

SCENARI DELLE TRASFORMAZIONI ATTENDIBILI E DESIDERABILI NELL'INTORNO TERRITORIALE DEL NUOVO POLO FIERISTICO DI RHO PERO

**RICERCA PER L'OSSERVATORIO SULL'INDOTTO LOCALE DEL NUOVO POLO
FIERISTICO DI RHO PERO, CCIAA DI MILANO**

a cura di Giorgio Fiorese (responsabile), Marcello De Carli, Elio Tarulli, Anna Grazia Caricato,
Alessandro Floris

con il contributo di Federico Acuto (mobilità e trasporti) e Micaela Bordin (per la redazione
finale)

dicembre 2003

Politecnico di Milano

Dipartimento di Progettazione dell'Architettura – Sezione Infrastrutture Sociali



INDICE

1.

Premessa: Gli obiettivi della ricerca e i risultati attesi, pag. 3

2.

La localizzazione del Npf e la città policentrica lombarda, pag. 4

3.

La tendenza insediativa [tendenza insediativa storica / tendenze di in atto prima dell'insediamento del Npf (tendenze di lungo periodo) / politiche per governare la tendenza insediativa in atto], pag. 7

4.

Valutazione della domanda attendibile: Le opportunità per le attività produttive, pag. 15

4.1

Gli effetti ambientali e infrastrutturali del Npf sul tessuto produttivo dell'area, pag. 15

4.2

Gli effetti diretti del Npf sul tessuto produttivo dell'area, pag. 16

4.3

Nuove convenienze ubicazionali per attività di scala internazionale, pag. 20

4.4

La valorizzazione dell'aeroporto *hub* di Malpensa, pag. 23

5.

Valutazione della domanda attendibile: Le opportunità per i progetti di innovazione tecnologica, pag. 24

5.1

L'innovazione tecnologica come requisito per lo sviluppo economico, pag. 24

5.2

I settori più indicati per il contesto lombardo, pag. 25

5.3

La politica regionale per l'innovazione tecnologica, , pag. 27

5.4

Requisiti insediativi, pag. 28

5.5

L'offerta territoriale dell'area di studio per attività innovative. Le opportunità, pag. 28

6.

Le azioni programmatiche. Dieci progetti per il territorio, pag. 30

TAVOLE INSERITE NEL FASCICOLO, pag. 36

ELENCO DELLE TAVOLE ALLEGATE (CON I RELATIVI COMMENTI E L'INDICAZIONE DELLE FONTI), pag. 37

1.

PREMESSA: GLI OBIETTIVI DELLA RICERCA E I RISULTATI ATTESI

1.1

L'Osservatorio camerale sull'indotto locale del nuovo Polo Fieristico di Rho Pero (Onpf) – la cui riunione di insediamento è avvenuta il 14 marzo 2002 – fin dall'inizio ha assunto come area di studio il territorio degli undici comuni partecipanti all'Onpf, e cioè: Arese, Bollate, Cornaredo, Garbagnate Milanese, Lainate, Pero, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese, Rho, Settimo Milanese, Vanzago.

La scelta del territorio di studio è avvenuta considerando la scelta della provincia di Milano che, per l'elaborazione del Ptcp (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale), ha disaggregato l'intero suo territorio in dodici aree e, successivamente, ha istituito dodici diversi "Tavoli di collaborazione con i comuni".

Il "Tavolo di collaborazione" pertinente all'Osservatorio è il Tavolo 4, "Rhodense", che comprende nove dei comuni sopra elencati; ai nove, sono stati aggiunti i comuni di Bollate e di Garbagnate Milanese perché ritenuti ugualmente importanti per le prospettive di sviluppo del Npf.

1.2

Il presente Rapporto ha due valenze:

1.2.1

Conclude la 1° fase di una ricerca applicata sulle prime due sezioni di lavoro (punti 1 e 2) delle sei previste dal programma originario, di seguito elencate:

1. Analisi della tendenza insediativa
2. Valutazione della domanda attendibile di insediamenti in rapporto alle nuove opportunità ubicazionali, con ipotesi sulle caratteristiche della domanda
3. Ricognizione delle risorse territoriali per nuovi insediamenti
4. Ricognizione delle risorse territoriali da conservare o recuperare
5. Descrizione di scenari attendibili e desiderabili di riorganizzazione territoriale con valutazione dei possibili usi delle risorse territoriali per la domanda ipotizzata: Scenari macroubanistici
6. Descrizione di scenari attendibili e desiderabili di riorganizzazione territoriale con valutazione dei possibili usi delle risorse territoriali per la domanda ipotizzata: Scenari microubanistici

1.2.2

Consegue ai primi due anni di istituzione dell'Osservatorio e quindi si avvale, oltre che dei contenuti emersi dalle sue riunioni, dei contenuti emersi da altre fonti (convegni¹, ricerche, interlocuzioni); in particolare è richiamato il Convegno "Oltre la Fiera. Il territorio rhodense porta dello sviluppo -

Ricerca, innovazione, internazionalizzazione e caratterizzazione del territorio quali opportunità di sviluppo", promosso dall'Osservatorio in collaborazione con i Comuni di Rho e di Pero. Il Convegno si è svolto il 27 e 28 giugno u.s.; gli atti sono in corso di pubblicazione.

1.3

Il lavoro svolto, sintetizzato in questo Rapporto, ha anche l'ambizione di porsi: come modello di osservatorio permanente offerto dall'università agli enti locali; per questo, l'elaborazione dei materiali è stata svolta in vista del loro possibile aggiornamento e della loro ripetibilità per altre situazioni;

¹ Cfr. gli interventi di presentazione di ricerche al Convegno itinerante "Est-Ovest-Lombardia. I punti cardinali dello sviluppo", a cura di Fondazione Fiera Milano, Brescia / Milano / Rho, 10/14/15.11.2003.

come strumento per l'assunzione di decisioni di politica degli interventi (con la costruzione di scenari che consentano azioni coerenti nel lungo periodo).

1.4

Obiettivo di fondo dell'Osservatorio: dimostrare che l'area ha notevoli risorse, culturali e territoriali, buone carte da giocare nell'attuale momento di riconversione industriale e di sviluppo tecnologico per attrarre investimenti; indicare come gli enti locali e funzionali (undici comuni, Provincia, Cciaa) possano attivare queste risorse per indurre sviluppo, partendo dall'opportunità dell'insediamento del Npf.

Questo intento trova conforto nell'attenzione per la pratica del marketing territoriale da parte della Cciaa; ricordiamo altresì che la necessità di questa pratica è stata evidenziata nella recente Bozza della Relazione generale del Ptcp (Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano), laddove si può leggere, a p. 160, che il marketing territoriale è finalizzato alla “definizione di un insieme di politiche e di azioni che le amministrazioni pubbliche e i soggetti privati possono mettere in campo all'interno di un'area omogenea per ottimizzare la specificità dell'area stessa allo scopo di soddisfare le aspettative degli attori coinvolti ed attrarre flussi di investimenti e di persone da territori esterni. L'utilizzo di tecniche di marketing a supporto di piani di area vasta, benché ancora largamente sperimentale, si sta sempre più diffondendo in relazione soprattutto alla necessità di coinvolgere nel processo decisionale il maggior numero di soggetti possibile, nonché alla esigenza di costruire un largo consenso rispetto alle iniziative e ai progetti ipotizzati affinché questi possano avere una pronta e coerente attuazione”.

1.5

Il lavoro, come già scritto sopra, inizialmente è stato rivolto ad un'analisi (e ad una prospezione) della tendenza insediativa; a capire dove è andato e dove sta andando il territorio.

Man mano che si è proceduto nel lavoro, quasi naturalmente è emersa una serie di temi di interesse sovracomunale, di ipotesi di intervento riferite al territorio degli undici comuni. Li abbiamo denominati “progetti” e saranno descritti nel capitolo 7, conclusivo del presente Rapporto; il tentativo è di individuare una serie di progetti complessivi che riguardano innanzitutto le attività (ricettive, culturali, di salvaguardia ambientale, di arricchimento dei servizi), in particolare la gestione concreta di queste.

Una gestione che non può ricadere tutta nelle competenze dei partecipanti dell'Onpf (undici comuni e Provincia), ma che dovranno avvalersi di altre competenze.

Evidentemente, li proponiamo alla discussione.

2.

LA LOCALIZZAZIONE DEL NPF E LA CITTÀ POLICENTRICA LOMBARDA

Territorialmente, la Fiera (ci riferiamo a quella di Milano, ma non solo a quella) ha sempre indotto – e, attendibilmente, continuerà ad indurre – fenomeni insediativi complessi. Sicuramente, il Npf (Nuovo Polo Fieristico di Rho-Pero) non indurrà fenomeni solo nell'immediato intorno territoriale, ovvero nell'ambito degli undici comuni; li indurrà in un ambito perlomeno regionale se non nazionale, in analogia alle ricadute economiche (lo hanno spiegato bene sia lo studio sulle “Ricadute economiche dell'attività di Fiera Milano sul territorio”, svolto dal Servizio Studi della Fondazione Fiera, presentato nel gennaio 2002; sia le risultanze delle ricerche presentate ai tre convegni promossi).

La Fiera – come poche altre attività (tra cui l'università) – ha dato luogo e dà luogo a sviluppi generali e quindi urbani: fa città.

Per limitarci a Milano, basta osservare la sequenza delle piante della città degli ultimi settanta-ottant'anni per constatare la progressiva formazione della Zona Fiera e della Città degli Studi: le

due grandi funzioni hanno sicuramente “fatto città”, sollecitando anche l’approntamento di infrastrutture di trasporto quali le due prime linee di metropolitana.

2.1

La scala insediativa del nuovo insediamento (che, con la parte mantenuta della Fiera attuale, formerà una delle aree fieristiche più vaste del mondo) necessita prioritariamente della considerazione dei fenomeni ad una scala più generale (macroubanistica).

A questo fine, possiamo considerare il nuovo insediamento in due modi diversi:

2.1.1

Il primo modo considera il Npf come l’espansione fuori porta di un organismo che rimane dentro la città e che continua a riferirsi a questa.

È un decentramento che va ad aggiungersi ad altri decentramenti, ugualmente “obbligati”: grandi funzioni urbane che hanno dovuto “uscir fuori” perché “dentro” non hanno reperito aree per espandersi.

Cronologicamente, ci si riferisce: all’Ospedale di Niguarda, decentramento dell’Ospedale Maggiore; al Politecnico a Bovisa e alla Statale a Bicocca, entrambi decentramenti foranei delle sedi originarie.

Si ricorda che questi centri (i quattro citati cui va aggiunto, come quinto, l’Ospedale San Raffaele) sono, come si usa dire, di eccellenza: comprendono quattro poli universitari (di cui due, Bicocca e Bovisa, particolarmente importanti), con in più:

- a Bicocca: centro direzionale con sedi di multinazionali, il nuovo istituto neurologico, un grande teatro lirico (Arcimboldi);

- a Bovisa, la previsione (ora sospesa) di: musei promossi e gestiti dal Comune (Bovisa Contemporary) e dall’Aem; nuova biblioteca civica, nuove sedi direzionali.

Questo sviluppo insediativo, che insiste nel riferirsi al “centro”, non può che comportare un sempre maggior tasso di congestione sulle radiali. Per esemplificare il paradosso di questa logica, si pensi ai collegamenti tra l’aeroporto di Malpensa e il Nuovo Polo Fieristico: attualmente è previsto che, per recarsi dall’uno all’altro, si transiti da Cadorna (dove Malpensa Express scambia con M1). Analoghe notazioni si possono fare per gli altri poli citati.

2.1.2

Il secondo punto di vista suggerisce di abbandonare definitivamente la logica del mero decentramento suburbano, ovvero di smettere di considerare questi cinque poli di eccellenza come terminali periferici di un sistema milancentrico.

Sosteniamo che converrebbe, al contrario, cogliere le occasioni offerte dall’insediamento dei cinque poli (nonché dalle infrastrutture e dalle convenienze ubicazionali da questi indotte) per affermare una “nuova centralità” di questa fascia del nord milanese rispetto all’area metropolitana, nonché rispetto all’intero settore nord della Regione.

Questa lettura ci permette di cogliere appieno le potenzialità degli ingenti investimenti per le infrastrutture di trasporto relative al Npf su cui hanno insistito recentemente in diversi e, in particolare il Presidente della Regione Formigoni e il Presidente di Assolombarda Perini ^(vedi nota). Questo obbligato riferimento perlomeno regionale del Npf è suffragato da vari documenti, tra i quali qui si cita il recente Piano Urbano della Mobilità, Pum, del Comune di Milano, dove si legge:

“... si andrà a creare un sistema infrastrutturale urbano che si svilupperà da sud-est a nord-ovest: da Rogoredo e Vittoria interessando le aree di Garibaldi Repubblica e Bovisa servendo il sistema di Rho-Pero-Novara e/o verso Saronno-Malpensa, e su cui troverà la sua naturale conclusione e integrazione il sistema di Bicocca-Sesto San Giovanni-Monza. Per raggiungere questo obiettivo... è necessario aggregare attorno alla dorsale Linate-Malpensa, dentro e fuori Milano, la maggior quota di investimenti pubblici e privati, in modo da produrre una domanda così consistente da giustificare un servizio di trasporto frequente e veloce. In ogni caso, nella

valutazione della sostenibilità economica della proposta, soprattutto nel breve termine, bisognerà tener conto che il tipo di trasporto in atto sulla dorsale non costituirà solo il collegamento tra il sistema aeroportuale e gli altri sistemi di trasporto su ferro dell'area urbana, ma riguarderà il funzionamento e la produttività dell'asta su cui si scommette il rilancio dell'intero sistema urbano.[p. 27]"

Si noti che si parla di "produrre una domanda così consistente da giustificare un servizio di trasporto frequente e veloce", ovvero di concentrare i nuovi insediamenti pubblici lungo questa dorsale.

2.2

L'alternativa posta dai due punti precedenti può essere così schematizzata: è scontato che, comunque, quest'area rimarrà parte della vasta periferia della "Grande Milano"; oppure, quest'area può aspirare a "farsi parte del centro" di Città policentrica lombarda?

Una rappresentazione evidente di questa alternativa la si poteva cogliere da un assai vistoso titolo sulla prima pagina de "Il giorno – Milano Metropoli" del 27.11.2003: *L'allarme.*

Clamorosa conseguenza della chiusura della Fiera: Milano sfratta la moda.

Nell'articolo di Luisa Ciuni si riportavano le seguenti considerazioni di Mario Boselli, presidente di Camera della Moda: *Del centinaio di sfilate che, due volte l'anno, si svolgono a Milano, oltre 50 (più varie presentazioni e tutte le fiere attinenti la moda come il Mipel, il Micam e il Mido – pelle scarpe occhiali) si tengono nelle aree da abbattere, né sembra consona alle specifiche caratteristiche dei loro prodotti, la nuova area fieristica in costruzione accelerata a Rho-Pero.*

Nell'articolo poi si leggeva che *a chiunque appare impensabile portare a Rho la stampa internazionale, le star e il bel mondo che vengono a vedere le meraviglie del made in Italy.*

Come verrà più dettagliatamente argomentato nel capitolo finale del presente Rapporto, questo articolo può essere assunto come viatico del nostro percorso di lavoro.

2.3

Da quanto premesso sopra, assumiamo la localizzazione del Npf nell'area studio come una delle azioni di riorganizzazione della città policentrica lombarda, al pari dei già citati nuovi insediamenti a Bovisa e Bicocca e della prevista Biblioteca Europea di Informazione e Cultura (Beic) sull'area dell'ex Scalo Fs di Porta Vittoria.

La nuova polarità si sta formando (conviene che si formi) come un rosario, lungo il sistema del trasporto pubblico su ferro: l'unico in grado di garantire accessibilità alle destinazioni dei grandi spostamenti indotti dalle funzioni centrali ed ai servizi rari.

L'area studio è sita alla periferia di tre sistemi insediativi storici:

Milano città e la sua tracinazione nei comuni di prima cintura;

il sistema insediativo dell'Olon;

il sistema insediativo della Varesina.

Quest'area, nel secolo scorso periferica, ospiterà una parte di centro città. Da periferia diventerà (in parte) centro, un centro posto a cerniera dei tre sistemi insediativi storici.

Di conseguenza, all'interno dell'area studio, si sovrapporranno due sistemi insediativi: quello preesistente e quello (in costruzione) della nuova polarità di città policentrica lombarda (con le sue infrastrutture).

Questo evento modificherà la tendenza insediativa, creando nuovi problemi e nuove opportunità per la popolazione e la attività già insediate, mentre il sistema insediativo esistente crea problemi ed opportunità per le attività che si insedieranno provenendo dall'esterno dell'area studio.

La costruzione del Npf, che modificherà la tendenza insediativa, è in corso e già si manifestano nella pianificazione urbanistica e nel mercato immobiliare le prime conseguenze² (ad esempio

² Cfr. Sa. Fo., *A Milano premiate le zone con verde e divertimenti*, in "Il Sole 24 ore", 3.11.2003, che riportava i dati presentati dall'Osmi (Osservatorio del Mercato Immobiliare) della Cciaa relativi ai primi sei mesi del 2003, dove si

con l'approvazione di Pii [Piani Integrati di Intervento], l'allocazione di alberghi nell'intorno del Npf, l'aumento dei valori immobiliari

3.

LA TENDENZA INSEDIATIVA [TENDENZA INSEDIATIVA STORICA / TENDENZE DI IN ATTO PRIMA DELL'INSEDIAMENTO DEL NPF (TENDENZE DI LUNGO PERIODO) / POLITICHE PER GOVERNARE LA TENDENZA INSEDIATIVA IN ATTO]

3.1

Popolazione residente

3.1.1

Tendenza insediativa storica

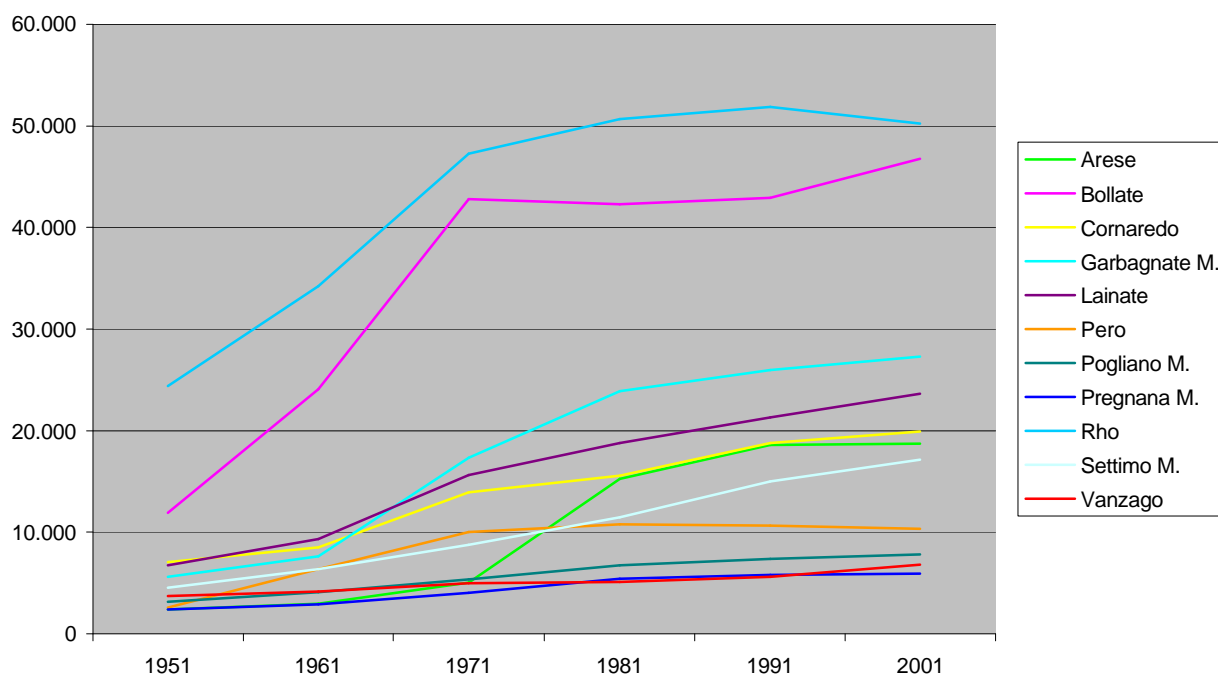
Dal 1950 al 1970 si svolge il ciclo dell'immigrazione nazionale dal meridione e dal nord est, con alti tassi di natalità.

