associazioni, centri culturali, piccole gallerie), che sono per lo più sotto utilizzati e non accessibili: eppure tutte queste realtà hanno spesso una buona capacità di servizio (basti pensare che molte hanno sale riunioni, auditorium, parcheggi, biblioteche, sale visite e museali, pezzi di verde). Occorre integrare e mettere in rete in modo reale e virtuale tutte queste realtà. In modo reale facendo sì che la qualità urbana si ramifichi tra questi servizi e le zone abitative, crei collegamenti tra le diverse isole, e virtuale perché si possano individuare servizi comuni e tecniche per renderle conosciute e fruibili facilmente alla Zona e alla Città.
2. La Zona presenta una grande disomogeneità di tali servizi che si concentrano tutti verso il centro della città, svuotando le zone periferiche.
3. **I servizi della Zona 5 devono essere solleciti verso i bambini e aperti ai giovani.** Milano, una città che invecchia, ha visto recentemente un'inversione di tendenza soprattutto per merito dei nuovi cittadini di provenienza extracomunitaria e può ulteriormente migliorare la propria composizione demografica se saprà dare attenzione alle nuove coppie (occasioni occupazionali stabili, disponibilità abitative economiche, sostegno alla condizione di genitore, migliore qualità della vita - dalla salubrità dell'aria alla razionalità dei trasporti). La Zona, cioè il *nuovo municipio*, dovrà mettere i bambini e i giovani al centro della propria attenzione, attraverso una politica di programmazione e di realizzazione per gli aspetti direttamente nella sua competenza, di attenzione e indirizzo per quelli dipendenti da altre istanze, di programmazione e regolamentazione per l'eventuale attività privata (per evitare, per esempio, l'eccesso di locali di ritrovo in determinati ambiti a scapito di altri totalmente sprovvisti).

Per una città sollecita per i **bambini** saranno necessari:

- diffusione e qualità dei servizi pediatrici nell'ambito di una politica di poliambulatori pubblici;
- rete di nidi e asili pubblici e di qualità, sufficienti a una politica di espansione;
- miglioramento dell'edilizia scolastica, con difesa del tempo pieno e sostegno alle altre forme di integrazione scolastica;
- rete di parchi pubblici e di spazi gioco attrezzati e protetti in ogni circondario;
- sicurezza per la circolazione infantile attraverso percorsi pedonali e ciclabili protetti;
- disponibilità diffusa di biblioteche per ragazzi e di almeno un teatro-cinema per bambini.

Per una città sentita come *non ostile* dai **giovani** saranno necessari:

- apertura della scuola alla vita democratica e culturale del quartiere, sostegno competente per affrontare i problemi della crescita (dalla socializzazione all'educazione sanitaria e sessuale, compresa la disponibilità di presidi);
- disponibilità di strutture adeguate per lo sport (campi sportivi attrezzati, piscine specie coperte, concorsi e gare organizzate di quartiere, specie non competitive, coordinate in una politica di gestione democratica che superi i limiti dell'attuale gestione di Milano sport), per la cultura (biblioteche di moderna concezione, corsi e manifestazioni di conoscenza scientifica, storica anche della vicenda storica della città e del quartiere, cinema e teatri fruibili anche per la propria sperimentazione), per le attività artistiche (corsi, attività promozionali e concorsi musicali, fotografici e per altre attività, manifestazioni di quartiere);
- spazi di aggregazione per attività autogestite forniti in cambio dell'accettazione di poche regole (rifiuto della violenza, rispetto della multiculturalità);
- una politica della vigilanza (potenziamento e competenza sociale del vigile di quartiere) che non si basi solo sulla repressione ma sulla capacità di fornire effettive risposte ai bisogni emergenti.

2.4.2. Gli spazi pubblici

I **Cam** (ex Cts) potrebbero essere un importante strumento pubblico di aggregazione sociale.

La Giunta Albertini, con l'avvallo della maggioranza di centro destra del CdZ, intralcia il funzionamento di queste strutture, riduce a un simulacro la partecipazione degli utenti alla gestione dei programmi, taglia i fondi e non risolve gli intoppi burocratici.

Tutto lascia pensare a un ridimensionamento della funzione di tali strutture e alla loro privatizzazione. Intanto è stato chiuso il punto prestito libri del **Cam** del Gratosoglio.