Dal 1970 si verifica un decremento dell'immigrazione da meridione e nord est, con la redistribuzione della popolazione nel Milanese; si assiste anche ad un decremento progressivo dei tassi di natalità.

Dal 1990 inizia il ciclo dell'immigrazione dall'estero (Africa, est europeo, ecc.) ancora in atto, mentre permangono bassi tassi di natalità.

Perciò si ha un conseguente invecchiamento della popolazione originaria.

Popolazione residente (Fonte: Censimenti Istat)



legge: Provincia. Fuori città cresce di più il Rhodense con un prezzo medio di 1.834 €/mq e un incremento semestrale pari al 4,3% e annuale del 7,9%.

Popolazione residente rilevata ai Censimenti

Comune	1951	1961	1971	1981	1991	2001
Arese	2.470	3.037	5.052	15.294	18.612	18.771
Bollate	11.932	24.073	42.770	42.298	42.923	46.781
Cornaredo	7.067	8.529	13.932	15.623	18.817	19.928
Garbagnate M.	5.632	7.633	17.374	23.911	25.978	27.276
Lainate	6.758	9.408	15.702	18.801	21.320	23.660
Pero	2.614	6.370	10.030	10.781	10.667	10.373
Pogliano M.	3.132	4.090	5.418	6.720	7.382	7.828
Pregnana M.	2.440	2.924	4.032	5.438	5.835	5.985
Rho	24.428	34.231	47.301	50.666	51.848	50.246
Settimo M.	4.549	6.377	8.800	11.475	15.036	17.134
Vanzago	3.710	4.187	5.014	5.139	5.668	6.783
Milano	1.274.154	1.582.421	1.732.000	1.604.773	1.369.231	1.256.211
Lombardia	6.566.154	7.406.152	8.543.387	8.891.652	8.856.074	9.032.554

Fonte: Censimenti Istat (2001 dati provvisori)

Popolazione residente - Variazione % intercensuale

Comune	1951-61	1961-71	1971-81	1981-91	1991-01
Arese	22,96	66,35	202,73	21,69	0,85
Bollate	101,75	77,67	-1,10	1,48	8,99
Cornaredo	20,69	63,35	12,14	20,44	5,90
Garbagnate M.	35,53	127,62	37,63	8,64	5,00
Lainate	39,21	66,90	19,74	13,40	10,98
Pero	143,69	57,46	7,49	-1,06	-2,76
Pogliano M.	30,59	32,47	24,03	9,85	6,04
Pregnana M.	19,84	37,89	34,87	7,30	2,57
Rho	40,13	38,18	7,11	2,33	-3,09
Settimo M.	40,18	38,00	30,40	31,03	13,95
Vanzago	12,86	19,75	2,49	10,29	19,67
MILANO	24,19	9,45	-7,35	-14,68	-8,25
Lombardia	12,79	15,36	4,08	-0,40	1,99

Fonte: nostra elaborazione dati Censimenti Istat (2001 dati provvisori)

3.1.2

Tendenze in atto e attendibili

Le tendenze in atto sono di lunga durata.

Per quanto concerne il movimento migratorio, l'immigrazione dai paesi poveri verso i paesi ricchi permarrà nel medio e lungo periodo (20 anni), per le seguenti ragioni:

- per le differenze di reddito pro capite fra l'enorme serbatoio di popolazione mondiale con basso reddito (che permarranno per lungo periodo anche in presenza di eventuali politiche mondiali di perequazione) e la popolazione dei paesi ricchi;
- per la struttura della popolazione dei paesi ricchi (con indici di vecchiaia e di dipendenza strutturale molto alti e in costante crescita);
- per la struttura dell'occupazione dei residenti nei paesi ricchi (che hanno aspettative di redditi elevati e rifiutano i lavori pesanti e a basso reddito).

3.1.3

Note su natalità e mortalità

La struttura della popolazione residente per classi di età si connota per la drastica diminuzione delle donne in età feconda avvenuta in passato e prevedibile con certezza per il futuro (almeno per un ventennio). Questo per i tassi di fecondità consolidati, conseguenti all'evoluzione del ruolo sociale della donna negli ultimi 35 anni.

Il tasso di natalità della popolazione residente diminuirà ancora e rimarrà basso per un lungo periodo.

Un'inversione di tendenza sul lunghissimo periodo (50 anni) potrà intervenire solo:

- a seguito di: un precedente radicale cambiamento dei comportamenti della popolazione residente, con un forte aumento del numero di figli per donna
- per effetto della popolazione immigrata giovane, se aumenterà il numero di donne immigrate e in relazione al permanere di comportamenti tradizionali delle famiglie immigrate.

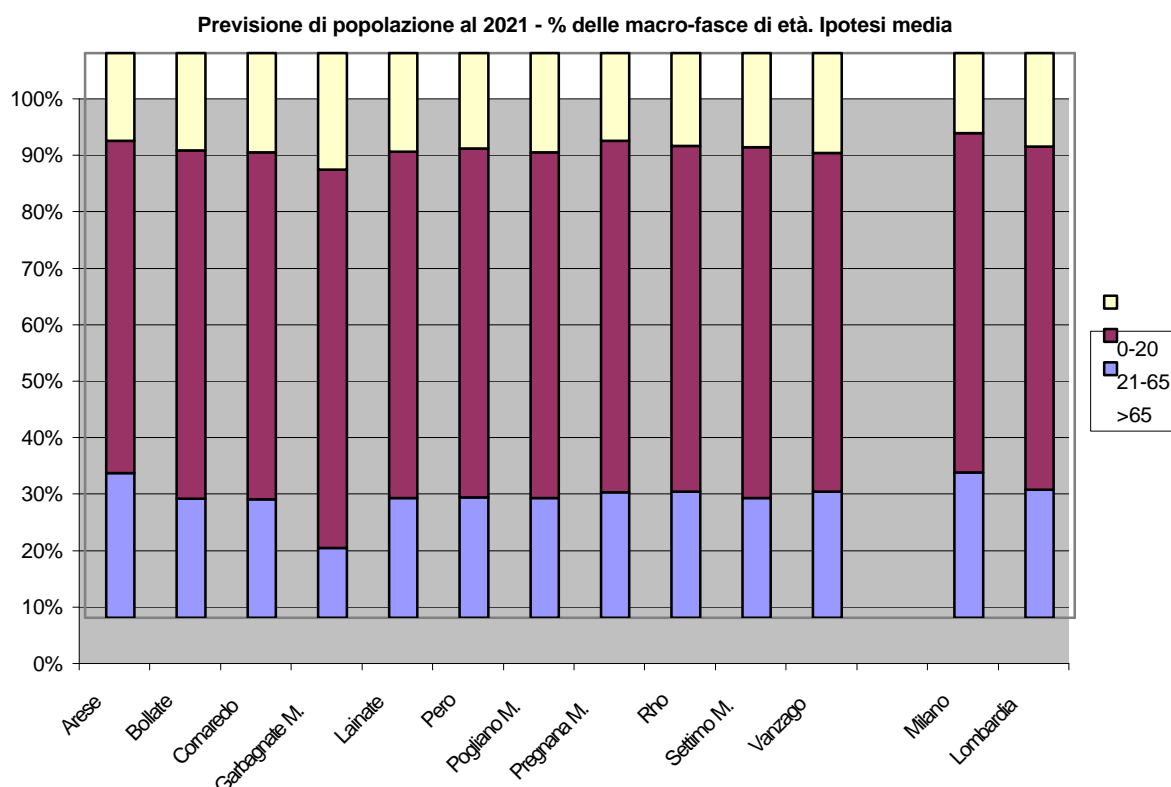
Data la struttura per classi di età della popolazione residente, aumenterà il tasso di vecchiaia della popolazione ed aumenterà corrispondentemente il tasso di mortalità, non compensato dall'aumento della lunghezza media della vita.

3.1.4

Politiche per il governo della tendenza insediativa

Dato che il ciclo in atto, sia del movimento naturale che del movimento migratorio della popolazione, è di lunga durata, resteranno prioritarie le politiche:

- di assistenza alla popolazione anziana;
- di sostegno alle famiglie con figli, in particolare alle famiglie numerose;
- di assistenza ed integrazione della popolazione immigrata dall'estero.



Previsione 2021 fasce di età/comune Ipotesi media

Comune	0-20	21-65	>65	TOTALE
Arese	2643	10012	4360	17015
Bollate	7420	26476	9077	42973
Cornaredo	3267	11403	3904	18574
Garbagnate M.	5825	18885	3487	28197
Lainate	3745	13139	4533	21417
Pero	1703	6209	2142	10054
Pogliano M.	1268	4418	1535	7221
Pregnana M.	887	3548	1265	5700
Rho	7785	29102	10609	47496
Settimo M.	2699	10019	3424	16142
Vanzago	1037	3514	1310	5861

Milano 153989 652042 280019 1086050

Lombardia 1349704 4949955 1849519 8149178

Fonte: Stima della popolazione residente nei comuni Lombardi classificata per sesso ed età al 31 dicembre degli anni: 1999-2021

Previsione di popolazione al 2021 - % delle fasce di età sul totale

Comune	%		
	0-20	21-65	>65
Arese	16%	59%	26%
Bollate	17%	62%	21%
Cornaredo	18%	61%	21%
Garbagnate M.	21%	67%	12%
Lainate	17%	61%	21%
Pero	17%	62%	21%
Pogliano M.	18%	61%	21%
Pregnana M.	16%	62%	22%
Rho	16%	61%	22%
Settimo M.	17%	62%	21%
Vanzago	18%	60%	22%

Milano 14% 60% 26%

Lombardia 17% 61% 23%

Fonte: Stima della popolazione residente nei comuni Lombardi classificata per sesso ed età al 31 dicembre degli anni: 1999-2021

3.2

Residenza della popolazione

3.2.1

Tendenza insediativa storica

Dal 1950 al 1970, a seguito delle massicce immigrazioni, viene urbanizzata parte della campagna, soprattutto nei comuni vicini a Milano, in un clima di assenza di regolamentazione urbanistica. Sorgono insediamenti spontanei ed insediamenti pubblici e cooperativi di edilizia economica e popolare.

Dal '70, la vertenza casa diventa centrale. Cresce l'investimento in edilizia economica e l'accesso alla casa in proprietà.

Da metà degli anni '80 nasce una nuova attenzione per il recupero degli insediamenti storici. I residenti conseguono, con il crescere del reddito, condizioni di abitazione migliori (la tendenza è verso lo standard una stanza per abitante).

Dagli anni '90 aumenta il numero di famiglie e diminuisce la loro dimensione (numero di componenti).

In relazione alla consolidata situazione di proprietà della prima casa, si manifestano situazioni di sottoaffollamento. Mentre, a causa dell'aumento dei prezzi ed del diminuire del patrimonio pubblico in affitto, rimangono irrisolti i problemi delle fasce di residenti deboli sul mercato. Parte del patrimonio costruito selvaggiamente negli anni '50 e '60 non risponde più alla domanda, e dovrà iniziare un ciclo di demolizione e ricostruzione.

3.2.2

Tendenze in atto e attendibili

Il previsto insediamento del Npf ha già modificato le convenienze ubicazionali e le attese dei venditori di immobili.

Negli ultimi due anni i prezzi delle case sono aumentati, come in tutta Italia, per il ciclo economico.

A causa delle attese create dal nuovo insediamento, la percentuale di aumento nei comuni del Npf (Rho e Pero in particolare) è maggiore della media milanese (come spiegato più avanti).

Questo aumento è:

- positivo, per i residenti proprietari di case (il cui patrimonio è corrispondentemente cresciuto per effetto del Npf);
- negativo per chi cerca casa (o perché avrà reddito o patrimonio decurtati o perché non riuscirà ad entrare in possesso o in uso di una casa idonea).

L'aumento dei prezzi corrisponde all'attesa di una domanda indotta dal Npf.

La domanda indotta dal Npf sarà tendenzialmente domanda di qualità delle abitazioni e dei loro insediamenti; si affiancherà alla domanda dei residenti che, aumentando il reddito, cercano di accedere ad un abitazione di maggiore qualità.

3.2.3

Politiche per il governo della tendenza insediativa / Politiche di sostegno della domanda debole
A seguito delle mutate convenienze ubicazionali, si verificherà un aumento dei prezzi, maggiore di quello medio del milanese.

L'aumento dei prezzi inciderà sulla domanda economicamente più debole.

È attendibile che le nuove iniziative immobiliari cerchino di intercettare la domanda più solvibile, conseguenti al trasferimento indotto dalla fiera o dalle mutate condizioni di accessibilità.

Per tutelare le fasce deboli, in particolare i residenti in locazione, le nuove famiglie, gli anziani e gli immigrati, dovranno essere perseguite politiche di trasferimento di reddito immobiliare con edilizia economica e popolare (politiche già tradizionalmente perseguite dalla maggior parte dei comuni dell'area studio).

La domanda di trasferimento delle famiglie residenti e la domanda di spostamento indotta dalla Fiera cercano un prodotto edilizio di qualità medio alta, caratterizzato anche da una qualità dell'insediamento urbano.

Quindi i comuni, per facilitare il soddisfacimento di questa domanda, devono vincolare i nuovi interventi a standard elevati di qualità ambientale (requisito che è da definire, ma nel quale si possono comprendere dotazione di spazi pedonali e di giardini e carattere urbano dei nuovi quartieri o insediamento isolato "in cascina").

3.3

Attività

3.3.1

Tendenza insediativa storica

Dal '50 al '70 si è completata la trasformazione da una struttura economica prevalentemente agricola ad una struttura industriale: si sono insediate imprese in uscita da Milano (Alfa Romeo, ecc.) e imprese per le quali costituivano fattore di localizzazione la vicinanza al mercato e il basso costo delle aree (come quelle legate alla filiera del Petrochimico).

Dal '70 al '90, come in tutto il Milanese (ad esclusione di Milano), è cresciuta la piccola e media impresa industriale manifatturiera, mentre è iniziata la delocalizzazione e dismissione della grande impresa

Dal '90 si assiste ad un minore sviluppo della piccola impresa, mentre aumenta, come in tutta la periferia milanese, la localizzazione di servizi; si completa (forse) la dismissione della grande impresa (in particolare di quella un tempo attirata dalla disponibilità di suolo a basso costo).

Dal '90 c'è un trasferimento di servizi dal centro di Milano verso la periferia industriale ed i comuni di cintura (Università, Fiera, Biblioteca, Centro Congressi, Musei).

Il trasferimento delle grandi attività è in corso (per decisioni prese). Questo trasferimento configura in modo nuovo il "centro" città, modifica i fattori di localizzazione (spostando nella periferia storica convenienze ubicazionali per diverse attività).

3.3.2

Tendenze in atto e attendibili

Continuerà lo sviluppo di attività di servizio locali e di piccola impresa.

Si riallocherà parte della costellazione di attività che gravitano intorno ai grandi servizi.

Per avere un'idea del processo che si può innescare, conviene istituire un confronto con Città Studi (formatasi dopo l'insediamento dell'università a partire da 90 anni fa circa) o con la zona intorno alla Fiera (formatasi a partire dall'insediamento della Fiera).

Conviene prendere in considerazione anche l'aumento dei prezzi degli immobili nella zona di Bovisa, o di Pero: il previsto spostamento della Fiera ha già spostato redditi immobiliari a vantaggio delle proprietà immobiliari (piccole e grandi) di Pero.

Il cambiamento di alcuni fattori di localizzazione ed il possibile cambiamento di economie esterne possono consentire atti di geografia volontaria, in grado di avviare un nuovo ciclo per le attività.

Le tendenze in atto e attendibili devono tener conto di prevedibili economie esterne. Come dimostra la guerra in Irak, si pone per l'Europa il problema di un ruolo mondiale paritario con gli Usa, che può essere conseguito, oltre che con atti di politica estera (a sostegno del diritto internazionale e della autonoma capacità d'intervento dell'Europa nel mondo) con l'affermarsi di un ruolo economico paritario con gli Usa (del resto facilitato dall'Euro), in particolare nell'economia dell'innovazione.

Se prevarranno politiche di autonomia europea, dovrà avviarsi un ciclo di forti investimenti a sostegno della ricerca e dell'innovazione.

Per queste attività, il bacino di localizzazione è europeo.

Costituiscono fattori di localizzazione l'ambiente scientifico, tecnico e industriale; l'accessibilità internazionale; l'amabilità dell'ambiente

Il milanese può competere con le altre città europee nelle attività di ricerca e innovazione, sia per il suo ambiente scientifico (in particolare le università) tecnico e industriale, sia per

l'accessibilità [sistema aeroportuale, sistema ferroviario con l'alta capacità (Corridoio 5, sistema autostradale)]

Dovrà sviluppare politiche di amabilità, del resto coerenti con la domanda della popolazione insediata (questo comporterà una nuova acculturazione degli operatori immobiliari).

Nel milanese il nord ovest offre particolari convenienze ubicazionali, sia per l'ambiente tecnico, che per l'accessibilità internazionale. Queste convenienze conseguono alle risorse ambientali del suo territorio esterno e alla presenza insediamenti storici conservati (ville, boschi, centri storici, corsi d'acqua naturali ed artificiali).

3.3.3

Politiche per il governo della tendenza insediativa

È possibile quindi che, anche con operazioni di geografia volontaria, esauriti i cicli precedenti della grande impresa e della piccola impresa manifatturiera, si sviluppino nel nord ovest Milano un nuovo ciclo di attività legato all'innovazione.

Per avviare questo ciclo devono essere sostenute azioni come quelle previste dalla Ricerca Rise (descritta più avanti), con facilitazioni nelle politiche insediative e con l'attivazione di scambi fra promotori, attuatori ed utilizzatori di ricerca ed innovazione.

3.4

Uso del suolo

Dagli anni '50 gran parte del suolo agricolo è stato riutilizzato per gli insediamenti dell'industrializzazione e della migrazione, che si sono appoggiati alla preesistente struttura insediativa agricola.

Dagli anni '60 i comuni hanno fatto fronte alla crescita con interventi di urbanizzazione.

Dagli anni '80 le comunità locali hanno intrapreso politiche di conservazione dell'ambiente agrario e forestale, prevalentemente con vincoli di tutela.

Cessata l'ondata migratoria, la domanda espressa dalla popolazione locale era volta al miglioramento delle condizioni insediative, in particolare all'aumento della dimensione degli spazi di residenza e lavoro pro capite.

Nelle zone più urbanizzate si ha scarsità di risorse territoriali, con competizione fra vincoli di tutela e domanda di ampliamento.

Parte della domanda di ampliamento è soddisfatta con il riuso di risorse generate dal ciclo naturale di ricambio degli insediamenti urbani (in particolare dalla dismissione degli insediamenti industriali)

La previsione per il futuro contempla l'uso produttivo agricolo delle aree residuali comprese all'interno della città diffusa, che sarà sostenuto dalla conservazione di tradizioni alimentari locali, mentre le forme di semplice tutela sfoceranno in cicli naturali di conservazione del territorio (forestazione) con marginale (per quantità) presenza di spazi di uso pubblico per attività del tempo libero.