Riteniamo che tale struttura, unica nel quartiere e con un'utenza in crescita, non solo debba essere assolutamente riaperta, ma sia necessario progettare l'apertura di nuove biblioteche e punti prestito, distribuiti sul territori ed opportunamente equipaggiati con strumenti informatici e di consultazione multimediale.

Nella Zona 5 non esistono **Centri giovani**, che sarebbe urgente aprire, ad esempio sull'area della Cascina Rossa, reperendo spazi pubblici esistenti, mentre la **ex sede del Consiglio di Zona di via Boifava** potrebbe diventare un centro anziani (oggi è già attiva una loro associazione con 600 iscritti) e deve essere recuperato a una funzione pubblica il teatro in esso presente.

Questo complesso dovrà essere rivitalizzato dando ospitalità alle associazioni e ai comitati dei cittadini. Inoltre il **Sert** non può essere lasciato in un edificio fatiscente a ridosso dell'abitato e delle scuole, come in via Boifava, ma deve trovare una nuova sede meglio attrezzata per le esigenze degli utenti, nel rispetto della cittadinanza.

Le **associazioni sportive** sono un servizio ai cittadini e, nello stesso tempo, una parte del tessuto sociale. Hanno avuto e continuano ad avere un forte ruolo di aggregazione sociale, educando i giovani (e i meno giovani) alle discipline sportive e alla vita. Nei nostri quartieri periferici, a volte costruiti per accogliere l'immigrazione interna, esse erano i soli punti di aggregazione, assieme alle parrocchie ed alle strutture politiche. Oggi mantengono vive tradizioni e continuano nell'opera di educazione alla convivenza civile di moltissimi ragazzi che hanno ben pochi punti di riferimento in una società, come la nostra, con una forte caduta di valori.

Sintesi delle proposte per i servizi e gli spazi pubblici

- ***Censimento degli spazi pubblici e dei servizi informativi, per la loro fruizione.***
- ***Iniziative culturali per farli conoscere e valorizzarli.***
- ***Incentivi e progetti per un riutilizzo pubblico di quelli oggi in lento degrado o già degradati.***
- ***Rilancio dell'attività dei Cam (ex Cts), con il ripristino della partecipazione degli utenti alla loro gestione.***
- ***Riapertura del punto libri al Gratosoglio.***
- ***Servizi per i bambini (nidi e asili pubblici di qualità in numero sufficiente, spazi gioco in ogni circondario, biblioteche per ragazzi e teatro-cinema per bambini).***
- ***Servizi per i giovani (strutture per lo sport e la cultura, spazi di aggregazione per attività autogestite).***
- ***Riqualificazione degli spazi dell'ex sede del Consiglio di Zona di via Boifava***

2.5. Il sistema di trasporto di Zona

Non c'è dubbio che per la Zona i trasporti e gli interventi sulla viabilità rappresentano un'emergenza, ma anche un'opportunità. È necessaria una progettazione complessiva della Zona con criteri certi e non tramite interventi a pioggia non coordinati e sopra tutto non qualificanti per i residenti.

1. È necessaria una coerenza e una visione d'insieme. Nei progetti comunali la Zona sembra essere considerata un'area di attraversamento per pendolari di tutti i tipi, mentre invece da molto tempo ha una sua logica interna. Molti, infatti, si fermano o raggiungono la Zona per i servizi pregiati e la vocazione di alcune aree. Il trasporto va quindi concepito anche come collegamento tra Zone e territori in alcuni punti o assi importanti, dove gli interscambi devono poi favorire un trasporto interno alla Zona, soprattutto collegando bene gli snodi delle metropolitane e delle metrotranvie.
2. Le linee di attraversamento sono oggi in pratica tutte le vie esistenti in Zona, che passano in un'area ad altissima urbanizzazione e densità abitativa. Proprio per il loro ruolo, le vie devono essere ridotte e progettate in modo che l'impatto sulla Zona, sui residenti e sui servizi sia attentamente studiato e minimizzato. Urbanisticamente vanno studiati interventi che attutiscano l'impatto della viabilità di attraversamento (alberature, sicurezza, attraversamenti, rumori, ecc.).
3. La bretella ferroviaria e la quarta linea metropolitana avranno percorsi simili. La costruzione di tali infrastrutture sarà devastante per la Zona ed economicamente un vero lusso. Non è infatti possibile che la bretella sia progettata con la stessa logica di servizio della quarta linea metropolitana. Ad esempio, entrambe le strutture prevedono il collegamento a Linate. Una parte dell'investimento risparmiato, non potrebbe essere speso per attutire o annullare i disagi acustici e ambientali di chi vive a ridosso della bretella ferroviaria?
4. Far scorrere più le informazioni, e meno le merci e le persone. L'organizzazione dei tempi e dei servizi sembrano fatti a posta per incrementare la necessità di spostamenti. Anche per la Zona 5 va fatto un serio intervento sui tempi dei servizi, della scuola, delle professioni.
5. I ciclomotori e le biciclette sono ormai una importante alternativa alle auto: vanno costruiti in tutta la Zona punti di sosta protetti per i ciclomotori, anche dai furti (vedi cosa sta facendo S. Donato), soprattutto là dove si incrociano gli assi del trasporto pubblico (se non vogliamo vederli scorrazzare come uno sciame impazzito per tutta Milano). Devono esistere anche per le bici zone di sosta vicine ai collegamenti con le principali linee di forza del trasporto pubblico.

Insomma, è necessario ripensare una politica dei trasporti anche in piccolo non solo in grande: per molte città è uno dei volani di sviluppo economico e di nuove opportunità.

In previsione della nuova suddivisione della città in veri e propri *comuni* (in relazione alla possibile istituzione dell'Area metropolitana) anche le vecchie 9 Zone devono essere ripensate come agglomerati abitativi ed urbanistici con originali tratti in relazione alle vocazioni espresse nei fatti ed ormai affermate.

2.5.1. Viabilità e trasporto pubblico di qualità

Occorre realizzare rapidamente i progetti di trasporto pubblico e ridurre fortemente le mega strutture viabilistiche progettate dalla Giunta Albertini, strutture che avranno il risultato di attirare altre macchine e intasare ancor più la circolazione.

Per quanto riguarda la **metrotranvia sud**, pensiamo che sarebbe stata opportuna una più attenta progettazione. In futuro questa costosa opera potrà recuperare, almeno in parte, una sua funzionalità, qualora si pensi seriamente a fermare le auto fuori della città.

Un efficiente sistema metropolitano urbano è realmente in grado di sostituire l'auto quale mezzo di trasporto di massa, ma deve essere integrato da parcheggi d'interscambio capaci di intercettare il traffico automobilistico prima che entri in città.

In particolare dovrebbe essere previsto un **parcheggio d'interscambio ad Assago**, al capolinea del nuovo prolungamento della M2.

Il **parcheggio** deciso dalla Giunta a **piazza Abbiategrasso** è invece una scelta assurda perché richiama in città nuove auto, perché l'interscambio può essere agevolmente fatto con il tram 15 che corre in sede protetta fino a Rozzano e perché infine deturpa ulteriormente la piazza.

Per il trasporto privato, occorre radicalmente cambiare l'impostazione e le opere previste dalla Giunta Albertini. Simbolo della politica della giunta di centro-destra è lo svincolo a 3 livelli di piazza Maggi che porterà fatalmente a giganteschi ingorghi, sia in via La Spezia, sia in via Cermenate. Nessuno riesce a capire perché sia stato abbandonato il precedente progetto che prevedeva un più ragionevole svincolo su 2 livelli, che non avrebbe degradato il quartiere.

Quest'opera faraonica non deve diventare il capostipite di una serie di svincoli analoghi, come ad esempio quello previsto all'altezza della cascina Caimera. Tali opere avrebbero solo il risultato di portare altre macchine in città, peggiorando la qualità ambientale e sottraendo ogni residua possibilità di finanziamento del trasporto pubblico.

Sono quindi da bocciare i progetti di strade trasversali che taglierebbero i quartieri di aree densamente abitate. La viabilità trasversale deve essere funzionale a un progetto di trasporto pubblico su ferro, capace di raccogliere il traffico privato fuori dei confini della città.

Dobbiamo tenere presente che il traffico che gravita su Milano è causato sopra tutto da fenomeni economico produttivi relativi alla terziarizzazione del tessuto d'impresе lombardo; ad esempio si calcola che il metodo *just in time* relativo alle scorte di semilavorati nella sola industria abbia incrementato del 3-4 % il traffico di mezzi pesanti su gomma rendendo vane le non troppo convinte politiche di incremento del traffico su ferro.