Dovranno essere conservate all'uso agricolo le aree non residuali della pianura irrigua, con drastico contenimento degli insediamenti urbani (sostegno del Parco Sud).

Dovrà essere perseguita la politica di sostegno del ciclo naturale di ricambio degli insediamenti urbani (riuso aree dismesse).

Per far fronte alla domanda di qualità degli insediamenti, si dovrà porre particolare attenzione all'amministrazione del disegno urbano, anche con nuove leggi che facilitino la separazione del diritto edificatorio dall'allocatione dell'edificazione.

3.5

Mobilità e trasporti

Negli anni '50 la mobilità intercomunale aveva prevalente destinazione in Milano e origine nei comuni di cintura.

Da allora, parallelamente allo strutturarsi della città lombarda nel territorio (in particolare nella fascia pedemontana da Novara e Varese a Bergamo), la mobilità intercomunale intreccia sempre più origini e destinazioni (anche se in costante presenza di un grande flusso in entrata nel centro di Milano).

I trasporti su ferro (linee metropolitane e, in misura minore, ferrovie) hanno supportato la mobilità centripeta, mentre la mobilità diffusa è servita dall'automobile che utilizza una rete stradale con capacità non adeguata alla domanda (con frequenti congestionamenti, consumo di tempo di vita in file d'attesa e problemi di inquinamento).

Le politiche di spostamento delle destinazioni (ad esempio le Università e gli ospedali) non sono ancora state supportate da idonee politiche di riorganizzazione della rete di trasporto.

La previsione per il futuro contempla la tendenza alla mobilità diffusa.

Per servire la relativa domanda di spostamenti si dovranno aumentare gli interventi sulla rete stradale, con attendibile permanenza della congestione nei nodi.

Per ridurre la mobilità su strada si dovrà potenziare la rete metropolitana su ferro (completamento del 1° Passante ferroviario, allestimento del 2° Passante, nuove metropolitane urbane).

Come è stato fatto per le linee celeri dell'Adda (anche se per altri motivi), converrà adottare politiche che (oltre che soddisfare una domanda pregressa) orientino la tendenza insediativa, in particolare con una riorganizzazione del centro di città policentrica supportata da un servizio metropolitano non centripeto (vedi più avanti la proposta per una linea di trasporto di massa su ferro tra il San Raffaele e il Npf).

3.6

Gestione del territorio

La struttura comunale italiana ha facilitato l'assorbimento e l'integrazione dell'immigrazione. Negli anni '50 e '60, le popolazioni immigrate hanno trovato nei comuni lo spazio per la costruzione di un'identità di singole comunità (attraverso la partecipazione democratica e la gestione di politiche che affrontarono i problemi della migrazione).

Negli anni '60 i comuni hanno gestito politiche per la scolarizzazione e per le urbanizzazioni.

Negli anni '70 hanno gestito politiche per la casa (soprattutto con l'edilizia convenzionata),

Dagli anni '80 hanno iniziato un ciclo di investimenti per anziani, cultura, ambiente) e a sostegno della piccola impresa locale.

La previsione per il futuro contempla la prevalenza delle politiche per anziani, cultura ed ambiente, che dovranno essere accompagnate da nuove politiche di integrazione di una popolazione immigrata, questa volta minoritaria.

Le politiche culturali saranno finalizzate alla promozione di uno scambio interculturale diretto e interattivo, che si affianchi al prevalente scambio di consumo non interattivo (televisione editoria, cinema).

Sarà uno scambio finalizzato all'identità ed alla solidarietà (si veda l'importanza del volontariato in Italia), all'espressione personale, alla comunicazione interpersonale, alla formazione (come faranno in parallelo le comunità non territoriali tramite Internet).

Le politiche ambientali saranno finalizzate alla sostenibilità ed alla diffusione dell'amabilità.

4.

VALUTAZIONE DELLA DOMANDA ATTENDIBILE: LE OPPORTUNITÀ PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Sebbene i vari comuni che lo compongono abbiano seguito nel tempo percorsi di sviluppo piuttosto differenziati, oggi l'ambito territoriale che accoglierà il nuovo polo fieristico di Milano presenta caratteri piuttosto omogenei.

Il declino della grande industria, comune a tutta la struttura industriale italiana e straniera, ha avuto qui una notevole incidenza, soprattutto per il drastico ridimensionamento dell'Alfa Romeo di Arese. Il fenomeno tuttavia è stato assorbito senza eccessivi traumi socialmente rilevanti, grazie soprattutto alla forte e diversificata struttura produttiva, fondata in prevalenza sulla piccola e media industria.

Il che lascia pensare che anche lo *shock* positivo prodotto dall'insediamento del nuovo polo fieristico avverrà in modo dolce e sarà facilmente assorbito dall'area.

4.1.

Gli effetti ambientali e infrastrutturali

Al di là delle ricadute sul territorio derivate dalle attività del Npf quando sarà in funzione, è opportuno ricordare preliminarmente che la sola decisione di installare nella dismessa raffineria di Rho/Pero il polo fieristico esterno ha avuto effetti di importanza fondamentale per l'area, effetti in grado di incidere positivamente sul suo futuro.

Innanzitutto è stato eliminato il vuoto lasciato dalla vecchia raffineria, che costituiva un vero e proprio "buco nero" ambientale, dato l'alto grado di inquinamento lasciato dall'attività di raffinazione e di stoccaggio di idrocarburi. La sua bonifica era inevitabile ma, in assenza di decisioni di insediamento, si sarebbe trascinata nel tempo, anche a causa del fatto che il tipo di bonifica, e quindi il suo costo, dipendono dall'uso dell'area, con il rischio di creare un circolo vizioso che avrebbe potuto lasciare ancora per lungo tempo questo buco nero "ambientale" in prossimità dei centri abitati di Pero e di Rho, che è invece stato eliminato dalla decisione di installarvi la fiera.

Il miglioramento del sistema di comunicazioni è un secondo, grande effetto della decisione di installare il polo fieristico esterno a Pero/Rho. Il prolungamento della linea 1 della metropolitana, indispensabile per connettere i due poli fieristici e farne un sistema, ha portato anche a collegare direttamente l'area con il centro di Milano. La condizione privilegiata di accessibilità rispetto agli altri comuni della cintura milanese consente di pensare di instaurare in futuro stretti rapporti di scambio e di rilocalizzazione di funzioni pregiate con il capoluogo, con rilevanti opportunità di sviluppo.

La stazione-porta di Pero/Rho, in luogo di quella inizialmente prevista a Mi-Certosa costituisce ulteriore realizzazione di grande rilievo trascinata dalla fiera. Le stazioni-porta, da realizzare all'ingresso del nodo di Milano, sono state pensate per permettere l'interscambio tra i treni delle linee veloci Alta Capacità e il servizio ferroviario regionale, altrimenti impossibile poiché la Stazione Centrale del capoluogo, approdo dei treni veloci, non è servita dal SFR. La nuova stazione porta permetterà un diretto e veloce collegamento del Rhodense con Torino (il tempo di percorrenza dichiarato è di 40') e, in prospettiva, con la Francia, senza necessità di ulteriori interscambi a Milano. Il che rappresenta una grande opportunità nella prospettiva di uno sviluppo internazionale dell'economia dell'area.

Un ulteriore effetto della fiera nei trasporti è rappresentato dal miglioramento della viabilità di accesso all'area espositiva dalle grandi vie di comunicazione, indispensabili, del resto, per contenere i disagi del forte aumento di traffico generato dalla fiera.

Un problema irrisolto è invece quello del collegamento ferroviario diretto della fiera con l'aeroporto Malpensa³, l'accesso al quale richiederà anche in futuro, dal momento che non sono prevedibili soluzioni più favorevoli, l'interscambio a Milano o, eventualmente, su altra stazione della linea delle FNM, che attraversa sia pure ai margini l'area di studio, individuata per la sua favorevole posizione.

4.2.

Gli effetti diretti del NPF sul tessuto produttivo dell'area

Ai fini di una valutazione - per quanto generale e di tipo qualitativo, come inevitabilmente è possibile in questa sede - bisogna considerare alcune specifiche caratteristiche del Nuovo Polo Fieristico.

Innanzitutto si tratta di un'infrastruttura la quale, oltre che configurarsi come un impianto produttivo (di servizi) di rilevante entità, con tutti gli effetti locali che ne derivano, è in grado di modificare in senso positivo la competitività dell'area vasta nella quale è inserita. Di questo secondo aspetto si tratterà nel pgf 4.3.

Non si tratta, strettamente parlando, di un insediamento "nuovo", bensì del decentramento parziale di un impianto esistente, che continuerà la propria attività nella sede originaria, ossia a Milano. Secondo le informazioni disponibili, infatti, circa 1/3 dell'attuale area fieristica urbana, comprendente ovviamente i padiglioni di recente realizzazione, continueranno ad essere destinati ad attività espositive, presumibilmente quelle più "leggere", non per questo le meno importanti. In ogni caso la distribuzione delle manifestazioni tra i due poli, sia di quelle ormai consolidate che di quelle che verranno avviate ex-novo o potenziate grazie alla maggiore disponibilità di spazi qualificati, sarà verificata man mano che entreranno in funzione i nuovi padiglioni e le strutture del Npf, per cui la distribuzione (tendenzialmente) definitiva "a regime" sarà raggiunta dopo alcuni anni. Si tratta dunque di un "sistema" di cui non è ancora nota l'entità delle due componenti.

Si tratta di un decentramento spazialmente piuttosto modesto, poiché il Npf dista solo pochi chilometri dalla sede originaria e, notazione importante, nello stesso settore territoriale rispetto al capoluogo, rispettando curiosamente la cosiddetta "legge del settore", che aveva caratterizzato il decentramento industriale da Milano negli anni '60⁴. Certamente il miglioramento del sistema dei trasporti e segnatamente il Sistema Ferroviario Regionale (Sfr) con il passante, sono un potente fattore capace di far venir meno l'effetto "settore", in quanto elimina, per il solo movimento di persone peraltro, la barriera all'attraversamento costituita da Milano, ma al tempo stesso, e per le stesse ragioni, il SFR è in grado di distribuire sulla più ampia area metropolitana gli effetti di un evento che si tiene in un punto qualsiasi dell'area, purché da esso servito. Ci vorranno comunque alcuni anni di assestamento, dopo l'entrata in funzione del SFR, perché i suoi effetti reali sulla

³ La scelta di realizzare il collegamento ferroviario tra Malpensa e Milano utilizzando in parte le linee delle FNM non collegate al sistema delle comunicazioni nazionali è il frutto di una visione di Malpensa come aeroporto di Milano e non della Regione o del nord Italia, come sarebbe stato opportuno e lungimirante.

⁴ Gli studi condotti negli anni '60 dall'ILSES (Istituto Lombardo per gli Studi Economici e Sociali) sul fenomeno del decentramento industriale da Milano nell'area metropolitana, allora in corso, avevano osservato che le imprese che decidevano di decentrarsi tendevano a stabilire la nuova sede nello stesso "spicchio" di territorio rispetto a Milano. Tale tendenza era motivata, come varie interviste alle aziende confermarono, dalla necessità di non perdere o non sfavorire eccessivamente le maestranze e i fornitori, come sarebbe avvenuto decentrando la sede in altro settore, data la radialità della rete di trasporto su Milano, che costituiva (e ancor oggi costituisce) un forte ostacolo ai flussi di attraversamento. Per restare nella nostra area di studio, un chiaro esempio della "legge del settore", può essere considerato il decentramento dell'Alfa Romeo da Milano (Portello) ad Arese. Si ricordi anche che il Polo fieristico milanese, contiguo con l'Alfa Romeo di Milano Portello, lì si è espanso e che proprio l'area Alfa Romeo di Arese ha costituito l'unica alternativa all'area del Npf.

distribuzione delle attività, in ogni caso di difficile previsione, siano percepibili. Per cui conviene ragionare sulla situazione attuale.

Infine va considerato che la filiera "fiera" di fornitori già esiste a Milano e comuni vicini.

L'insieme di questi fattori ha alcune importanti conseguenze di cui bisogna tener conto nel nostro lavoro.

Trattandosi sostanzialmente dell'ampliamento decentrato (e non di sostituzione) di una struttura che funzionerà come un sistema su due unità piuttosto vicine, non è possibile la separazione territoriale degli effetti, ossia l'automatica attribuzione all'intorno della nuova sede di tutti gli effetti prodotti dal nuovo impianto. Allo stesso modo non è possibile ipotizzare che il Npf generi ex novo le attività di servizio di cui abbisogna, poiché la gran parte delle attività oggi a servizio della fiera continueranno ad esserlo domani a servizio anche del Npf, tenendo conto in particolare della "legge del settore" sopra richiamata e del fatto che già oggi molti fornitori del polo urbano sono verosimilmente già insediati nei comuni esterni, compresi quelli dell'area del nuovo polo. Anche per quanto riguarda gli effetti generati ex novo dalle attività aggiuntive, non è certo che si insedino nell'intorno immediato del Npf, a meno che non siano ad esclusivo servizio della fiera. In sostanza, trattandosi di un sistema, non si possono considerare i due poli come si trattasse di realtà non comunicanti.

Certamente è prevedibile, in linea di principio, che la localizzazione esterna di un importante "cliente" come la fiera possa assecondare la tendenza al decentramento delle imprese già attive a servizio della fiera, in primo luogo di quelle artigianali. Tale fenomeno è presente oggi in tutte le aree periferiche di Milano, stimolato principalmente dal differenziale dei prezzi immobiliari tra il capoluogo e i comuni di cintura. Il consistente aumento dei prezzi degli immobili (residenze, negozi, capannoni) e dei terreni edificabili registrato di recente nei comuni dell'immediato intorno del Npf, come primo e immediato effetto del nuovo insediamento⁵, costituisce tuttavia un freno a questa naturale tendenza, per cui sembra assai arduo avanzare previsioni.

Le distanze tra i due poli non sono tali da innescare necessariamente, di per sé, fenomeni di sostituzione o di rilocalizzazione dei fornitori, né di trasferimento di residenza dei lavoratori eventualmente trasferiti dal polo urbano al polo esterno, grazie anche al miglioramento delle comunicazioni con Milano prodotte dallo stesso Npf.

L'insieme di questi elementi fa ritenere che gli effetti diretti del Npf sull'area esterna si rivelino ben inferiori alle attese, comunque inferiori alle aliquote di attività fieristica complessivamente insediata all'esterno, e che, per contro, i vantaggi prodotti dall'insediamento fieristico siano di natura più generale, di grande rilevanza e certamente superiori, se si saprà coglierli e sfruttarli adeguatamente, ai semplici effetti sull'occupazione.

Una struttura espositiva può essere considerata come:

- una struttura produttiva, in grado sia di fornire occupazione diretta, sia di assorbire, e quindi indurre all'esterno, una consistente quantità di produzione di beni e di servizi;
- una infrastruttura a servizio dell'area, in grado di migliorare la competitività delle imprese che utilizzano i suoi servizi e del sistema territoriale in cui è insediato.

Sotto il primo profilo, come qualsiasi altro impianto produttivo, il Npf esercita sul territorio che lo ospita tre tipi di effetti.

- diretti, costituiti dalle attività che vengono svolte all'interno del recinto fieristico (personale dipendente della fiera e delle imprese o altre organizzazioni che operano per assicurare il funzionamento della struttura e delle manifestazioni espositive; dalle attività che vengono svolte all'esterno del recinto fieristico a servizio degli espositori e dei visitatori;

4. Si tratta di aumenti più consistenti di quelli registrati nello stesso periodo nei comuni di prima cintura di Milano. Cfr relazione di L. Senn al convegno della Fondazione Fiera di Milano del 14 novembre 2003 a Milano, oltre all'articolo de "Il Sole 24 ore" citato in una nota precedente.

- indiretti, costituiti dalle attività di produzione dei beni e dei servizi richiesti dalle imprese attivate per fornire le attività "dirette";

- indotti, costituiti dalle attività necessarie per produrre i beni e i servizi di consumo finale richiesti grazie al maggior reddito disponibile.

Di seguito ci si soffermerà brevemente sugli effetti diretti che hanno significato più direttamente territoriale, tralasciando quelli indiretti e indotti che attengono piuttosto all'economia, sebbene anch'essi con evidenti ricadute territoriali.

Le attività generate direttamente "*on site*", ossia che vengono svolte all'interno della fiera possono essere così elencate:

- personale della fiera,
- vigilanza, pulizie,
- manutenzione,
- ristorazione interna,
- allestimento degli stand,
- presenza negli stand.

La domanda da porsi, per quanto riguarda queste attività, è dove risiederà il personale addetto a questi servizi. Come si è detto in precedenza, si tratta di attività già presenti nel polo urbano.

Oggi, per ragioni che attengono al mercato immobiliare e soprattutto alla diffusa proprietà della casa, si è di fronte ad una bassissima mobilità residenziale: al mancato avvicinamento della residenza al posto di lavoro (tra l'altro sempre meno fisso e sempre più precario) si supplisce con il pendolarismo. Del resto, da alcuni anni il pendolarismo per motivi di lavoro da Milano verso i comuni esterni, generato dal decentramento delle attività sia produttive che direzionali dal capoluogo, è in costante aumento.

Non è pensabile che la breve distanza tra le due sedi espositive, compensata peraltro dal miglioramento dei servizi di trasporto pubblico, possa determinare un consistente spostamento di residenza degli addetti che oggi operano nel polo urbano anche quando essi siano stabilmente destinati alla nuova sede esterna.

Il minor costo degli immobili e la più elevata qualità ambientale potrebbero agire da incentivi per lo spostamento della residenza nei pressi del Npf. Ma, come risulta da recenti indagini, uno degli effetti, già verificati, del futuro insediamento della fiera è stato quello di un consistente aumento dei prezzi degli immobili, per cui anche questo aspetto non sembra poter incidere significativamente.

Per quanto riguarda invece i nuovi addetti, verosimilmente necessari per l'ampliamento delle manifestazioni espositive, non si pone un problema specifico di spostamento, poiché il bacino di reclutamento, come per ogni altra attività, è piuttosto ampio e indeterminabile.

Va considerata tuttavia l'elevata probabilità che una parte dei servizi "*in side*" siano affidati "*outsourcing*" a imprese esterne esistenti che dovranno così crescere dimensionalmente o di nuova costituzione. In ambedue i casi con un ricaduta positiva per la già vitale imprenditorialità dell'area.

Le attività generate direttamente "*off site*", ossia quelle che vengono svolte all'esterno del recinto fieristico, a servizio degli espositori e dei visitatori, sono riferibili a:

- sistema ricettivo e ristorazione,
- trasporti merci,
- trasporti passeggeri,
- attività commerciali,
- allestimenti fieristici,
- segretariato, interpretariato,
- PR, pubblicità, marketing.

È indubbio che il Npf, soprattutto con le manifestazioni espositive aggiuntive rispetto a quelle che si tengono attualmente nel polo fieristico urbano ma anche per il solo fatto di essere una sede

diversa e separata da quella storica, darà luogo ad un incremento delle attività sopraindicate. Non è detto però che tali attività si localizzino tutte ed esclusivamente nell'intorno della nuova sede. Per quanto riguarda le attività di segretariato, interpretariato, PR, pubblicità e marketing, è prevedibile infatti che, almeno inizialmente, i servizi di cui il Npf abbisogna, siano forniti dalle aziende che già oggi servono la fiera urbana, le quali, verosimilmente, si attrezzeranno per servire ambedue i poli ampliando e adeguando le loro attività alla nuova situazione anche, eventualmente, con l'insediamento di una sede prossima al Npf. In un secondo tempo, se la dimensione dei servizi aggiuntivi richiesti lo consentirà è probabile la nascita di nuove imprese in luogo.