La vera soluzione strategica capace di migliorare nettamente la mobilità cittadina, è quella di riservare una sede propria, con semafori privilegiati, a tutte le linee di forza del trasporto pubblico. La Zona 5 è particolarmente interessata, data la presenza delle linee tranviarie 15 e 24 e delle circolari 90/91 e 95.

È necessario anche il rapido inizio dei lavori per l'estensione del **tram 24 fino a Opera** in sede protetta e con semafori asserviti.

A nulla è servita la petizione sottoscritta da 1 060 cittadini con la quale si chiedevano alcuni accorgimenti per uno scorrimento più veloce di questo tram: chiusura ai mezzi privati (eccetto quelli dei residenti), dalle 7.30 alle 9.30 e l'accorciamento del percorso verso il centro.

Tutto questo per un miglior utilizzo del mezzo pubblico e per una migliore qualità dell'aria lungo la via Ripamonti, che è una strada stretta e fortemente usata come via di penetrazione da chi proviene da sud Milano.

È inoltre importante migliorare i collegamenti pubblici della Zona 5 con l'ospedale San Paolo. È semplicemente assurdo poi, che il prolungamento della M2 da Famagosta ad Assago non preveda una fermata per l'ospedale.

Per il trasporto interno alla Zona 5, dovrà essere studiata la possibilità d'integrare i tradizionali servizi pubblici (tram, bus, metrò), con servizi a chiamata e dando un nuovo ruolo ai taxi. Nel quadro di un accordo con il Comune, questi potrebbero svolgere una funzione di connessione con i nodi del trasporto pubblico.

Inoltre si rende necessario potenziare i servizi di bus-navetta tra l'area dei Navigli e il parcheggio di Famagosta.

Sarebbe anche utile il potenziamento del servizio di *radio bus* già presente in parte della Zona 5, con tariffe differenziali che ne favoriscano l'uso anche per tragitti più brevi e interzonali.

2.5.2. La Zona 5 deve essere considerata area di particolare rilevanza urbanistica

Le forze del centro-sinistra hanno già presentato questa richiesta e l'hanno fatta approvare dalla maggioranza del Consiglio comunale. Chiediamo che la procedura per rendere operativa questa decisione sia rapidamente conclusa.

Se infatti la Zona 5 sarà riconosciuta di *particolare rilevanza urbanistica*, sarà più facile realizzare alcuni interventi per la viabilità che Albertini considera un *lusso* riservato al centro cittadino.

Pensiamo in particolare

- **ai parcheggi riservati ai soli residenti, nel rigoroso rispetto del verde**
- **alla riduzione dei parcheggi a rotazione esistenti**
- **alle aree di traffico limitato ai soli residenti e ai mezzi pubblici**
- **alle individuazione di percorsi di particolare tutela ambientale con aree pedonali e piste ciclabili.**

Per quanto riguarda i **parcheggi riservati ai residenti**, proponiamo le seguenti aree.

- Intorno alle vie Volvinio e Pezzotti, sopra tutto per recuperare i posti macchina persi a causa della metrotranvia.
- Intorno a piazza Abbiategrasso, (al posto di quello a ore), per evitare che l'arrivo del metrò trasformi la zona in un parcheggio selvaggio per le auto da fuori Milano.
- In alcune aree interessate da una forte concentrazione di locali notturni come il quadrato formato dalle vie Col di Lana, Teuliè, Giambologna, Pavia e da piazza 24 Maggio.
- Nell'area di via Meda, Spaventa e viale Cermenate. Questa zona ha una scarsa presenza di parcheggi liberi e la prevista realizzazione di box interrati nel terreno dell'acqua potabile (da vendersi a privati), non risolverebbe che in minima parte tale stato di fatto

Aree di **traffico limitato ai soli residenti e ai mezzi pubblici** potrebbero essere istituite lungo l'asse S. Gottardo/Meda e lungo via Ripamonti, fino all'altezza di via Noto.

Per quanto riguarda l'istituzione di **aree pedonali**, si dovrebbe esaminare la possibilità di estendere nel tempo l'attuale esperimento di pedonalizzazione in Corso S. Gottardo, da Porta Ticinese a via Pavia, risolvendo tuttavia il problema della penetrazione del traffico pubblico-privato in Zona.