Per quanto riguarda le attività non strettamente specializzate, si può invece immaginare, accanto ai fornitori tradizionali della fiera, un più immediato coinvolgimento della struttura produttiva locale, forte e diversificata e quindi in grado di rispondere alla nuova domanda.

Più variegata sono le valutazioni possibili riguardo il sistema ricettivo. Certamente la fascia alta della clientela fieristica, quella più ambita in quanto alimenta la quota più ricca del "turismo d'affari", continuerà a preferire i grandi alberghi del centro di Milano, per poter godere delle opportunità offerte dalla città (per usare direttamente la città): negozi di alta moda, ristoranti, teatri, cinema, musei, monumenti, ecc, in sostanza della qualità urbana. È ben vero che il sistema delle comunicazioni consente di raggiungere facilmente Milano dal Npf, ma è anche vero il contrario, ed è sempre preferibile (e preferito) alloggiare in centro città, dove viene consumato il tempo libero, e spostarsi per raggiungere la sede di lavoro, che viceversa.

Ciò vale anche per una quota di clientela della fascia media, che può comunque trovare a Milano strutture ricettive adatte alle proprie capacità di spesa. Ma è indubbio che la possibilità di trovare accoglienza nei pressi del polo espositivo sia da considerare un'opzione favorevole per una quota consistente di clienti - espositori e visitatori - della fiera. E' quindi assai probabile - come confermano alcuni segnali - che nei dintorni del Npf, nelle vicinanze dei nodi del sistema dei trasporti, ma anche in siti di elevata qualità urbana e ambientale, sorgano strutture alberghiere di qualità, nonché - a maggior ragione - ristoranti, locali di intrattenimento ecc.

Anche se la motivazione prossima per la nascita di tali attrezzature è il Npf, vale la pena di osservare, a questo proposito, che il miglioramento della qualità dell'accoglienza costituisce un evidente arricchimento che si riverbera positivamente sull'area stessa anche in vista di scenari di sviluppo più ampi e complessi.

E' chiaro, peraltro, come per ogni altro tipo di servizio, che le strutture ricettive e di accoglienza non sono distinguibili territorialmente, nel senso che non si dividono territorialmente il mercato generato dalla fiera urbana e dal Npf, ma funzioneranno come un sistema integrato, indipendentemente dall'ubicazione della sede delle manifestazioni fieristiche. Se così non fosse, infatti, si aprirebbe uno scenario di grave crisi, ad esempio, per gli alberghi ubicati nel capoluogo, che si vedrebbero sottratta la maggior parte della clientela fieristica che andrà a operare sul polo esterno; ma questa è, con tutta evidenza, un'assurdità da non prendere in considerazione.

In generale sembra di poter affermare, anche sulla scorta di analoghe esperienze straniere, che l'impatto diretto sul tessuto produttivo dell'area, in quanto fornitore di beni e di servizi per il Npf sarà consistente sebbene diluito nel tempo, anche in funzione delle tappe di assestamento e di entrata a regime del sistema dei due poli fieristici. Sebbene con gradazioni differenti, a seconda dei settori interessati, l'area coinvolta in questo processo non sarà però limitata ai comuni dell'immediato intorno del nuovo insediamento e riguarderà particolarmente Milano per le funzioni di elevata qualità. Sarà comunque compito degli enti e degli imprenditori locali del Rhodense "catturare" parte di questa ricca clientela con idonee iniziative capaci di migliorare l'offerta dell'area, con evidenti ricadute positive per la sua immagine e la sua attrattività.

4.3.

Nuove convenienze ubicazionali per attività di livello internazionale

Il processo di internazionalizzazione dell'economia ha assunto negli ultimi anni forme diverse e intensità crescente rispetto al recente passato e ha coinvolto direttamente, dopo la grande impresa, anche le medie e piccole imprese, la cui propensione all'esportazione è altissima. L'espansione internazionale delle PMI sembra essere un'estensione del modello organizzativo tipico dei sistemi locali di produzione, basato su specializzazione e cooperazione, sulla qualificazione della forza lavoro locale, sulla rete locale di fornitori e clienti e sugli altri fattori che definiscono l'ambiente locale, che per definizione difficilmente può essere riprodotto altrove. Per questo, le PMI tendono a delocalizzare la produzione all'estero meno frequentemente che le grandi imprese, ma tendono piuttosto a investire in strutture di *marketing*. Esse però trovano difficoltà a utilizzare strutture e modalità commerciali assai diverse da quelle tradizionali del mercato interno; inoltre, le PMI non raggiungono dimensioni minime per garantire i livelli di affidabilità necessari per integrarsi con le grandi imprese di distribuzione prevalenti all'estero. Allo scopo di sopperire a questi limiti, infatti, sono sorti negli ultimi anni consorzi e strutture di assistenza all'esportazione, su iniziativa di enti locali e delle associazioni delle PMI stesse. Inoltre, occorre considerare che il processo di internazionalizzazione avviene anche attraverso un processo inverso di penetrazione da parte di imprese straniere. Soprattutto le PMI dotate di elevati livelli tecnologici e di qualità sono state oggetto di operazioni di acquisto da parte di operatori esteri. In questo modo, beneficiano delle competenze e delle risorse e della capacità di distribuzione proprie della casa-madre, entrando così più facilmente nel circuito internazionale della subfornitura.

In questo quadro evidentemente la presenza della fiera può giocare un ruolo rilevante per le PMI del comprensorio. Non solo come luogo privilegiato di incontro e di scambio per le singole imprese, poiché questo è possibile anche nella sede fieristica urbana, sebbene in futuro la "vicinanza" potrà facilitare e stimolare ulteriormente questa funzione. L'innovazione, che dovrà ovviamente essere coltivata, consiste nel fatto che la fiera può diventare la "vetrina" del territorio, in grado di esaltarne l'immagine, sia come area di produzione manifatturiera, sia – soprattutto – come area con favorevoli condizioni per l'insediamento di nuove avanzate attività, di cui la struttura produttiva è un fattore di primaria importanza.

La tendenza generale alla terziarizzazione dell'economia non deve essere interpretata come un processo di deindustrializzazione, bensì come un processo di consolidamento del tessuto industriale come rete di imprese fortemente integrate con i servizi a sostegno dello sviluppo tecnologico e dell'internazionalizzazione. Il settore industriale è infatti il settore portante dell'economia lombarda e la Lombardia ha tutte le possibilità di continuare ad essere una regione manifatturiera. Per far questo ha bisogno di strumenti di politica industriale ma anche di una politica territoriale che coinvolga temi di varia natura, tutti concorrenti a rendere più efficiente il sistema territoriale e ad aprirlo verso l'esterno, anche con nuovi strumenti di cooperazione tra pubblico e privato.

È evidente tuttavia che il problema non può essere posto alla scala locale. La globalizzazione dell'economia ha messo in evidenza che la competizione per l'acquisizione di funzioni economiche, direzionali e di alta tecnologia di rango internazionale, si svolge non tra sistemi locali ma tra sistemi urbani e regionali complessi, capaci di offrire un ampio e articolato ventaglio di servizi di elevata qualità.

Le condizioni che rendono appetibile e competitiva sul mercato internazionale una regione urbana travalicano quelle tradizionali legate alla produzione, ai servizi finanziari, alla qualificazione professionale della forza lavoro. Entrano ora in gioco anche altre condizioni come, ad esempio: infrastrutture di mobilità locale, di livello europeo (ferrovie veloci) e mondiale (*hub* aeroportuale); centri universitari e di ricerca; centri culturali, musei, teatri; qualità

ambientale elevata; disponibilità di immobili di pregio per funzioni rappresentative; disponibilità di aree edificabili ecc.

Il riferimento d'obbligo, per la Lombardia e la regione padana, è dunque Milano e l'immagine di sé come città globale che essa proietta sulla scena internazionale. All'interno di questo quadro, che stabilisce la competitività dell'area milanese "città globale", peraltro, l'efficienza e l'offerta locale possono risultare decisive per l'insediamento locale di attività che hanno manifestato interesse per la regione milanese.

Come si è visto in precedenza, l'area rhodense gode di condizioni particolarmente favorevoli, nel quadro della più ampia regione milanese. L'insediamento della fiera, con tutta la dotazione di servizi di elevata qualità che si trascina – e la realizzazione delle importanti infrastrutture di trasporto che ad esso si è accompagnata – conferiscono all'area un insieme di importanti risorse, di carattere territoriale e ambientale, relative alla mobilità, scientifiche e tecnologiche, produttive, che accortamente utilizzate aprono nuove importanti prospettive di sviluppo, da ricercare, beninteso, non in un ambito strettamente locale ma nel quadro più complessivo dell'area milanese.

Un sommario elenco di tali risorse, in parte preesistenti, in parte propiziate o valorizzate (o da valorizzare) dall'insediamento della fiera, comprende, per non citare che le più significative:

- un tessuto produttivo e un'imprenditoria vivaci;
- la fiera con le sue attività espositive, le sue strutture del servizio, specie se ad esse si accompagneranno attività collaterali connesse, come quella congressuale, come era nelle previsioni iniziali, e altre ancora⁶;
- la presenza, ai margini dell'area, di università, istituti di ricerca tecnologica e scientifica ecc. di elevato livello e notorietà internazionale;
- la presenza di una stazione ferroviaria per i treni veloci AC;
- collegamenti diretti e veloci con il centro di Milano, sia mediante la metropolitana, sia mediante il passante e il SFR;
- l'essere situata sull'asse tra Milano e l'aeroporto della Malpensa;
- un insieme di parchi e aree verdi, facilmente collegabili per formare un sistema ambientale di qualità;
- una rete di ville e edifici storici che possono essere adibiti a manifestazioni culturali di pregio;
- un patrimonio di aree industriali dismesse, anche di rilevante dimensione, per l'insediamento di attività produttive di vario genere.

Esistono, in altre parole, condizioni che fanno del Rhodense un'area privilegiata per l'insediamento di funzioni e di attività proprie della città globale milanese.

Un esempio delle potenzialità di sviluppo apportate dalle nuove infrastrutture che insistono sull'area è dato dall'esperienza francese, che mostra come attorno ad alcune grandi stazioni TAV si siano creati nuovi poli di sviluppo. "Euralille" è un nuovo polo urbano dell'area metropolitana di Lille, sorto attorno alla stazione di biforcazione della linea TAV da Parigi per Bruxelles e Londra, ed è quindi inserita in un contesto di rapide comunicazioni internazionali. Essa si estende su una superficie di 120 ettari e comprende attività direzionali, commerciali e servizi ed è destinata a diventare, secondo i promotori, il volano per lo sviluppo della regione, duramente colpita dalla crisi industriale.

Un secondo esempio è quello della stazione TAV di Massy, nella banlieu meridionale di Parigi, ben collegata (20' circa) al centro della metropoli, al vicino aeroporto di Orly e all'aeroporto "Charles de Gaulle". In questo nuovo polo di sviluppo urbano, nell'ambito della tendenza al decentramento dal centro urbano, e grazie alla elevata accessibilità, è stato realizzato un polo

⁶ Un esempio di attività fieristica integrata con altre funzioni di tipo territoriale è dato dal NEC (National Exhibition Center) di Birmingham (GB), uno dei principali poli fieristici europei, che gestisce, oltre alle esposizioni fieristiche vere e proprie, un centro congressi, un auditorium per concerti e spettacoli di vario genere e strutture sportive, utilizzate anche per eventi diversi con grande partecipazione di pubblico.

tecnologico di rilevanza internazionale, oltre che uffici, un centro commerciale, un palazzo dei congressi, un teatro.

Sono esempi di due interventi assai diversi, l'uno con orientamento prevalentemente direzionale, l'altro tecnologico, fatti al solo scopo di evidenziare come la grande accessibilità, interna ed esterna della nostra area, possa esaltarne le potenzialità di sviluppo fondate su presupposti esistenti o in via di realizzazione.

Le aree industriali dismesse – da problema, quali sono state per lungo tempo considerate – sono diventate una risorsa di primaria importanza. Il grande consumo di suolo per usi urbani ha reso ormai quelli agricoli residui un bene scarso da conservare accuratamente, anche a fini ambientali. La scarsità di suoli edificabili ha di conseguenza conferito alle aree industriali dismesse una funzione di grande rilevanza. Nei comuni di cintura di Milano, quelle di dimensioni ragguardevoli sono state per la maggior parte già riutilizzate; il Rhodense, invece, grazie anche alla maggior tenuta nel tempo delle grandi aziende e alla dismissione più tarda, può contare su un consistente patrimonio di aree dismesse, prima fra tutte l'area di Arese, per l'insediamento di funzioni proprie di una città globale.

Il riutilizzo delle aree dismesse deve tuttavia appoggiarsi ad un disegno di grande respiro, non strettamente locale, allo scopo di evitare lo spreco di una così importante risorsa con interventi di tipo incrementale, decisi in sede strettamente locale e comunale, riservando le aree di maggior pregio – sotto il profilo dimensionale e dell'accessibilità – a insediamenti di funzioni di qualità e di significato strategico, anche se ciò può significare talvolta la rinuncia ad un utilizzo più immediato.

Una conseguenza della globalizzazione, del resto, è stato il passaggio dalla competizione tra funzioni (per stabilirsi in determinate aree) alla competizione tra aree (per acquisire le funzioni e le attività qualificate ritenute convenienti e desiderabili).

Ciò significa che l'esistenza di condizioni favorevoli all'insediamento non è, di per sé, un fattore sufficiente ad attirare le imprese sul proprio territorio; è necessaria una forte e coerente di *marketing* territoriale, che appare sempre più uno strumento cruciale, che va sviluppato sfruttando tutte le opportunità che esso offre, agendo sugli elementi deboli del sistema, ad esempio sull'ambiente. Si può offrire ciò che si ha; ma anche ciò che si decide di costruire e realizzare. Poiché non si può offrire ciò che non si ha, si tratta di fare il percorso inverso, costruire cioè una realtà prossima all'immagine che si desidera offrire, richiesta dai potenziali investitori. Il *marketing*, in sostanza, non va inteso solo come un'operazione di carattere commerciale e di comunicazione, volta ad offrire un'immagine positiva del territorio, ma anche uno strumento che può essere agito per modificare positivamente la realtà del territorio stesso. Un'operazione, questa, che deve essere rivolta non solo verso le attrezzature e le condizioni direttamente riguardanti le attività produttive, ma anche verso gli aspetti che concorrono a determinare quella che si suole indicare, con un termine generico ma ben evocativo, come "qualità della vita": ambiente, cultura, intrattenimento, ecc. Si tratta di aspetti che stanno acquistando sempre maggiore importanza nel determinare l'attrattività di un'area, soprattutto per insediamenti di elevata qualità, come è appunto nelle potenzialità del Rhodense. Inoltre, cosa della massima importanza, si tratta di aspetti che arricchiscono il patrimonio "sociale" dell'area incidendo così positivamente sulla vita degli abitanti dell'area, e che, proprio per questo, andrebbero comunque valorizzati.

Parallelamente alla capacità di competere verso l'esterno, appare necessaria una forte volontà e capacità di cooperazione all'interno. È da evitare il rischio di disperdersi in iniziative sporadiche non coordinate e quindi, inevitabilmente, di dimensioni e respiro limitati, in grado di generare solo effetti locali, inadeguati rispetto alla posta in gioco; rischio, questo, non remoto e già riscontrato in aree non lontane dal Rhodense.

Al contrario, si impone un'azione comune tra enti locali e operatori privati, che coinvolga la popolazione, allo scopo di predisporre un progetto strategico capace di dare coerenza e unità di intenti a tutte le iniziative. Ovviamente, dovrà essere ben presente che l'area è parte della più vasta e complessa regione urbana milanese, città globale, nella cui ottica vanno cercate le ragioni specifiche e più locali di sviluppo.

I processi di crescita nelle forme desiderate, in altre parole, non avvengono deterministicamente perché esistono le condizioni idonee: essi sono al contrario il frutto di una serie di azioni consapevolmente costruite in vista dell'ottenimento degli esiti attesi. Una forte e attenta regia è condizione essenziale per il governo dei processi di cambiamento, per l'efficiente gestione degli strumenti messi in campo, per favorire la partecipazione dei privati ai progetti, per sollecitare e consolidare il consenso dei cittadini: in ultima analisi, per il successo delle iniziative.

Per concludere questo capitolo, si può affermare che tra gli effetti dell'insediamento del nuovo polo fieristico nell'area dismessa della raffineria AGIP può essere annoverato anche, e non tra i meno importanti, quello di aver fornito l'occasione di ripensare le strategie di sviluppo del territorio, auspicabilmente (come peraltro le iniziative finora intraprese dimostrano) attraverso uno progetto strategico di grande respiro, con la partecipazione di tutti gli enti e dei privati interessati.

4.4.

La valorizzazione dell'aeroporto *hub* di Malpensa

Nell'ambito delle potenzialità dell'area, un aspetto che merita di essere ricordato, sebbene sia stato ampiamente studiato e valutato, riguarda la valorizzazione delle opportunità create dall'aeroporto di Malpensa.

Nel mercato aeroportuale europeo, esso non ha ancora raggiunto un rango adeguato alle sue ambizioni e alle sue potenzialità, a causa della concorrenza di altri scali, concorrenza paradossalmente favorita e alimentata dai voli che collegano Linate agli altri *hub* europei⁷. Ciononostante, lo sviluppo dei collegamenti aerei diretti di raggio intercontinentale, seguito all'attivazione di Malpensa, ha inserito Milano, e più in generale la regione milanese, tra le potenziali localizzazioni di attività produttive, logistiche e commerciali di società operanti a livello globale che puntano a sfruttare l'accessibilità mondiale propria dell'*hub*.

Tali società tendono a stabilire poche sedi operative, ubicate nei nodi delle comunicazioni aeree mondiali, ossia in zone prossime ad un aeroporto *hub*, dalle quali sia possibile nel contempo raggiungere e servire direttamente la vasta area coperta dalla funzione di raccolta dell'*hub* stesso. L'accessibilità mondiale richiesta riguarda le persone, coinvolgendo quindi attività prevalentemente direzionali. Oppure, tenendo conto della crescente importanza del trasporto aereo in questo settore, attività commerciali e di servizio riguardanti manufatti ad alto valore aggiunto. Oppure, più frequentemente, ambedue questi aspetti.

La tipologia di questi insediamenti che si appoggiano ad una elevatissima accessibilità aerea può essere assai varia, come dimostrano interessanti esperienze europee: dai centri strettamente direzionali per imprese, che necessitano di uffici in zone fortemente accessibili dall'aeroporto e dalla città, ai centri di stoccaggio e distribuzione di merci e di parti di ricambio di macchine. Una tipologia di insediamento legata all'elevata accessibilità aerea, di particolare interesse per l'area, è costituita dai centri che integrano al loro interno attività varie, al tempo stesso di tipo manifatturiero/industriale, di magazzino commerciale e di distribuzione, logistico e direzionale.

⁷ Non sembra azzardato affermare che la vicinanza di Linate a Milano (e di conseguenza la comodità di accesso), che non ha uguali in analoghe situazioni europee, e quindi la forte resistenza a ridimensionarne il ruolo, costituiscano una remora allo sviluppo e alla funzionalità complessiva del sistema aeroportuale milanese. Si tratta di un caso esemplare, e non risolto, di "conflitto" tra capoluogo e territorio regionale.