Tutte queste iniziative (parcheggi per residenti, aree a traffico limitato, isole pedonali) dovranno essere *sempre* discusse con gli abitanti, con i commercianti e con gli artigiani, quando sono ancora a livello di progetto preliminare, cioè quando è ancora possibile cambiare le cose.

Infine va cambiata l'impostazione stessa del **Piano urbano del traffico (Put)**, che considera la Zona 5, ma anche le altre Zone periferiche, esclusivamente come aree di attraversamento per automobili.

A conclusione della sua logica ciecamente automobilistica, il *Put* non prevede neppure una sola nuova pista ciclabile in Zona 5. Sistema di piste che invece la Zona ha da tempo immemorabile in progetto.

Oltre alla *via verde*, bisogna, invece, realizzare un sistema di piste ciclabili, che sia di carattere turistico e di svago all'interno dei Parchi Sud e Ticinello, ma che diventi anche una rete di collegamento con il metrò e con le altre parti della città, in modo da essere una valida alternativa all'uso dell'auto. E questo deve essere fatto a tappe forzate, con stanziamenti annui, per la sola Zona 5, di circa 150/200 mila euro, pari a 10/15 chilometri di pista.

Sintesi delle proposte per i trasporti

- ***Parcheggi d'interscambio fuori dalla città, ai capolinea dei mezzi pubblici.***
- ***Fermare i progetti di nuove tangenziali e di parcheggi a ore dentro la città.***
- ***Migliorare il servizio pubblico, proteggere gli assi viari del servizio pubblico, considerando anche la necessità di collegamenti trasversali e studiando la possibilità d'integrare il servizio pubblico con minibus a chiamata e taxi.***
- ***Estendere il tram 24 fino a Opera; accelerarne il cammino con l'estensione del percorso protetto e con semafori asserviti.***
- ***Parcheggi riservati ai residenti nelle vie a particolare difficoltà di posteggio.***
- ***Nuove piste ciclabili***

2.6. La casa

2.6.1 Risanamento dei quartieri a edilizia popolare: Stadera, Spaventa, Gratosoglio

L'edilizia pubblica, che nella nostra Zona è parte importante del patrimonio abitativo, deve essere gestita con cura. La manutenzione deve essere tempestiva e attentamente pianificata per evitare il progressivo degrado e le conseguenti preoccupazioni degli inquilini, spesso anziani e in difficoltà.

In altre parole, la riqualificazione urbanistica della Zona 5, la sua sicurezza e la qualità della vita significano in primo luogo il **risanamento dei quartieri ad edilizia popolare: Stadera, Spaventa, Gratosoglio**. Per questo è necessario usare lo strumento dei contratti di quartiere, partendo dalle esigenze degli abitanti.

Nella Zona 15 sono in corso di attuazione due interventi previsti dalla legge che istituisce i *contratti di quartiere*: Spaventa e Gratosoglio. Purtroppo si tratta di occasioni in parte sprecate per la cattiva gestione del Comune e dell'Aler.

La partecipazione dei cittadini al risanamento dei loro quartieri, pur prevista dalla legge istitutiva, è stata praticamente assente allo Spaventa e limitata al Gratosoglio.

Il forte impegno finanziario previsto dai *contratti di quartiere*, per metà a carico dello Stato, è in parte vanificato da errori, inefficienze e ritardi. Particolarmente grave è stata l'inefficienza, se non l'assenza, del Consiglio di Zona.

Questa latitanza deve terminare. Il prossimo CdZ dovrà recuperare il tempo perso, controllare e pungolare il Comune e l'Aler e, sopra tutto, dovrà essere un elemento di stimolo per la ripresa della partecipazione dei cittadini.

Se ci fosse una reale volontà politica, i quartieri a edilizia popolare della nostra Zona potrebbero diventare un modello. Infatti, hanno buoni collegamenti con i mezzi pubblici e sono vicini a vaste aree verdi per il tempo libero.

Oggi, invece, la gestione delle abitazioni di proprietà pubblica è pessima. I progetti di manutenzione, annunciati ma non sempre portati a termine, hanno contribuito al progressivo degrado degli alloggi e dei quartieri, mentre aumentano disagio, frustrazioni e senso d'impotenza da parte dei cittadini e delle loro organizzazioni.