Tali centri ospitano sedi di società che operano in settori ad alta tecnologia, o per i quali sono richiesti, quando necessari, interventi o fornitura di macchine e di loro parti in tempi rapidissimi, o che trattano beni che richiedono ugualmente tempi rapidi di distribuzione; a queste funzioni, tipicamente commerciali e logistiche, si accompagnano talvolta attività più propriamente manifatturiere, sebbene di tipo leggero, come assemblaggio di parti di macchine o di altri prodotti industriali. Si tratta quindi di insediamenti che sfruttano – oltre all'elevata accessibilità – anche la capacità produttiva dell'area ove sono insediate e che ben si adattano, perciò, al contesto dell'area rhodense.

L'esperienza che più spesso viene richiamata su questo tema, quella dell'aeroporto di Amsterdam/Schipol in Olanda, consente di rilevare alcuni elementi di interesse. Il successo dei *business-park*, dove la dizione *park* – parco – sta a significare la grande attenzione posta ai caratteri ambientali e paesaggistici degli insediamenti, risiede su alcuni aspetti organizzativi, quali:

- una forte *partnership* pubblico – privato (in particolare la proprietà) per la gestione delle aree destinate ai parchi, in grado anche di garantire un'offerta di aree e di immobili differenziata e adeguata ai potenziali investitori;

- una offerta non preclusa a nessuna tipologia di insediamento, accompagnata alla capacità di selezionare le imprese interessate all'insediamento.

La capacità di anticipare la domanda è un aspetto particolarmente importante e probabilmente decisivo poiché, come è noto, i lunghi tempi degli adempimenti amministrativi dell'urbanistica italiana sono totalmente incompatibili con i criteri che presiedono alle decisioni di investimento, per i quali sono determinanti tempi certi per diventare operativi. Non è possibile, in altre parole, trovare prima il cliente e intraprendere poi l'azione di progettazione e di autorizzazione; al contrario "conquistare" i potenziali investitori stranieri (ma anche italiani, poiché la competizione riguarda tutti) occorre predisporre moduli di offerta progettati e autorizzati, in modo da evitare le fasi più lunghe del complesso iter di realizzazione. Ciò comporta evidentemente investimenti anticipati, ma è un passaggio ineludibile per garantire tempi certi a chi manifesta l'intenzione di insediarsi nell'area: tanto più, come ricordato in precedenza, che la competizione avviene tra le aree per catturare gli investitori, e non viceversa, e che esistono valide alternative europee alla localizzazione nella regione milanese.

Si tratta, in ogni caso, di azioni complesse che richiedono adeguate competenze e flessibilità di gestione. Sembra auspicabile, perciò, la creazione di un'apposita agenzia, a partecipazione pubblica e privata, che abbia lo scopo di provvedere: alla selezione dei segmenti, di domanda internazionale potenzialmente interessata, più coerenti con le caratteristiche produttive e con il progetto strategico dell'area da mettere a punto; alla gestione delle pratiche autorizzative, in modo da accelerare i tempi burocratici; alla gestione unitaria del patrimonio immobiliare (prevalentemente ma non esclusivamente aree dismesse); ad una stringente politica di *marketing* territoriale a livello internazionale.

5.

VALUTAZIONE DELLA DOMANDA ATTENDIBILE: LE OPPORTUNITÀ PER I PROGETTI DI INNOVAZIONE TECNOLOGICA

5.1

L'innovazione tecnologica come requisito per lo sviluppo economico

Occorre qui una digressione (un po' lunga), sia dal punto di vista delle economie esterne all'area studio, sia riprendendo un elemento importante dal quadro lombardo.

È del tutto evidente che, nel lungo periodo, si pone per l'Europa il problema di un ruolo mondiale paritario con gli Usa; tale nuovo ruolo potrà essere conseguito, oltre che con atti di politica estera, con l'affermarsi di un ruolo economico paritario con gli Usa (facilitato dall'Euro). Tale ruolo occorre conquistarlo nell'economia dell'innovazione (conviene ricordare che, oggi, l'80% delle esportazioni Ue è destinato ai "paesi poveri").

La Lombardia ha il ruolo di "leader innovativo" a livello nazionale ed europeo

Inutile dire che, quanto di seguito si è cercato di illustrare, altro non vuol essere che un quadro di riferimento del medio-lungo periodo; che altri spunti (che si potranno leggere nell'ultimo capitolo, quello dei "progetti") sono più praticabili nell'immediato.

Tuttavia, pur rischiando di "sforare" nell'astratto (nelle prospezioni conseguenti alle "politiche dell'annuncio"?), abbiamo ritenuto opportuno occuparci di un possibile (auspicabile, per il nostro Paese) quadro futuro.

5.2

I settori più indicati per il contesto lombardo

È utile prendere spunto dal Rapporto Finale (dicembre 2002) di un progetto finanziato da Regione e Fondazione Cariplo e affidato all'IReR (Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia).

Si tratta del Progetto Rise (Ricerca, Innovazione e Sviluppo Economico: Un percorso regionale per l'eccellenza)

Si ritiene Rise importante perché – a differenza di altre ricerche (anche notevoli) sviluppate negli anni scorsi, che hanno individuato i filoni di potenziale sviluppo del nostro know how tecnologico – è un vero e proprio "progetto", che si è avvalso di contributi di ricercatori e responsabili delle università, di enti di ricerca, di grandi imprese operanti nei settori delle tecnologie innovative.

Il Progetto Rise individua:

- le Tecnologie Emergenti Critiche, ossia i campi di ricerca più promettenti e interessanti, con riferimento sia al successo tecnico-scientifico, sia all'impatto sulla crescita economica, sociale e culturale;
- la possibile resa degli investimenti, al fine dell'allocazione ottimale delle risorse (finanziarie, professionali, ecc.) disponibili.

I campi di ricerca individuati sono:

- ICT, Information Communication Technologies
- Biotecnologie
- Nanotecnologie
- Tecnologie energetiche
- Materiali avanzati.

La verifica su quali di questi nuovi campi il sistema tecnico-scientifico e produttivo lombardo è (o può) diventare "competitivo" a livello mondiale si è conclusa con l'indicazione dei "Materiali avanzati" (per una prima fase di investimento) e delle "Tecnologie energetiche" per una fase successiva.

Da queste tecnologie si attendono buone ricadute economiche nel medio termine (per la prima) e nel medio-lungo termine (per l'altra).

Entrambe le tecnologie sono altamente congruenti con le caratteristiche, le risorse e gli attori del sistema socio-economico lombardo; esiste una buona base di partenza in termini di strutture, competenze, conoscenze tecnico-scientifiche ed appare fattibile l'acquisire le risorse umane per raggiungere una posizione di eccellenza nello sviluppo tecnologico, anche in considerazione della non eccessiva competizione della ricerca alla scala internazionale.

Infine: il Progetto Rise propone un “Piano d’Azione” per i due committenti (Regione Lombardia e Fondazione Cariplo), volto a realizzare un Cluster d’eccellenza nell’area dei Materiali Avanzati in Lombardia (con “cluster” si intende “una concentrazione geografica di attori correlati ad un determinato settore. Gli attori in questione possono essere imprese, università, centri di ricerca, finanziatori e qualsiasi altro soggetto che possa influire in modo marcato su tale settore”).

Si intendono per Materiali Avanzati:

- Materiali nanocompositi polimerici;
- Materiali ceramici e compositi a matrice ceramica;
- Materiali compositi a matrice metallica;
- Compositi a matrice polimerica;
- Materiali optoelettronici per telecomunicazioni.

Di queste cinque tecnologie sono identificate e illustrate:

- le possibilità applicative
- i vantaggi per le produzioni
- i potenziali utilizzatori (anche industrie lombarde)
- i centri che rendono fattibile il progetto (prima di tutto le università e i centri di ricerca: tra le altre università, Politecnico e Statale Bicocca)
- il piano d’azione e le risorse necessarie.

[Quanto scritto ai paragrafi precedenti ha avuto un seguito; la Regione ha infatti avviato alcune iniziative, tra le quali quella annunciata da “lombardianotizie”, Notiziario dell’Ufficio Stampa della Regione, del 14 luglio 2003: *Legnano diventerà un polo di eccellenza mondiale nel campo della ricerca sui nuovi materiali. Nell'area "Tecnocity Alto Milanese" nascerà un centro tecnologico per prove e ricerche sui nuovi materiali applicati alla domotica e al risparmio energetico. [...] I laboratori di sperimentazione costituiranno il primo nucleo di un vero e proprio "cluster" nel settore, ovvero di un distretto caratterizzato dalla prossimità fisica e dall'interazione tra centri di ricerca e aziende che applicano le tecnologie e realizzano i prodotti.*]

In conclusione:

a. Per quanto concerne le Tecnologie Emergenti Critiche (sopra definite) qualcosa, in Lombardia si muove: sia dal lato di progetti come questo, sia dal lato delle realizzazioni. Ad esempio: il centro di ricerca sull’energia dall’idrogeno ad Arese finanziato dalla Regione alla fine di febbraio 2003; ST Microelectronics (con impianti ad Agrate, Settimo Milanese e Catania), terza nel mondo nel settore della microelettronica; Corning Oti di San Donato Milanese (di proprietà Usa; fino a due anni fa, quando era della Pirelli, si chiamava Optical Technologies), con il 20-25 % del mercato mondiale, fa l’Italia leader nella fotonica [“Il sole 24 ore”, 27.4.03].

b. La ricerca innovativa, che partecipa ad una “economia della conoscenza” destinata a sostituire l’economia che noi conosciamo (che è quella delle materie prime e della mano d’opera) non potrà che appoggiarsi alle università (l’ha spiegato bene Alfonso Fuggetta, del Politecnico, al al Convegno di Rho del giugno 2003).

c. Le università dovranno necessariamente far partecipare la propria “conoscenza” alla crescita economica, dovranno porsi al crocevia dell’innovazione del Paese; quindi dovranno progressivamente diventare “incubatori di nuove imprese”. Andrà estesa la formazione di base, quella professionale e quella continua attraverso iniziative di “partnership” con le imprese e le istituzioni; andrà estesa la ricerca di base e quella applicata attraverso iniziative di “partnership” con le imprese e le istituzioni

d. Per la ricerca innovativa, alla riduzione dei finanziamenti nazionali corrisponde l’aumento dei finanziamenti UE; ma i finanziamenti UE premieranno i centri di ricerca che si aggregheranno intorno a grossi progetti, in vista di una *politica comunitaria per la ricerca e l’innovazione*. [Il Sesto Programma Quadro ha come missione proprio quella di creare un *sistema europeo della ricerca*, agendo sull’armonizzazione delle tematiche e degli investimenti in ricerca, sulla

cooperazione delle imprese e enti di ricerca europei, e sulla mobilità dei ricercatori nel territorio dell'Unione.]. E del tutto evidente, quindi: da un lato, il possibile ruolo che può svolgere la Lombardia (già ora tra le regioni europee più dotate di centri di ricerca); dall'altro lato, l'importanza dell'accessibilità da lunga, media, breve distanza.

e. Gli undici comuni dell'intorno del Nuovo Polo Fieristico, adeguatamente supportati da Provincia e – soprattutto – Regione (come è riportato dal paragrafo seguente), hanno l'opportunità (per le ragioni di seguito sintetizzate) di mettere a frutto le proprie risorse territoriali presenti e future (ciascuna di queste risorse è rara, se non unica, in Lombardia; sicuramente unica è la compresenza le altre rare: e non solo), partecipando attivamente alla costruzione di un loro possibile futuro.

5.3

La politica regionale per l'innovazione tecnologica

Il Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2003 –2005 (Dpefr) della Regione Lombardia è suddiviso in due parti, la prima delle quali è dedicata allo Stato di attuazione e aggiornamento del Prs (Piano Regionale di Sviluppo).

Ci sembra utile citare integralmente dalla Prima parte del Documento, dal capitolo "Area dello Sviluppo socio-economico e culturale: La competitività", il paragrafo "La Ricerca e il trasferimento tecnologico", che illustra nel modo più chiaro la politica della Regione in questo settore.

"Il nuovo art.117 della Costituzione riconosce alle regioni una potestà concorrente in materia di ricerca scientifica e tecnologica e di sostegno all'innovazione per i settori produttivi. La modifica costituzionale inaugura, per la Lombardia, una nuova stagione, caratterizzata dal progressivo superamento della logica di "sostegno al settore" in favore di una logica di <valorizzazione del sistema>.

"Un'occasione, questa della riforma costituzionale, utile per consolidare definitivamente, anche attraverso l'istituzione del "Forum della Innovazione", il ruolo di *Governance* della Regione, quale snodo strategico tra la dimensione europea e nazionale e la dimensione locale, commisurata alle esigenze ed alle prospettive di sviluppo proprie del tessuto economico e produttivo lombardo.

"La politica regionale, in questo settore, si fonderà sul partenariato con le Università, gli Enti locali ed i Centri di ricerca pubblici e privati, quale modalità ordinaria per creare e sviluppare sinergie tra i diversi attori locali direttamente coinvolti nel processo di sviluppo scientifico e tecnologico della Lombardia.

"Particolare attenzione verrà data alla qualificazione ed allo sviluppo del network dei Centri eccellenza, attraverso l'introduzione di sistemi di accreditamento e di certificazione qualitativa (rating), nonché la sperimentazione di nuovi strumenti finanziari per le imprese a sostegno della ricerca applicata e dello sviluppo precompetitivo (voucher tecnologici).

"Verrà realizzato il Progetto Rise per sostenere, in una visione strategica, lo sviluppo tecnologico del sistema produttivo lombardo. In particolare si sarà messo a punto un piano d'azione per il sistema scientifico, tecnico ed industriale individuando un'area tecnologica trasversale per settori di applicazione e grandi potenzialità di ricadute per il sistema Lombardia.

"In questo scenario, la programmazione negoziata rappresenterà uno dei principali strumenti d'intervento. L'impegno è quello di definire e sottoscrivere un Accordo di Programma quadro con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, ad integrazione di quello già sottoscritto lo scorso anno con il Ministero delle Attività Produttive. Nell'ambito degli strumenti del partenariato verranno sperimentati, con alcune Amministrazioni Provinciali, "Protocolli d'Intesa" per consolidare forme adeguate di sinergia finalizzate alla promozione di azioni per il

sostegno all'innovazione tecnologica delle Pmi e allo sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali – occupazionali nei settori avanzati.

“Sul fronte europeo, l'attivazione del VI Programma Quadro in materia di ricerca, vedrà la Regione impegnata finanziariamente a sostegno della partnership tra imprese e tra soggetti pubblici e privati, per favorire l'accesso e la partecipazione del mondo imprenditoriale e scientifico lombardo ai programmi di ricerca dell'Unione Europea.”

5.4

Requisiti insediativi

Per quanto riguarda il richiamo al quadro internazionale e al Progetto Rise, conviene ragionare su quelli che, dai convegni e dalla pubblicistica, emergono come i cinque requisiti richiesti per l'insediamento di imprese / centri di ricerca in tecnologie avanzate.

I requisiti si riferiscono a:

- Disponibilità di aree;
- Buoni mezzi di comunicazione & trasporti pubblici (a lunga / media / breve distanza);
- Vicinanza a grandi città;
- Vicinanza a università / centri di ricerca importanti;
- Opportunità di risiedere in begli ambienti (verde, sport, vita culturale, ecc.).

Ai cinque requisiti ne va aggiunto un sesto (forse il più importante), che riguarda la buona gestione del territorio e le facilitazioni e opportunità di insediamento per le imprese (marketing territoriale)

5.5

L'offerta territoriale dell'area di studio per attività innovative. Le opportunità

Gli undici comuni dell'intorno del Npf, grazie alle loro risorse territoriali, soddisfano ampiamente a questi cinque requisiti: Infatti si caratterizzano per:

5.5.1

Disponibilità di aree

Si può continuare (e migliorare) il già avviato ciclo di sostituzione delle aree dismesse

5.5.2

Buoni mezzi di comunicazione & trasporti pubblici (a lunga / media / breve distanza)

È del tutto evidente la straordinaria accessibilità dell'intorno del Nuovo Polo Fieristico

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, la Fiera è dotata di tre nuove fermate / stazioni:

- 1a. fermata alta capacità (AC); consente di raggiungere Torino in 40 minuti;
- 1b. fermata Servizio Ferroviario Regionale (SFR), sottostante alla precedente;
- 1c. M1 (prolungata da Molino Dorino).

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, l'anello viario che circonda la Fiera è servito da:

- 1d. nuova uscita Tangenziale Est (TE) in corrispondenza della Fiera, con svincoli a più livelli e corsie dedicate agli automezzi degli allestitori / espositori;
- 1e. nuovi svincoli di uscita Mi-To (A4);
- 1f. prolungamento Rho Monza, con nuovi svincoli di uscita Mi-Laghi (A8);
- 1g. deviazione Strada del Sempione (SS33), attraverso il Centro d'interscambio di Cascina Merlata, che sgrava dal traffico l'abitato di Pero;
- 1h. prolungamento e conclusione ovest della Strada Interperiferica (ex Gronda Nord), che consente un rapido collegamento con i quattro poli di ricerca del Nord Milano già citati: ospedali Niguarda e San Raffaele; poli universitari di Bovisa e Bicocca;

Importante, infine, la vicinanza di Malpensa (nonché di Orio al Serio / Linate, raggiungibili con Sfr): la ricerca nelle tecnologie avanzate comporta collaborazioni europee; infatti, per ottenere i finanziamenti UE occorre connettersi in network sopranazionali ed è quindi necessario collocarsi in prossimità dei gangli delle comunicazioni internazionali.

5.5.3 Vicinanza a grandi città

Il rapido collegamento con Milano è garantito sia da M1, sia dal Passante: Milano si sta arricchendo di nuove attrazioni: sulla Stazione Vittoria in programma la Beic / nuovi musei a Bovisa / centro congressi a Rogoredo / ecc.

Sarà raggiungibile facilmente Torino (40' con treno ad Alta Capacità).

Sarannoraggiungibili gli altri capoluoghi lombardi (grazie al Servizio Ferroviario Regionale).

5.5.4 Vicinanza a università / centri di ricerca importanti

Come già scritto, dovendo competere con Usa e Giappone, l'UE destina i propri finanziamenti particolarmente a gruppi europei coordinati, in grado di raggiungere una massa critica adeguata; per lo scambio tra i centri di ricerca, è molto utile la vicinanza;

Come già scritto, le università avranno un ruolo sempre più importante per la ricerca; dovranno sempre più partecipare alla creazione di nuove imprese (dovranno divenire "incubatori")

Una nuova linea metropolitana – proposta da tempo dal DPA del Politecnico – unirebbe (da est a ovest) San Raffaele; Bicocca; Niguarda; Bovisa; NPF, ovvero quattro centri di ricerca lombardi tra i più importanti.

Politecnico a Bovisa sarà raggiungibile in pochi minuti con Sfr.

5.5.5 Opportunità di risiedere in begli ambienti (verde, sport, vita culturale, ecc.)

Come apprendiamo quasi quotidianamente dai giornali, occorre cercare di attrarre "cervelli e intelligenze" in Italia, come altri paesi (USA soprattutto) fanno da tempo.

Una delle tare della Lombardia (e soprattutto di Milano) è la scarsa attenzione per l'ambiente (soprattutto dal punto di vista dell'inquinamento); al contrario, già da alcuni interventi svolti durante i precedenti incontri dell'Osservatorio (nonché da un Documento dei comuni dell'area Rhodense) è emersa la volontà di perseguire un'elevata qualità ambientale.

Pochissimi dei circa 15.000 allievi di Bovisa risiedono nell'intorno; forse già oggi (ovviamente vicino alle fermate FS, raggiungibili con il Passante) converrebbe realizzare – con gli (o invece degli) alberghi – residence per docenti e allievi;

Tra le ricchezze più importanti degli 11 comuni: parchi, aree protette, sistema delle ville storiche (di Arese, di Bollate, di Lainate, di Rho)

5.5.6

Come già scritto, ai cinque requisiti ne va aggiunto un sesto (forse il più importante), che riguarda la buona gestione del territorio / le facilitazioni e le opportunità di insediamento per le imprese:

- sviluppare azioni di marketing territoriale;
- efficienza e qualità dei processi amministrativi e decisionali;
- senza riferirsi a casi di altri paesi, si ricorda Catania, che sta divenendo centro di ricerca importante anche per l'insediamento di ST Microelectronics, la già citata azienda d'avanguardia di Settimo Milanese;
- in sintesi: occorre promuovere una politica d'attrazione verso competenze distintive e soggetti industriali eccellenti sulla scia di quanto avvenuto in Italia in troppi pochi casi, dove grandi aziende multinazionali, a seguito di processi di acquisizione di aziende italiane, hanno decentrato alle "unit" presenti in Italia la missione a livello mondiale di alcuni settori della loro Ricerca e Sviluppo complessiva. Come già detto, tale politica d'attrazione dovrebbe configurarsi come un

portafoglio composito (non solo incentivi e defiscalizzazione, ma anche servizi, trasporti, residenze, ecc.).

6.

LE AZIONI PROGRAMMATICHE. DIECI PROGETTI PER IL TERRITORIO

Nella seduta di insediamento dell'Onpf, il presidente Pastore citò tra gli obiettivi la "Elaborazione di linee progettuali e di proposte"; nella Premessa del presente Rapporto abbiamo già chiarito intenti ed obiettivi delle dieci proposte che qui di seguito vengono formulate. Queste dieci linee di intervento sono tra loro strettamente correlate, a volte si sovrappongono parzialmente; la loro scansione mira ad una maggiore chiarezza.

In generale, intendono confrontarsi con l'incredulità – che, ad esempio, emerge dall'articolo de "il Giorno" riportato in Premessa – che il territorio degli undici comuni possa "divenir città", tanto da poter ospitare manifestazioni sofisticate e da riuscire ad attirare élite.

La nostra ambizione: aiutare gli undici comuni a vincere questa sfida.

6.1

Progetto "Circuito della Fiera diffusa"

Nel proporlo abbiamo pensato innanzitutto alle ville e ai loro parchi come sedi di manifestazioni legate alla fiera, quali le presentazioni di iniziative e i lanci di prodotti, convegni, congressi, ecc., ma anche spettacoli; abbiamo pensato anche alla valorizzazione di vecchie industrie dismesse, non necessariamente di "gran qualità architettonica", ma nobilitabili

Rimandiamo a quello che succede già in certe zone di Milano, anche periferiche, ma ricche di storia insediativa e di "monumenti industriali", ovvero di fabbriche "nobilitate" dalle attività che ospitano⁸.

Passando invece a pensare – più che ad un singolo edificio o a complessi come quelli richiamati nella nota precedente - ad un vero e proprio ambito urbano trasformato dall'uso che ne viene fatto e dalle attività che richiama, rimandiamo alle attività che il Salone del Mobile induce in termini di manifestazioni collaterali in tutta Milano, in particolare a Porta Genova.

È un esempio attuale di "apparizione di nuova domanda" di uso di città: in occasione del recente Salone del Mobile, i giornali hanno scritto di un affollamento anche notturno, da "centro urbano", in una zona milanese fino a qualche anno fa semi-abbandonata, se non negletta, l'area circostante via Savona e via Bergognone. Qui si sono andate riallocando attività legate alla moda ed al design, grazie all'attrazione esercitata dal Sistema Navigli (risorse esistenti) e dal recupero dell'Ansaldo (ad opera del Comune). In occasione di fiere (del Mobile o del Momi, il salone che

⁸ Per fare quattro esempi di recupero non occasionale, ma meditato, di insediamenti industriali che hanno visto la dismissione delle attività originarie e che sono stati "nobilitati" dalle attività che ospitano, si citano:

1. Le esposizioni allestite dalla Fondazione Prada a partire dal 1995, prima nei capannoni di via Spartaco, poi in quelli dell'ex Lesa di via Fogazzaro; le mostre (1 o 2 all'anno) sono sicuramente state le più importanti manifestazioni di arte contemporanea svolte a Milano in questo periodo.
2. Il recupero in corso dell'ex Ansaldo ad opera del Comune di Milano, con la ubicazione di Musei, di attività del Teatro alla Scala e di altro.
3. L'allestimento dello spettacolo *Infinites* negli ex Magazzini della Scala a Bovisa, ad opera di Luca Ronconi e del Piccolo Teatro. Lo spettacolo ha registrato il tutto esaurito per tutte le repliche di due stagioni teatrali.
4. Infine – il recupero sicuramente più importante per Milano – il riadattamento operato dal Politecnico a Bovisa, dove quattro edifici industriali (ex Ceretti & Tanfani, ex Fbm, ex Ivi Ppg, ex Lepetit) permette di ospitare spazi didattici per 10.000 allievi e qualificate attività di ricerca (come la Galleria del vento, unica in Europa per possibilità di sperimentazione).

raccoglie le grandi industrie della moda “made in Italy”), questa zona appare un’appendice esterna della sede deputata del recinto fieristico⁹.

Quali sono le possibili “Porta Genova” del nostro territorio?

Le ville come il Castellazzo di Bollate o Villa Litta di Lainate, importanti complessi con edifici storici e parchi, potrebbero avere una funzione di rappresentanza non per il solo Npf.

Si citano queste due ville perché:

Villa Litta avrà sicuramente una destinazione universitaria; è infatti in via di perfezionamento un Accordo di Programma tra Ministero Beni Culturali, Regione, Provincia, Comune di Lainate e Politecnico che ha come obiettivo “il recupero funzionale di Villa Litta ai fini della localizzazione di attività universitarie e congressuali”;

per il Castellazzo di Bollate va segnalata la recente intenzione della Fondazione San Raffaele di destinarlo a sede universitaria¹⁰.

Questa destinazione delle ville – lungi dal confliggere con quanto proponiamo – si integra agevolmente con le funzioni saltuarie che qui si indicano, garantendone la gestione e la funzionalità per tutto l’anno.

Si potrebbero citare altre ville, alcune delle quali anche collocate in siti centrali.

Ricordiamo, inoltre, che di fianco al Santuario di Rho (monumento molto importante) è in via di dismissione lo storico stabilimento del Salumificio Citterio¹¹, del quale è auspicabile un’adeguata ridestinazione, che lo potrebbe inserire nel Circuito.

6.2

Progetto “Tempo libero” (per i nuovi utenti & per i vecchi e nuovi residenti)

No alla multisala recapito fuori porta (nei pressi di un nodo autostradale, vicino all’uscita autostradale).

Sì ad un centro dello spettacolo con una multisala polifunzionale (che comprenda anche una sala teatrale / auditorium) integrato nel tessuto insediativo dell’area.

Come già richiamato in precedenza, esistono esperienze (come il Nec, Nazional Exhibition Center, di Birmingham) che gestiscono – oltre alle manifestazioni espositive – attività culturali e di spettacolo di vario genere (si pensi alla proiezione di film in diverse lingue).

Non è escluso che tali strutture siano ubicate in prossimità, o addirittura all’interno, del recinto fieristico: ciò potrebbe dar luogo a forti sinergie con i servizi e le facilitazioni della fiera (accessibilità su ferro e gomma, parcheggi, ristoranti e bar). In questo modo si potrebbe conseguire un duplice effetto: garantire una nuova offerta all’utenza non fieristica (sia degli undici comuni che dell’area milanese in genere) e permettere una maggiore utilizzazione delle attrezzature realizzate in funzione della Fiera, quando la Fiera è chiusa (le sere, i periodi di vacanza come agosto e Natale).

6.3

⁹ Cfr. L. Asnagli, *Si trasferisce in via Tortona anche “White”, rassegna di avanguardia fino a ieri ospitata in Fiera. E l’ex quartiere delle fabbriche si popola di modelle e show room. La Moda alla conquista di porta Genova*, in “la Repubblica. Milano”, 5.7.2002, dove si legge: *A dare lustro al quartiere c’è un pezzo di moda che è sempre stato dentro al perimetro della Fiera. Si tratta di “White”, una rassegna di moda d’avanguardia e di tendenza, che si trasferisce in via Tortona, al Superstudio Più, abbandonando il Momi, lo storico salone che, in Fiera, raccoglie le grandi industrie del “made in Italy”. Ma perché questa spaccatura? “Non siamo in guerra con nessuno – assicura Luigi Ciocca, il presidente di Efima, l’ente fiere abbigliamento, che ieri ha presentato il nuovo progetto – la verità è che la moda vive di immagine, di ambienti speciali. E la Fiera non è più adatta a chi crea e produce collezioni che fanno tendenza”... La zona di Porta Genova è diventata uno snodo essenziale per chi si occupa di moda.*

¹⁰ Cfr. “Il giorno”, 7.11.2003: V. Vegetti, *Bollate: Villa Arconati apre alla scienza*, in cui il Sindaco Nizzola riferisce questa ipotesi,

¹¹ Cfr. G. M. Fagnani, *La sede attuale in centro città non consente di espandersi. La Citterio lascia Rho dopo 125 anni di attività. Lo storico salumificio si trasferirà a Santo Stefano Ticino*, in “Corriere della Sera”, 18.10.2003.

Progetto “Ambiente e tempo libero”

Il progetto prevede la costruzione di una rete territoriale di percorsi e luoghi per il tempo libero appoggiata alla rete dei corsi d'acqua naturali ed artificiali (correlando all'acqua i percorsi pedonali e le piste ciclabili).

Il programma d'intervento deve prevedere:

- la prosecuzione dell'azione di risanamento dei corsi d'acqua;
- il recupero delle rive di alcuni corsi d'acqua con ricostruzione di un paesaggio fluviale e formazione di percorsi pedonali e ciclabili (spazio delle passeggiate, del riposo, del gioco);
- il consolidamento di aree a parco pubblico o di oasi naturalistiche di interesse intercomunale (Parchi intercomunali: tra Rho e Pregnana / tra Settimo, Rho e Pero).

Il progetto deve valutare l'attendibilità della costruzione di impianti sportivi e per il tempo libero in prossimità dei nodi fra percorsi d'acqua e rete della viabilità locale.

Deve essere valutata, in particolare, la fattibilità di un recupero delle sponde dell'Olona, del canale secondario Villoresi, del canale scolmatore, di alcune teste di fontanili.

6.4

Progetto “Ambiente”

Il progetto prevede la individuazione di corridoi ambientali a separazione degli insediamenti urbani, da conservare all'uso agricolo od allo stato di natura (boschi e Groane).

Il progetto deve prevedere azioni di tutela e vincoli di inedificabilità.

6.5

Progetto “Reindustrializzazione”

La proposta (che prende le mosse da quanto scritto in due capitoli precedenti) nasce dalla consapevolezza che i modi di intervento nelle aree industriali dismesse debbano essere diverse in relazione alla loro dimensione.

Arese è un'opportunità unica (anche per la sua dimensione); necessita di strategie di scala differente da quelle impiegate per altre aree dismesse, pur di consistente dimensione, quali le aree Agip, Bull, Citterio, Italtel ed altre.

Su Arese è già avviato da tempo un processo che vede un particolare impegno della Regione.

La nostra proposta tende invece ad applicarsi alle altre aree, con obiettivi non necessariamente di sola reindustrializzazione (soprattutto le aree strategicamente collocate nel tessuto urbano).

6.6

Progetto “Residenza per la popolazione del territorio”

Il progetto prevede l'individuazione di interventi di edilizia agevolata e convenzionata per la popolazione residente.

Il programma d'intervento deve prevedere – a partire dal bilancio “domanda attendibile - risorse disponibili” e sviluppando studi e proposte già redatti da Cimep e PIM – criteri ed indirizzi per la realizzazione di edilizia economica e popolare (anche in locazione), sia col piano di zona che con interventi convenzionati (nelle varie forme previste dalla legge), valutando anche le procedure di finanziamento delle sovvenzioni e delle agevolazioni. alla costruzione.

6.7

Progetto “Gronda nord su ferro”

Sia il Pum (Piano Urbano della Mobilità del Comune di Milano) che la Provincia prevedono una metrotranvia, da Cascina Gobba (M2) al Npf, come sotto specificato; ci sono altresì proposte e studi che indicano – per la stessa tratta – la necessità di una linea di trasporto pubblico più capiente e veloce, tipo metropolitana o “metrotranvia moderna” [cfr. le proposte del Dpa,

Politecnico di Milano, e di Systematica Italia in Aa.Vv., *Nove parchi per Milano*, Electa, Milano 1995, pp. 138-141].

Questa linea supporterebbe il nuovo sistema insediativo del nord Milano (Niguarda / Bicocca / Falck Vulcano e le altre aree di Sesto S. Giovanni / recupero area Marelli / S.Raffaele) e del nord ovest in particolare (Politecnico / Npf / Malpensa), creando convenienze per attività (compresa la residenza) che chiedono anche elevata qualità ambientale e insediativa.

6.8

Progetto “Mobilità minuta”

Il progetto prevede interventi di adeguamento della rete di viabilità locale, finalizzati a massimizzare l'accessibilità ai nodi di interscambio con il trasporto su ferro e l'accessibilità fra comuni dell'area, nel rispetto di criteri di:

separazione del traffico locale dal traffico su media e lunga distanza

contenimento del traffico di attraversamento dei centri abitati

Il progetto si baserà su quanto già elaborato dai comuni, dalla Provincia e dal PIM.

6.9

Progetto “Disegno urbano”

È possibile inoltre individuare aree dove proporre un'operazione di vero e proprio “Disegno urbano”, riqualificando sia funzionalmente che architettonicamente, i siti.

Si fa riferimento ad aree di grande accessibilità che, adeguatamente infrastrutturate, potrebbero ospitare – oltre ad industrie – residenze; in particolare, si fa riferimento alla proposta del Rettore del Politecnico Ballio per un centro di ospitalità per studenti, docenti, ricercatori e visitatori dell'università che non sia solo una casa dello studente o un residence più o meno bello, ma che integri anche attività promozionali universitarie aperte alla popolazione.

6.10

Progetto “Sviluppo dell'autonoma produzione culturale del territorio, con un possibile ruolo propulsore delle università”

Il corollario delle azioni relative ai nove progetti sopra descritti, non può che essere questo decimo, il più ambizioso.

6.10.1

Per esplicitarlo nel modo più chiaro, si cita quel che sta avvenendo da non molti anni in un comune molto vicino, Cesano Maderno (confrontabile, per diversi aspetti, a ciascuna delle due città del nostro territorio, Rho e Bollate).

A Cesano Maderno sorgono due ville storiche, Villa Arese Iacini e Villa Borromeo (la più importante, con un vasto parco), distanti poche centinaia di metri.

Grazie ad un'accorta politica, Villa Borromeo – assai vasta – ospita: l'Università San Raffaele, con la sede e le aule della Facoltà di Filosofia; un albergo “Chateau du Relais”; una serie di ambienti e saloni di rappresentanza di proprietà comunale, ubicati a piano terra e affacciati sul parco, che ospitano con notevole frequenza concerti, mostre, manifestazioni varie.

Opportunamente, detti ambienti sono spesso usati anche dall'università.

La Villa Arese Iacini ospita, assieme agli uffici comunali di Sindaco e assessori: la nuova sede dell'Isal (Istituto per la storia dell'arte lombarda), che comprende anche l'archivio (100 mila volumi e altrettante fotografie) e pubblica “Arte lombarda” (storica e autorevole rivista, che si occupa principalmente del nostro patrimonio regionale); il World Museum, che ospita la donazione Barindelli di Swatch (la più completa collezione privata di questi orologi esistente). Infine, l'Amministrazione di Cesano Maderno – con la sua Agenzia turistica e con una decina di comuni vicini, ciascuno dei quali dispone di proprie attrattive – ha individuato un circuito che comprende i patrimoni già citati oltre all'oasi Lipu (un ambiente naturalistico dedicato alla

fauna volatile); una sessantina tra associazioni spontanee e gruppi parrocchiali collabora con l'Amministrazione nella gestione di tutte queste attività.

Le attività citate sono tipiche attività "urbane", se non da vero e proprio "centro urbano" (in particolare, l'Isal era ospitato in Palazzo Reale, di fianco al Duomo). Inoltre, sembra quasi che un'accorta regia abbia voluto accostare presenze di rara cultura ad altre presenze più consone ad un consumo più allargato (i pubblicitari direbbero: sono stati diversificati i target).

In questa sede non importa sapere le ragioni di tali insediamenti; importa, invece, notare che – nel loro insieme – configurano un "mix" di funzioni che, grazie alla diversificazione dell'offerta culturale, è atto ad innescare ulteriori processi positivi.

6.10.2

Non abbiamo citato questa iniziativa per indicarla a modello, ma per esemplificare un modo di indurre una vivacità culturale paragonabile – per presenze, varietà, frequenze, occasioni – a quella di una città di ben altre dimensioni e con ben altre risorse.

Anche tralasciando il Nuovo polo fieristico, già ora gli undici comuni possono contare su risorse forse superiori a quelle citate di Cesano Maderno:

- la già citata presenza di numerose ville storiche;
- la grande accessibilità a Milano;
- la possibilità di realizzare "circuiti turistici" che colleghino presenze storiche e naturalistiche;
- infine, la prossimità a diverse università: il Polo del Politecnico di Bovisa; il già citato centro didattico del Politecnico di Villa Litta di Lainate; la Liuc (Libera Università Carlo Cattaneo) di Castellanza, ubicata appena a nord ovest di Lainate; la Università Statale Bicocca; il Castellazzo di Bollate, dove potrebbe insediarsi l'Università San Raffaele.

Già ora il territorio potrebbe ospitare, con pubblica utilità, residenze per universitari.

L'ha già notato Ballio, Rettore del Politecnico, intervenendo al Convegno di Rho del giugno 2003, già richiamato, durante il quale affermò: "Sollecito il territorio a considerare la creazione di strutture d'accoglienza per i giovani per bilanciare, in termini di stanzialità, l'ospitalità occasionale data ai visitatori fieristici. Per quanto riguarda invece l'innovazione e la ricerca, siamo convinti che il decentramento del Politecnico comporti stretti rapporti con il territorio, anche in termini d'innovazione. [...] Sogno che questo territorio diventi anche un polo di residenzialità, di attrazione intelligente e vivace per i giovani che lavoreranno, innovando, sia in Bovisa che in Arese."

6.10.3

Anche grazie al pronunciamento di Ballio, quindi, possiamo immaginare – più che semplici "case dello studente" o "residence per docenti" – veri e propri "presidi universitari" che integrino servizi come aule, aule informatizzate, biblioteche di studio.

Quali vantaggi potrebbe apportare la presenza dei giovani universitari dislocati nei diversi "presidi" ubicati, soprattutto, nelle vicinanze delle stazioni ferroviarie?

Questa presenza potrebbe:

grazie alle dotazioni citate, facilitare una rapida "alfabetizzazione informatica" di massa, imprescindibile per gli stretti rapporti innovativi auspicati dal Rettore Ballio (peraltro, nella seduta di insediamento dell'Onpf, Pastore citò tra gli obiettivi la "Promozione della qualità e dell'innovazione del tessuto imprenditoriale locale"); gli studenti più bravi potrebbero svolgere ruoli da tutor, pagandosi così parte dei costi di studio;

contribuire ad iniziative culturali rivolte a tutta la popolazione, come – ad esempio – quelle teatrali evocate dai Sindaci Pessina e Romanò nella seduta dell'Onpf del 6.11 u.s.; la pratica teatrale nelle università è diffusa, in particolare quella gestita e autoprodotta dagli stessi allievi.