La situazione dell'edilizia popolare è aggravata dalla proposta del *piano casa* avanzata dalla Regione Lombardia, proposta che elimina il canone sociale e di fatto cancella l'idea stessa di edilizia pubblica residenziale.

Se vogliamo una vita decente nei nostri quartieri popolari, il nuovo CdZ dovrà appoggiare con impegno le lotte degli abitanti e dei sindacati inquilini per respingere il *piano casa* della Regione.

Usando una parte delle aree dismesse presenti in Zona 5, una speciale attenzione dovrà essere posta al problema abitativo dei meno abbienti, delle giovani coppie, dei single e degli studenti. Per queste categorie, applicando le norme del Governo e della Regione, dovranno essere predisposti piani per alloggi a basso costo e affitti ragionevoli, recuperando e adeguando le vecchie tipologie abitative, oggi poco appetibili senza un'adeguata sistemazione.

La fame di case popolari e a buon mercato è molto forte in Zona 5, come del resto in tutta Milano. Negli ultimi 9 anni, infatti, le due Giunte comunali che si sono succedute, quella leghista e quella di Albertini, hanno assegnato in tutto circa 800 alloggi. Negli anni precedenti, gli alloggi popolari assegnati erano circa 1 000 all'anno.

Particolarmente odiosa è stata la politica dei *sopralzi* che, in numero di oltre 300 mila, ha in parte deturpato la città modificando anche palazzi di pregio sia in centro che nelle medie periferie; tale pratica, spacciata per politica edilizia a favore di categorie *deboli* relativamente al mercato della casa (studenti, giovani, singoli, ecc.) ha permesso speculazioni e abusi che devono essere sanati con ammende rilevanti per i casi indicati.

Sintesi delle proposte per la casa

- ***Completo e radicale risanamento dei quartieri a edilizia popolare: Stadera, Spaventa e Gratosoglio con la partecipazione dei cittadini e un più attento controllo dell'Aler.***
- ***Nuova edilizia popolare per meno abbienti, giovani coppie, singoli e studenti.***

2.7. I luoghi

2.7.1. Centrale del latte

Ancora una volta in una logica strettamente privatistica si concede l'area della Centrale del latte alla Bocconi senza nessuna contropartita chiara ed esplicita per la Zona e per la città.

Proprio per la rilevanza della Bocconi nell'area, noi crediamo invece che il progetto possa prevedere servizi (di cui la Bocconi necessita) aperti alla Zona e che una parte dell'area sia fruibile dai pedoni e dai ciclisti. Anzi costituisca una parte di quella fascia di verde di interconnessione tra Sieroterapico e Parco Ravizza su cui insistono gli stessi insediamenti della Bocconi.

2.7.2. Quartiere Vigentino (Ripamonti/Noto)

Il Vigentino, come altre periferie di Milano, è stato privato della sua identità da costruzioni selvagge che hanno deturpato e cancellato quella a suo tempo esistente. In questo quartiere è perciò necessario creare un centro di aggregazione per qualificare e dare un senso identitario ad un pezzo di città cresciuto troppo disordinatamente.

A questo scopo l'area demaniale Rogers Peressutti, oggi abbandonata, potrebbe essere usata per un centro di aggregazione sociale che preveda:

- **biblioteca rionale**
- **casa delle associazioni, che ora non dispongono di un luogo proprio**
- **centro sociale per giovani**
- **centro sociale per anziani.**

Considerando poi che in via Noto ha sede il **Dipartimento di Storia della Musica e dello Spettacolo dell'Università Statale di Milano**, andrebbe riqualificata la zona circostante. Oltre la via Noto ed oltre la *bretella* Virgilio Ferrari, c'è l'area dove chiediamo che sorga il **Parco Ticinello**. Per congiungere il quartiere ed il Parco dovrebbe essere quindi prevista **una pista pedonale e ciclabile con ponte di attraversamento** su via Ferrari.

La pista ciclabile potrebbe poi attraversare la via Ripamonti, il quartiere Fatima (via Val di Sole, Chopin ecc.) e, attraverso i campi, raggiungere l'Abbazia di Chiaravalle.

2.7.3. L'edilizia scolastica

Da diversi anni in numerosi plessi scolastici della nostra Zona si studia e lavora in ambienti degradati e a rischio. Alcune scuole sono chiuse per la rimozione dell'amianto, altre per mancanza di studenti e vengono solo in parte riutilizzate per altri scopi pubblici sociali.