6.10.4

Più in generale, in quell'occasione i Sindaci Pessina e Romanò manifestavano una preoccupazione così da noi intesa: l'arrivo della Fiera offre sicuramente l'occasione di un

generale miglioramento delle condizioni di vita, quindi anche culturale; però del culturale soprattutto ricettivo, passivo, che semplicemente riceve senza rielaborare e produrre. Occorre puntare, invece, a promuovere centri di cultura attivi, in grado di produrre conoscenza in modo autonomo; Romanò evocava la possibile nascita di un centro teatrale, in collaborazione con l'Università Cattolica.

Il presente lavoro, che – nei nostri auspici – vorrebbe rappresentare l'inizio di un iter, ambisce a sintonizzarsi con queste intenzioni, intende interloquire con queste volontà.

TAVOLE INSERITE NEL FASCICOLO

TAV.A1

**TENDENZA INSEDIATIVA AREA VASTA.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1951-61 SCALA 1:
400.000**

TAV.A2

**TENDENZA INSEDIATIVA AREA VASTA.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1961-71 SCALA 1:
400.000**

TAV.A3

**TENDENZA INSEDIATIVA AREA VASTA.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1971-81 SCALA 1:
400.000**

TAV.A4

**TENDENZA INSEDIATIVA AREA VASTA.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1981-91 SCALA 1:
400.000**

TAV.A5

**TENDENZA INSEDIATIVA AREA VASTA.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1991-01 SCALA 1:
400.000**

TAV.B1

**TENDENZA INSEDIATIVA AMBITO 11 COMUNI.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1951-61 SCALA 1:
60.000**

TAV.B2

**TENDENZA INSEDIATIVA AMBITO 11 COMUNI.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1961-71 SCALA 1:
60.000**

TAV.B3

**TENDENZA INSEDIATIVA AMBITO 11 COMUNI.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1971-81 SCALA 1:
60.000**

TAV.B4

**TENDENZA INSEDIATIVA AMBITO 11 COMUNI.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1981-91 SCALA 1:
60.000**

TAV.B5

**TENDENZA INSEDIATIVA AMBITO 11 COMUNI.VARIAZIONE % POPOLAZIONE 1991-01 SCALA 1:
60.000**

ELENCO DELLE TAVOLE ALLEGATE (CON I RELATIVI COMMENTI E L'INDICAZIONE DELLE FONTI)

TAV. 01

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

TAV. 02

INQUADRAMENTO GEOGRAFICO METROPOLITANO

TAV. 03

TENDENZA INSEDIATIVA

TAV. 04

MOSAICO DEI PIANI REGOLATORI

TAV. 05

RISORSE AMBIENTALI

TAV. 06

ANALISI DEI SISTEMI FUNZIONALI

TAV. 07

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

FONTI

.

Commento alla Tav. 01: Inquadramento territoriale

La tavola mostra la struttura del territorio urbanizzato, trascurandone i limiti amministrativi e identificando:

- i caratteri fisico -ambientali (le valli dei fiumi Dora Baltea, Sesia, Ticino, Adda, Serio, Oglio), del sistema collinare e dei laghi della fascia prealpina, che insieme a parchi e aree protette caratterizzano questo ambito territoriale;
- i sistemi urbani riconoscibili, consolidatisi nel tempo sugli scambi di relazioni commerciali, culturali e produttive: l'area metropolitana milanese, la direttrice del Sempione con la conurbazione di Busto –Legnano –Gallarate, l'area torinese, la fascia pedemontana intermedia;
- il sistema delle infrastrutture che tali relazioni hanno reso possibili, distinti tra rete ferroviaria, rete della viabilità e sistema degli aeroporti;
- gli interventi previsti negli strumenti di pianificazione dei trasporti, con il rafforzamento e le nuove relazioni possibili tra i diversi ambiti.

A tal fine è sembrato opportuno comprendere come ambito di studio l'area che, in seguito alla realizzazione del Corridoio V, metterà "in competizione" i poli di Torino e Milano; non è stato trascurato il ruolo sempre più pregnante assunto dai poli di secondo ordine della fascia pedemontana (Biella, Verbania, Varese, Como, Sondrio, Bergamo, Brescia) e le direttrici di valico che sicuramente decideranno le sorti di alcuni poli strategici (come ad esempio Novara, situata a metà della linea che dovrebbe collegare il porto di Genova con il Nord –Europa).

La sovrapposizione di queste diverse informazioni consente le seguenti considerazioni:

- Il nuovo sistema fieristico milanese (che comprende il Nuovo Polo di Rho – Pero e parte di quello attuale) sarà uno dei più grandi al mondo, e come tale già partecipa al processo di trasformazione in atto nell'area Rhodense (dove sono localizzate aree produttive storiche quali l'Alfa di Arese, la Bull e l'Agip di Pregnana, la Italtel di Settimo, ecc.). La posizione strategica lungo la direttrice del Sempione, le dimensioni e gli interventi infrastrutturali previsti ed in atto configurano un'area tra le più importanti tra quelle che saranno collegate dal Corridoio V.
- Sono numerosi gli interventi sul nodo di Milano con il precipuo obiettivo di decongestionarlo (1° Passante, 2° Passante, Gronda nord, ecc.); in questo quadro, il territorio degli undici comuni beneficia di una rete viabilistica e ferroviaria particolarmente competitiva a livello regionale e nazionale.
- Sia la previsione, anche a scala macro, di interventi di potenziamento ed adeguamento delle linee ferroviarie esistenti al fine di rendere efficiente la "quadra delle merci" (che decongestionerebbe le linee del milanese dal traffico merci che ha destinazioni altre rispetto a Milano), sia il dibattuto sistema viabilistico pedemontano (nato inizialmente con l'obiettivo di agevolare i collegamenti intervallivi e con il nome di "pedegronda" e poi trasformatosi nell'attuale intervento che poco risponde agli intenti originari) permetteranno una maggiore capacità dei nodi esistenti anche sul territorio oggetto di studio;
- La posizione baricentrica dell'aeroporto di Malpensa costituisce una preziosa risorsa per ampliarne il bacino di utenza all'intera area del Nord –Ovest (ad esempio, la sua posizione strategica sulla direttrice del Sempione lo favorisce per attirare traffico da buona parte della Svizzera); di fatto, sono previsti solo interventi atti a migliorarne il collegamento con Milano, trascurando del tutto il Piemonte.

La gerarchia della rete viaria è stata indicata distinguendo l'insieme delle autostrade e delle strade di scorrimento (a doppia carreggiata) che completano la rete di lunga percorrenza e quindi di connessione dei poli principali (Milano, Brescia, Novara, Torino, ecc.). A questa rete principale si appoggia una più fitta rete di strade extraurbane e di viabilità primaria che connettono invece i poli minori.

Viabilità esistente, viabilità interventi

- Tangenziale Est Esterna Milano
- Bre.Be.Mi. Raccordo autostradale diretto Brescia- Bergamo- Milano
- Raccordo autostradale Brescia- Lomezzane e raccordo Ospitaletto- Brescia- Est (A4-A21)
- Autostrada Pedemontana Lombarda
- Riqualifica A4 Milano- Torino
- Nuova SS341 Gallarate (SS336)-Vanzaghello (Intersezione con raccordo Malpensa A4)
- Raccordo autostradale Malpensa-A4 (Malpensa Ovest SS527, A4 Boffalora, SS11 Magenta)
- Riqualifica SP172 Baggio- Nerviano con varianti di tracciato nei comuni di Pregnanza M. e Cornaredo
- Completamento SP46 Rho-Monza
- Completamento tangenziale di Bergamo e asse interurbano Ponte S. Pietro- Seriate
- Variante alla SS33 Rho – Gallarate (Castano-Arluno)
- Rete ferro esistente, ferro interventi
- Secondo Passante ferroviario Milano
- Riorganizzazione del nodo di Novara
- Gronda nord ferroviaria Novara- Saronno- Seregno-Carnate- Bergamo- Brescia: interventi di adeguamento/potenziamento
- Gronda ovest ferroviaria Novara- Alessandria: interventi di potenziamento
- Milano- Mortara interventi di potenziamento

Commento alla Tav. 02: Inquadramento geografico metropolitano
--

La tavola intende evidenziare il ruolo dell'area studio degli undici Comuni ed in particolare del Npf in un contesto più ampio tra due importanti sistemi insediativi:

- L'area urbana del milanese
 - La direttrice del Sempione con i terminali della conurbazione di Busto – Legnano – Gallarate
- Inoltre sottolinea la posizione strategica da loro assunta rispetto all'insieme delle reti di accessibilità ed in particolare tra i due aeroporti: *l'hub* di Malpensa e il *city airport* di Linate. Per tali motivi sembra necessario considerare sia interventi previsti dal PUM di Milano che gli interventi a scala regionale e sovraregionale all'interno dei quali il Npf diviene oggetto – opportunità per riorganizzare/riqualificare il territorio.

Oltre alle infrastrutture sono stati riportati alcuni sistemi funzionali collettivi (ospedali, università, aree di trasformazione) in quanto “attrattori” di traffico, e alcuni dei servizi alla produzione (centri di ricerca, per lo svolgimento di prove e misure, per l'attività di certificazione, incubatori di impresa) esterni ai confini di Milano, che di fatto risultano essere ancora in numero esiguo soprattutto per quanto riguarda i centri di ricerca.

Gli interventi previsti nel PUM del Comune di Milano sono basati su:

- Un sistema dei trasporti integrato, anziché sulle singole modalità di trasporto;
- Disegno strategico della rete, ovvero un'integrazione con le reti di livello sia provinciale che regionale.

La rete di Milano va concepita come polo di un sistema urbano più ampio, del quale fanno parte sia i comuni contermini, ma anche le città lombarde e non (come ad esempio Novara) che con Milano hanno sempre avuto intense relazioni. Gran parte degli interventi sono quindi finalizzati al miglioramento della mobilità stradale e ferroviaria del nodo di Milano, ma con l'obiettivo di rendere più efficiente l'intera rete regionale. Di essi sono stati riportati quelli che sono in corso di realizzazione o il cui finanziamento è stato programmato (linea metropolitana 4 ad esempio, e altri interventi di nuove tratte metropolitane e di metrotranvie).

E' stata inserita anche una nostra proposta di possibile nuova linea metropolitana che dovrebbe connettere l'area nord di Milano tra il comune di Sesto San Giovanni ed il Npf considerando anche una serie di Grandi funzioni pubbliche (ospedali, università, etc) che da tale intervento trarrebbero vantaggio nella logica dell'auspicabile decongestionamento di Milano.

Per quanto riguarda invece la direttrice del Sempione – aeroporto Malpensa sono stati riportati quegli interventi già programmati dalla Regione e previsti dal PTA Malpensa.

- Interventi infrastrutture MXP, interventi relativi al Npf e alla maglia locale 11 comuni
- SS 233 Varesina – Variante “di Bollate” e innesto su S.P.46 Rho-Monza
- SS 33 del Sempione – Variante Rho-Gallarate
- Completamento della SP46 Rho-Monza tra Bollate e Rho
- Variante SP172 tra Settimo e Pregnana
- Gronda Nord, continuità della SS11 Padana Superiore
- Collegamento tra SS11 Padana Superiore con la variante della ex SS233 Varesina
- Collegamento tra SS33 del Sempione e la SP46 Rho-Monza
- Collegamento tra SS33 e polo logistico di Cascina Merlata per evitare l'attraversamento dell'abitato di Pero (PL di Cascina Merlata)
- Prolungamento della Linea 1 della Metropolitana Molino Dorino – Rho Fiera
- Linea Alta Capacità Torino-Milano (lotto Novara-Milano)
- stazione ferroviaria della linea ad Alta Capacità Torino – Milano, della Milano – Domodossola, in connessione con la stazione della Metropolitana¹²
- Secondo passante ferroviario nel nodo di Milano
- Linea metropolitana tra Sesto S. Giovanni e Npf
- Riqualficazione della linea FNM Saronno - Seregno
- Nuova linea RFI Malpensa Gallarate

Commento alla Tav. 03: Tendenza insediativa

La tavola descrive il processo di urbanizzazione del territorio preso in esame, facendo riferimento alle soglie delle due cartografie regionali più recenti (voli 1981-83 e 1991-94) e mettendole in relazione ai centri storici (riportando il perimetro individuato dai piani regolatori di ciascun centro).

La struttura insediativa di questa parte del territorio milanese è contraddistinta dalla sovrapposizione di una doppia matrice, una legata all'asta del Sempione (e dell'Olonza) e a quella della Varesina, l'altra agli insediamenti agricoli che si sviluppano verso il magentino e il novarese.

Di fatto, si tratta di una maglia molto larga, costituita da piccoli nuclei ad economia agricola, legati alla primitiva rete di strade maestre che li collegava ai centri maggiori di Milano e Rho. La città di Rho, unico nucleo storicamente di dimensione “urbana”, si può considerare come il primo dei centri di tradizione industriale legati all'asse del Sempione; questi centri si addensano verso il legnanese, quasi a formare un unico tessuto urbano.

La tavola evidenzia i processi recenti di crescita urbana di questo territorio, registrati nell'arco degli ultimi venti anni (ma rispetto ai quali una lacuna cartografica non permette di apprezzare gli sviluppi recentissimi, mancando una soglia più aggiornata rispetto al 1994).

¹² La Stazione ferroviaria del Polo Fieristico va contestualizzata in una previsione di sviluppo e ammodernamento della rete ferroviaria del nodo di Milano, prevista al livello sovregionale per il 2008.

In particolare, permette di osservare come, nell'ambito dei completamenti previsti dai Piani Regolatori adottati dai singoli comuni, l'edificazione si sia sviluppata in funzione di almeno due principi riconoscibili:

- Il primo, relativo all'edilizia residenziale, è legato ai processi di abbandono della città capoluogo che durante gli anni settanta e ottanta (l'urbanizzazione di questo secondo decennio è documentata dalla carta) ha visto spostarsi molti abitanti di Milano verso i comuni di prima e seconda corona. Il tessuto costruitosi è principalmente legato a diffusi interventi di piccola o piccolissima dimensione, capaci di coprire grandi porzioni di territorio (si vedano ad esempio le espansioni tra Lainate e Pogliano Milanese). Da questo processo, sono stati apparentemente meno coinvolti i comuni di Cornaredo e Settimo Milanese, le cui espansioni sono più evidentemente legate a processi di completamento urbano (in particolare, per Settimo, sono legate agli interventi di forestazione urbana di cui si parlerà più avanti): probabilmente questo in virtù della loro relazione con Milano, che ancora attende la realizzazione di un supporto viabilistico importante (la SP 172 Nerviano Baggio). In questo senso, l'ambito in cui si possono apprezzare realizzazioni quantitativamente significative per i Comuni appena citati, è riferibile all'ingresso a Milano della SS 11 Padana Superiore, anche se è nelle frazioni milanesi che si sono sviluppati gli interventi più cospicui (Quinto Romano soprattutto).
- Il secondo principio riguarda gli insediamenti produttivi e terziari. Questi dipendono dalle convenienze ubicazionali generate dalle infrastrutture che garantiscono la mobilità urbana; infatti, è proprio attorno alla realizzazione o al potenziamento di alcune di esse che si sono verificati i processi di crescita più significativi. È il caso della SP Rho Monza, che nel territorio di Bollate ha trascinato con sé la realizzazione di molte opere e soprattutto del nodo commerciale all'altezza della SP Varesina, dove peraltro attualmente si ferma, in attesa di essere completata con le opere legate al Npf. Le stesse considerazioni possono essere fatte a proposito delle aree a ridosso del confine tra Rho e Pogliano Milanese (appena a nord del Castellazzo di Rho), lungo l'uscita del Sempione verso il Legnanese, ma anche per le ultime espansioni a sud di Settimo Milanese, lungo il confine verso Milano e lo svincolo della tangenziale Ovest.

Dagli esempi indicati, e da altri che si potrebbero ulteriormente indicare sulla carta, si nota come questi processi di espansione urbana riguardino principalmente gli ambiti ai margini dei confini amministrativi. Le origini di questi processi vanno da un lato ricercati nei documenti di pianificazione urbana adottati dai comuni, dall'altro in una più generale tendenza rintracciabile in tutti i comuni interessati (e non solo in questi).

Gli insediamenti produttivi sono spesso pianificati e realizzati nelle aree di frangia dei singoli comuni, che sono le aree limitrofe ai confini (per ovvie ragioni di disturbo); ma in queste aree di minor valore si ingenerano anche meccanismi economici che innescano processi speculativi (proprietà frammentate di scarso valore che vengono acquisite e trasformate da grandi operatori, ecc).

Proprio da queste ultime considerazioni, si può suggerire un primo obiettivo, e cioè di invertire il punto di vista rispetto ai processi di urbanizzazione che in un futuro anche molto prossimo investiranno i singoli comuni.

In conseguenza dell'arrivo di Fiera (ma non solo) sarà infatti necessario inquadrare le trasformazioni di questo territorio non come la sommatoria di processi parziali e di logiche locali di scala comunale, bensì indirizzandole secondo una logica concordata dalle diverse Amministrazioni: i confini comunali sono solo margini *interni* all'ambito più complesso descritto dalla associazione degli 11 Comuni, e spesso si sovrappongono, come vedremo in altre tavole, a occasioni potenzialmente rilevanti a scala sovracomunale.

Commento alla Tav. 04: Mosaico dei piani regolatori

La tavola contiene uno stralcio del mosaico dei Prg approntato dal Centro Studi Pim della Provincia di Milano (www.pim.mi.it).

Si tratta di uno strumento utile per via della sintesi operata sulle legende dei diversi Prg della Provincia, aggiornato al maggio 2003.

Non deve trarre in inganno l'omogeneità della rappresentazione, che – se da un lato permette di leggere con immediatezza il panorama delle destinazioni d'uso di un territorio – dall'altro cela, o mitiga, le differenti intenzionalità e le contraddizioni presenti tra uno strumento urbanistico e l'altro.

È un dato evidente soprattutto lungo i confini che separano un'amministrazione dall'altra e che soprattutto riguarda gli ambiti produttivi, i quali sono spesso mancanti di una logica unitaria che ne supporti lo sviluppo. D'altronde i comuni, nonostante la loro vicinanza e l'ambito territoriale tutto sommato di dimensioni limitate, hanno avuto sviluppi differenti.

Proprio in virtù della già citata maglia insediativa e delle differenti matrici di sviluppo legate alla strada o all'agricoltura, comuni come Vanzago e Pero, solo per fare un esempio, sono costretti a scelte necessariamente divergenti.

Se questo è evidente per due comuni posti agli estremi dell'area oggetto di studio, meno lo è nelle situazioni di confine (ad esempio, nei comuni a nord del Sempione), dove l'omogeneità funzionale di alcuni comparti “figli” di amministrazioni differenti sembra essere la conseguenza di una carenza di coordinamento.

Come vedremo successivamente a proposito delle *risorse ambientali*, questo territorio è ancora ricco di aree non o scarsamente urbanizzate; l'opportunità che si presenta, a fronte dell'inserimento di Fiera e del completamento della relativa viabilità primaria, è che non accada quel che nel corso degli ultimi cinquanta anni è avvenuto sull'asta del nord est di Milano: cioè che il territorio venga progressivamente urbanizzato senza soluzione di continuità, trasformando i diversi Comuni in quartieri della stessa metropoli, costringendo le amministrazioni future ad un difficile lavoro di recupero di aree in grado di garantire – più che la sola “rispondenza allo standard” – un'alta qualità ambientale e paesaggistica.

Il quadro della programmazione degli undici comuni mostra con evidenza il ruolo decisivo delle aree agricole e inedificate del territorio, ma anche la frammentarietà degli indirizzi funzionali e strategici che ne contraddistinguono i margini.