Il nuovo CdZ deve intervenire per recuperare gli incredibili ritardi della ristrutturazione della scuola **media Pertini**.

Il **plesso scolastico di Via Dini** con 800 studenti delle scuole superiori necessita di manutenzione ordinaria e straordinaria, di spazi idonei.

Per il Centro polifunzionale Puecher di Via Dini finalmente la nuova giunta Penati ha stanziato i soldi per la ristrutturazione dell'auditorium e del palazzotto dello sport. Nella vecchia sede della mensa è sorta *la Casa della pace*, centro di aggregazione per tutte le associazioni che si occupano di pace e solidarietà tra i popoli.

Per il **Feltrinelli** la nuova Provincia ha proposto all'Emit, proprietaria del Feltrinelli, l'acquisto dei fabbricati e dell'area (per toglierla da speculazioni presenti nell'attuale formulazione contrattuale) e ha discusso con la scuola e approvato un nuovo progetto *conservativo* che dovrà essere realizzato entro il 2008.

Resta il problema dell'**Istituto Giorgi** e di altri plessi scolastici su cui sarà necessario mettere in campo idee e progetti.

Un'attenzione particolare andrà posta sulla situazione delle scuole materne, elementari e medie. Attualmente esiste nella zona un numero esiguo di strutture scolastiche, mal distribuite sul territorio, frutto di una irrazionale politica di accorpamento e chiusura attuata negli scorsi anni. Col risultato che alunni e genitori sono costretti a lunghi spostamenti quotidiani e che, con l'aumentare del numero degli alunni nella Zona, conseguente alla costruzione di nuovi quartieri residenziali e all'insediamento di nuovi nuclei famigliari, le strutture rimaste sono assolutamente inadeguate ed insufficienti.

3.

CITTÀ METROPOLITANA, DECENTRAMENTO, PARTECIPAZIONE

3.1. L'area metropolitana c'è. È urgente il Governo dell'Area metropolitana

L'area metropolitana è la dimensione ottimale per gestire con un minimo di razionalità i problemi, sia di Milano, sia dei Comuni che le fanno corona. Traffico, inquinamento, territorio e sviluppo hanno migliori possibilità di soluzione se vengono discussi e decisi in un ambito più vasto. Le ragioni per cui, malgrado una legge, la realizzazione della Città metropolitana continua ad allontanarsi sono causate unicamente da una visione deteriorata della politica, assillata dalla paura di perdere il controllo del proprio orticello. Questo è evidentissimo negli atteggiamenti imperiali di Albertini, ma anche nelle ritrosie degli altri Comuni minori, spesso amministrati dalla sinistra.

Sono cose arcinote, e per questo ci limitiamo a ricordare due buone ragioni in più per imprimere un'accelerazione verso l'*Area metropolitana*, che sono emerse negli ultimi tempi.

La prima è di particolare interesse per la Zona 5. Milano è un Comune con un territorio molto piccolo (a differenza di Roma o Torino), e gli enormi investimenti che la città di Milano ha a disposizione (il 70% dell'intera area metropolitana) non possono continuare ad insistere sul proprio territorio, ma sull'area metropolitana, con un patto nuovo di sviluppo con tutti i Comuni limitrofi. È necessaria una riflessione e una presa di responsabilità più generale: le attuali istituzioni sono fonte esse stesse del continuo divoramento di territorio (come un animale impazzito che sta divorando se stesso). Diventa fondamentale varare l'*Area metropolitana*. Se questo non accade sarà molto difficile difendere il verde rimasto nella Zona 5, anche a una giunta di sinistra.

La seconda osservazione riguarda la costituzione delle province di Lodi e, recentemente, di Monza. Quel che è rimasto della Provincia di Milano è l'area metropolitana. Ha così perduto forza uno degli alibi per non fare niente, cioè la difficoltà di stabilire chi è dentro e chi è fuori.

Dall'*Area metropolitana* ci aspettiamo molte cose.

- **Il governo e lo sviluppo delle reti di servizi e delle infrastrutture.**
- **Il governo del territorio e delle politiche abitative, attraverso chiari contratti di programma con le municipalità.**
- **Lo sviluppo di centri di eccellenza nella ricerca, nella progettazione, nella cultura e nei servizi.**
- **Il governo della mobilità.**
- **La lotta all'inquinamento.**

Dall'*Area metropolitana* ci aspettiamo più governo e meno governi.

3.2. Le Zone diventano Comuni

Oggi i Consigli di Zona sono organismi pressoché inutili. Non decidono nulla e hanno un costo assai superiore ai pochi soldi che gestiscono.

L'unica utilità dei CdZ è quella di essere un luogo dove i cittadini possono presentare i loro problemi, senza peraltro avere risposte.

I residui poteri sono quasi tutti consultivi e di fatto si riducono a un passaggio che allunga i tempi delle decisioni, che comunque spettano al Comune. In un solo caso l'intervento del CdZ 5 è stato decisivo: il salvataggio del Parco Baravalle, e questo perché al parere unanime dei consiglieri di Zona s'è unita una forte protesta popolare.

Noi pensiamo che i problemi di un autentico decentramento, di una gestione partecipata, troveranno compiuta soluzione solo nel quadro del Governo dell'*Area metropolitana*.

Pensiamo cioè che in una gestione metropolitana, le Zone debbano diventare veri e propri Comuni, con le stesse attribuzioni di Rozzano o Pieve Emanuele. Non Zone con deleghe più o meno ampie, ma Comuni con poteri originari.

Le 9 Zone diventeranno 9 Comuni, in realtà 9 città, ciascuna con più di 100 mila abitanti. Città, per intenderci, che secondo la legge potranno, a loro volta dotarsi di strutture di decentramento a cui delegare parte dei loro poteri.

Assegnare ai 9 Comuni di Milano un bilancio autonomo basato sulla popolazione residente è il primo passo per dare autorevolezza e consistenza al progetto delle municipalità.

In sostanza la gestione dell'area metropolitana sarà articolata su 3 livelli.

1. L'*Area metropolitana milanese* (che estende la sua competenza sul territorio dell'attuale Provincia di Milano). Oltre ai compiti oggi affidati alla Provincia, l'*Area metropolitana* dovrà governare l'urbanistica, i trasporti, lo smaltimento dei rifiuti e la lotta all'inquinamento.
2. I *Comuni* (cioè i Comuni della Provincia milanese, più i 9 Comuni corrispondenti agli attuali CdZ).
3. Gli *organi del decentramento* amministrativo, dove ciò sia richiesto dalla dimensione dei Comuni.

3.3. Fare subito tutto il decentramento possibile

Noi pensiamo che non sia possibile rimandare l'inizio del processo verso la Città metropolitana, ma sappiamo bene che la nuova struttura deve essere attentamente studiata perché sia democratica e partecipata e, nello stesso tempo, più razionale ed efficace di quella attuale.

Chiediamo che il centro sinistra promuova da subito il lavoro preparatorio, per definire lo statuto dell'*Area metropolitana*, ponendosi la scadenza del termine della prossima legislatura.

Nello stesso tempo pensiamo però che anche nell'attuale assetto della gestione amministrativa si possano e si debbano fare subito alcuni passi. Chiediamo che le deleghe degli attuali CdZ siano ampliate rapidamente e in modo consistente. Indichiamo in particolare un programma per i primi 100 giorni di governo.

- **Varare un decentramento vero e significativo dei poteri ai Consigli di Zona che stabilisca, ad esempio, che, senza il loro assenso, non potranno più essere toccate le aree ambientalmente pregiate.**
- **Rinegoziare con il Comune i progetti sulle aree ambientalmente e archeologicamente pregiate.**
- **Aprire un tavolo di lavoro con la Provincia e la Regione per la realizzazione dei parchi.**
- **Istituire una commissione di lavoro congiunta Comune – Zone che vari entro un anno dalla costituzione una bozza del nuovo statuto da sottoporre alla Città.**

3.4. Il bilancio partecipato

La partecipazione dei cittadini alla discussione e alla decisione sui problemi del loro territorio sarà certamente più facile quando la Zona 5 sarà un Comune dotato di bilancio proprio che realizzerà al suo interno un decentramento più vicino agli abitanti.

Anche nella situazione attuale, tuttavia, si devono attuare episodi di partecipazione per decidere l'uso dei pochi soldi autonomamente gestiti dal CdZ. È piccola cosa, ma sarà un inizio e un esperimento.

Il bilancio partecipato diventa così il segno di un'inversione di tendenza e di una volontà di far avanzare la democrazia.