I Comuni sembrano “volger le spalle” a queste aree, la loro crescita essendosi rivolta ai loro rispettivi centri (sia che si tratti dei veri e propri centri storici o di frazioni di questi).

Solo alcune funzioni nuove, legate alla produzione o al commercio, hanno costruito un legame indipendente con le infrastrutture della mobilità su gomma (spesso con risultati discutibili, ma questo non emerge dalle carte di un urbanista: è lasciato alla percezione del cittadino). In questo senso, si può pensare che un coordinamento tra i comuni dovrebbe essere volto a completare e trasformare le aree urbanizzate degli undici comuni proprio a partire dai loro margini, che potrebbero costituirsi come il paesaggio di riferimento entro il quale le diverse autonomie locali (amministrativamente e culturalmente) riuscirebbero a completarsi vicendevolmente. Abitare a Vanzago e lavorare a Rho, o abitare a Terrazzano e lavorare a Lainate, potrebbe significare anche l'infrastrutturazione locale del margine che li separa, sfruttandolo come un affaccio di uso pubblico e non come una risorsa da consumare lentamente nel tempo.

Commento alla Tav. 05: Risorse ambientali

La tavola descrive il quadro delle principali risorse di carattere ambientale, paesaggistico e monumentale presenti sul territorio degli undici Comuni.

Come già accennato nella descrizione alla Tav. 03 della Tendenza insediativa, il territorio degli 11 comuni è caratterizzato da una struttura insediativa frutto della sovrapposizione tra le dinamiche legate agli assi del Sempione e della Varesina (e dunque alle potenzialità commerciali della *strada*) e da quelle agricole dell'area che si estende verso il novarese e il magentino.

I centri storici sono costituiti principalmente da borghi di origine agricola di limitata dimensione, con l'esclusione di Rho, e la loro posizione è legata appunto o agli assi di penetrazione verso Milano, o a strade maestre a cavallo tra queste radiali. Ai piccoli nuclei storici si accompagna una doppia maglia di presenze architettoniche: la prima, legata appunto all'economia agricola, è costituita dalle cascine che presidiavano il territorio e di cui oggi non restano che pochi esempi ben conservati e molti reperti malridotti. La seconda è costituita invece dalle residenze monumentali che caratterizzano molta parte della provincia milanese, e tra di esse ne spiccano alcune di particolare interesse storico architettonico (i Castellazzi di Bollate e di Rho, villa Litta a Lainate, villa Valera ad Arese e villa Burba ancora a Rho; ma non sono le uniche).

Mentre per quanto riguarda queste residenze (e i giardini storici che a volte li circondano) esiste una bibliografia e una documentazione cui far riferimento, la rete delle cascine (e più spesso delle loro rovine) non è stata ancora investigata; nonostante ciò, si può affermare che rappresentano una sicura potenzialità, meritevole di essere approfondita e, soprattutto, censita. Questa doppia maglia di architetture testimonia la rete di strade maestre che integravano il disegno radiale che ha costruito le relazioni di questo territorio con Milano. Strade maestre, che oggi sono spesso ridotte a tratti discontinui, il cui ripristino (o completamento) non ha valore solo in funzione delle giuste esigenze della mobilità locale, ma anche al fine di rivitalizzare i beni citati, garantendone la fruizione.

Pensiamo soprattutto alla possibilità di collegare questi capisaldi ai centri urbani (e alle stazioni) con una rete di percorsi e piste ciclabili (le quali sarebbero in grado di indurre sia un uso ludico e culturale del territorio, sia di spostare parte della domanda di mobilità locale ad un livello sostenibile dal punto di vista ambientale e della qualità dell'abitare).

In particolare, conviene riferirsi ai progetti (per ora quasi solo evocati) che la Provincia sta sviluppando per il Canale Villoresi e per lo Scolmatore Nord Ovest, che sono previsti affiancati da due piste ciclabili (come già avviene in alcuni comuni della Provincia). Queste piste costituirebbero due corridoi continui e trasversali agli undici comuni e, a scala comunale e parzialmente intercomunale, potrebbero garantire una risposta immediata alle necessità quotidiane di spostamento di molti abitanti.

Un secondo aspetto legato alle architetture citate riguarda la loro relazione con il vasto territorio che le circonda. Questo infatti conserva ancora una grande superficie scarsamente urbanizzata (*aree di prevalente paesaggio agricolo*), pari a circa il 75% di quella complessiva. Solo una parte di queste aree non urbanizzate è attualmente oggetto di meccanismi di tutela regionali (a nord per la presenza del Parco delle Groane, a sud per quella del Parco Agricolo Sud Milano): in questo senso molte delle presenze monumentali, insieme agli ambiti territoriali in cui si inseriscono, costituiscono capisaldi paesaggistici e ambientali il cui valore non è necessariamente legato alla sola scala comunale.

Un esempio particolarmente significativo è dato dalle aree lungo l'Olonza, ai confini tra Rho, Pogliano, Vanzago e Pregnana. In questo caso il Castellazzo di Rho (e la villa Scheibler) e i *molini dell'Olonza* presidiano una vasta area che potrebbe plausibilmente consolidarsi come parco di interesse sovracomunale (come peraltro già suggerito dal Prg di Pregnana).

La valorizzazione e la tutela dell'edificato si pongono come una questione non solo vincolistica, bensì fortemente legata al tema del disegno dei margini urbani, questione già valutata a proposito

della Tav.4 (*Mosaico dei Prg*). Nell'esempio appena citato, crediamo che la questione debba essere posta non in termini semplicemente normativi, ma attraverso un progetto che punti ad una precisa idea dell'abitare in quei luoghi. Se infatti la presenza del Castellazzo nobilita l'ambito e costituisce una evidente opportunità culturale, e se i molini testimoniano (anche quando non godono di un rilevante interesse architettonico) l'uso e la gestione che l'Olonza richiederebbe ancora oggi, esistono alcune aree produttive che si affacciano su questo bacino e il cui carattere crediamo debba essere rinnovato anche nel caso di eventuali dismissioni (come ad esempio per l'Agip di Pregnana Milanese). È questo forse il caso più evidente in cui questo territorio mostra le sue migliori potenzialità riguardo la vita quotidiana dei suoi abitanti. Abitare lungo uno dei versanti di questo bacino, lavorare su un altro, ma anche poter raggiungere il proprio luogo di lavoro da un altro comune più distante – giungendovi con il treno e con parziali spostamenti su percorsi pedonali e ciclabili – significa mutare positivamente i modi di vivere di molti abitanti, spesso costretti ad abitudini che corrodono il loro tempo e l'ambiente che li circonda. Le stesse considerazioni possono essere svolte a proposito dei lavoratori nei settori innovativi (evocati nei capitoli precedenti) che si troverebbero: sia presso ambienti di lavoro, centri di ricerca e università atti a farli operare al meglio; sia abitanti di un ambiente di alta qualità, ricco anche di occasioni legate al tempo libero, sia di sport che di cultura.

Pensando alla ricchezza ambientale (potenziale) legata alla presenza dei corsi d'acqua che attraversano il territorio, occorre affrontare i problemi relativi alla bonifica di alcune aree, parzialmente già affrontata in relazione all'insediamento del Npf. Il recupero di questi corsi, infatti, può essere considerato tra gli obiettivi prioritari delle amministrazioni, per quanto sia realizzabile solo in tempi lunghi e con una azione coordinata. Sicuramente, l'Olonza necessita di importanti interventi, attraversando i confini degli undici comuni (ci si riferisce, ad esempio, all'interessante lavoro avviato dal Comune di Parabiago).

La costituzione di un Parco dell'Olonza si può tradurre nel semplice ma impegnativo intento di acquisire progressivamente un demanio di aree al margine del fiume – necessario per la messa in sicurezza del corso d'acqua (la cui torrenzialità è problema noto) - trasformandolo in un ambito protetto e convertendolo ad un uso collettivo. Al pari dell'Olonza, il Lura configura un varco naturale nell'edificato, che sembra in grado di collegare le aree centrali di Fiera con il progetto di cimitero parco di Rho e, in prospettiva, con villa Valera e i Comuni del Nord.

Altri interventi devono riguardare il Villoresi, il canale Scolmatore e il deviatore Olona; si tratta di opere artificiali la cui importanza (storica e ambientale) e la cui sezione permettono certamente il recupero dei loro margini come tracciati trasversali ai Comuni; è un corridoio in grado di costruire una relazione anche con l'asta verde di Milano, collegando il Bosco in Città e il Parco delle Cave e attraversando le belle frazioni di Figino e Quinto Romano (queste possono essere considerate l'"affaccio" degli undici comuni sul Comune di Milano).

Pensando alla dimensione intercomunale che caratterizza queste risorse, si può affermare, in conclusione, che una maggiore qualità ambientale (ottenuta dalle risorse esistenti, sfruttando anche le potenzialità di queste finora trascurate) non rappresenta solo un'offerta ai fruitori di Fiera, ma riguarda anche gli abitanti (attuali e futuri) di questo territorio. I fruitori di Fiera si possono considerare quasi come il pretesto atto ad innescare un processo in grado di raggiungere una qualità ambientale e abitativa rara, se non unica, nell'hinterland milanese.

Commento alla Tav. 06: Analisi dei sistemi funzionali

La tavola riporta informazioni riguardanti alcuni sistemi funzionali interessanti l'insediamento del Nuovo Polo Fieristico e la popolazione di utenti, frequentatori e nuovi abitanti che interesserà questo territorio. La storia di questi comuni, il loro ruolo subalterno (alla scala regionale) nei confronti della città capoluogo è all'origine della dimensione e della natura dei servizi presenti. Questi, infatti, si caratterizzano per il numero (non altissimo) di strutture di piccola dimensione distribuite su un'area vasta. È il caso del sistema alberghiero, costituito principalmente da esercizi di dimensione piccola o piccolissima, spesso nati in relazione ad alcuni specifici comparti produttivi, di cui costituivano l'indotto immediato (economicamente ma anche geograficamente).

L'insediamento del Npf comporta l'addensamento di alcune funzioni. Fiera costruirà da sé quello che sarà il maggior complesso alberghiero del territorio; nel Pii [Piano Integrato di Intervento] fronteggiante le sue aree è già previsto un altro intervento ricettivo.

Il rischio (che in parte sembra concretizzarsi) è che alcuni dei piccoli alberghi, che hanno caratterizzato il sistema, scompaiano e/o soccombano per il sorgere delle nuove e più grandi strutture. Questo andrebbe a scapito di tutto il territorio: non tanto per i diretti interessati (innanzitutto, gli albergatori), quanto piuttosto per la configurazione delle attività sul territorio, che costituisce una potenzialità qualitativa oltre che economica. Conviene pensare ad un incremento e ad una differenziazione sempre maggiore della domanda, in modo da poter corrispondere ad ogni tipo di offerta; si i nuovi utenti che gli operatori di Fiera devono essere attratti da occasioni culturali e ambientali.

La stessa rete di attrezzature sportive, piccole e distribuite, che di fatto già costituisce un servizio attivo, potrebbe supportare questa utenza diffusa.

Forse si può notare l'assenza di strutture attrezzate per il tempo libero in grado di rispondere anche una domanda di massa; sia per quanto riguarda proprio lo sport (non va dimenticato che questo territorio si inserisce nel tessuto continuo delle grandi strutture sportive dell'ovest di Milano), sia per quanto riguarda lo spettacolo.

Ci si riferisce sia ad eventi troppo occasionali durante il corso dell'anno (si pensi alla manifestazione musicale giovanile di *Rock in Rho*, per la quale converrebbe forse dedicare una maggiore attenzione), sia all'insediamento di strutture per il cinema e il teatro.

In questo senso, l'unico intervento finora noto e di particolare rilievo quantitativo è legato all'ipotesi di cinema multisala di Lainate; si può però notare che la logica insediativa che denota questa ipotesi pare tradizionale, legata cioè al grande asse stradale da sfruttare più che al centro urbano da integrare. È forse possibile prevedere l'insediamento di altri centri di questa natura (probabilmente sono già ipotizzati da qualche operatore), ma che conviene inserire nelle ipotesi contemplate all'Ultimo punto di questo Rapporto, dedicato a *Le azioni programmatiche. Dieci progetti per il territorio*. Conviene ricordare che il sistema ferroviario (con, tra l'altro, la nuova stazione ferroviaria di Pregnana) e la nuova metropolitana garantiranno un'accessibilità tramite il ferro che quest'area, a tutt'oggi, ignora.

Un altro argomento sicuramente al centro degli interessi immobiliari dell'area riguarda le grandi infrastrutture per il commercio. Queste infatti sono ancora oggi scarse (rispetto alle densità del nord-est di Milano, ad esempio); se ne può prevedere sicuramente un aumento. La logica cui necessariamente si riferiscono riguarda il traffico automobilistico, necessario al trasporto delle merci acquistate.

In questo senso la potenzialità evidente riguarda le ubicazioni plausibili per queste strutture. Compatibilmente con le scelte di Prg, si pone infatti una questione cruciale riguardante il rapporto tra tali strutture e la rete della mobilità: infatti, la scelta localizzativa non dovrebbe essere riferita in maniera indifferente ai grandi assi di collegamento, ma anzi dovrebbe essere

selezionata in relazione agli assi che garantiscono la mobilità locale e non quella di scala maggiore. Già si può verificare il pericoloso corto circuito che situazioni di addossamento di grandi centri commerciali agli snodi della tangenziale producono (per fare due esempi concreti, si pensi a Corsico e a Carugate), con fenomeni ricorrenti di congestione. In questo senso la Variante del Sempione, più di ogni altra strada, ma anche la Varesina, non vanno sacrificate prima del tempo a scelte che ne mortifichino efficienza e ruolo; infrastrutture di carattere intercomunale, come la Rho Monza o la prossima Nerviano Baggio, costituiscono forse assi stradali più consoni alla bisogna.

Un ultimo cenno riguarda l'insediamento di sedi distaccate delle Università milanesi. Infatti, oltre a Villa Litta a Lainate, già si parla di un possibile interessamento anche per il Castellazzo di Bollate. A breve distanza gli insediamenti (attuali e previsti) del Politecnico di Milano a Bovisio completano un primo quadro di grande interesse. In funzione di questo è già possibile pensare a sviluppi ulteriori che riguardino altre porzioni del territorio degli undici comuni e che pensino contemporaneamente agli studenti che potranno frequentare (e abitare?) i Comuni, ma anche a quei ricercatori che per le convenienze ubicazionali, le qualità ambientali e il collegamento con la produzione potrebbero insediarsi qui (come si è già ampiamente descritto in un Capitolo precedente).

Commento alla Tav. 07: Insediamenti produttivi

La tavola rappresenta il quadro del tessuto produttivo presente negli undici comuni, registrando contemporaneamente le principali dismissioni in atto e alcune categorie rilevanti contemplate all'interno degli strumenti urbanistici comunali.

In questo ambito territoriale, lo sviluppo della produzione è dipeso dalla maglia infrastrutturale, sia in funzione delle convenienze ubicazionali generate dalla prossimità ad alcuni grandi assi (Sempione, Varesina, Padana Superiore e Milano Laghi), sia conseguentemente alla svalutazione di alcune aree provocata dal loro pesante impatto ambientale. È questo il caso di molte aree in prossimità delle ferrovie, e in particolare di quell'area ampia interclusa tra la ferrovia e l'autostrada Torino-Venezia.

Poche grandi industrie hanno legato la loro posizione alle ferrovie con scali dedicati; si tratta peraltro di casi interessati da processi di dismissione già in atto o in discussione.

Tra questi casi, vanno citati – oltre alla più grande riconversione, avviata grazie all'insediamento del Npf – le dismissioni (parziali, totali o più o meno prevedibili) di Alfa Romeo, Agip, Bull e Italtel. Si tratta di aree dalla considerevole superficie, che storicamente hanno segnato la vita economica, la forma e l'uso del territorio.

Tuttavia il loro destino, a differenza delle dismissioni in corso a Milano, non sembra poter essere esclusivamente legato al recupero delle aree e ad una loro trasformazione funzionale, nel senso più remunerativo consentito dalla logica del mercato oggi dominante (come è successo e sta succedendo in molti dei Pru, Piani di Riqualificazione Urbana, o dei Pii, Piani Integrati di Intervento, attuati appunto nel capoluogo).

Infatti, le capacità di attrazione, garantite da queste presenze nel territorio, non andrebbero disperse o svalutate: conviene piuttosto ipotizzarne la rigenerazione. Ricordiamo che il panorama degli insediamenti produttivi degli undici comuni è caratterizzato da piccole strutture e proprietà, capaci di frazionare grandi comparti funzionali in piccolissime unità (Pero, ad esempio), il che corrisponde ad un modello economico radicato. In questo senso, le aree prima citate offrono una duplice possibilità: da un lato costituiscono l'unica risorsa territoriale (o quasi) in grado di sostenere nuovi insediamenti produttivi di grande scala (favoriti dalle condizioni di grande accessibilità nazionale e internazionale degli undici comuni); dall'altro costituiscono un riferimento concreto per lo sviluppo di una Agenzia Territoriale sul modello sviluppato da Asnm per le aree di Sesto San Giovanni.

Peraltro le aree di espansione previste dai Prg sono limitate per numero e superficie complessiva (se valutate nel loro complesso), mentre le stesse amministrazioni hanno iniziato la redazione dei documenti di inquadramento, censendo gli ambiti possibili oggetto di Pii [Piani Integrati di Intervento: di questi, la Tavola registra un quadro ancora parziale ed in fase di completamento]. La riconversione delle aree e il recupero del suolo già urbanizzato sono evidentemente tra le intenzioni perseguite da gran parte dei comuni, meno interessate alle nuove espansioni che non al riuso e alla riqualificazione dell'esistente.

Proprio in questo senso va forse anche valutato l'impatto ambientale che alcune attività produttive hanno avuto e tuttora hanno: sono probabilmente necessarie politiche che anticipino il sorgere del problema, evitando che a medio termine i Comuni si trovino ad affrontare il recupero di aree vaste senza gli strumenti necessari.

Sulla carta sono anche segnalati i confini dei parchi regionali e il rapporto tra tessuto produttivo e suolo urbanizzato. Riteniamo infatti che, a fronte di esigue aree di espansione previste, esista il rischio (o l'opportunità) che aree oggi non ancora urbanizzate siano oggetto di varianti di piano per eventuali nuovi interventi. È il caso, in particolare, di alcune aree ai margini dei confini comunali, in ambiti finora mai pianificati con un coordinamento sovracomunale e che potrebbero costituire delle occasioni ambientali, produttive e abitative sostenibili (si veda anche il commento alla Tavola 3, Risorse ambientali).

FONTI

a.

Cartografia

- Regione Lombardia, *Sistema Informativo Territoriale*, Base dati geografica alla scala 1:10.000 (CT10), 2000;
- Regione Piemonte - Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica, *Sistema Informativo Territoriale*, 1992;
- Provincia di Milano, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Milano, settembre 2002;
- Centro Studi PIM, *Mosaico Informatizzato degli Strumenti Urbanistici Comunali (Misurc) della Provincia di Milano - Rappresentazione sintetica*; aggiornamento 2003;
- Regione Lombardia, *Carta Tecnica Regionale*, 1994;
- PRG dei singoli Comuni;
- Santino Langè, *Ville della Provincia di Milano*, Milano, Sesar, 1972.
- Pagine Gialle.it, sito web;
- Interviste ad operatori attivi sul territorio;

b.

Trasporti

- Comune di Milano - Direzione Centrale Ambiente e Mobilità, *Piano Urbano della Mobilità 2001-2010*, Agenzia Milanese per la Mobilità e l'Ambiente, 2001;
- Regione Lombardia - Direzione Trasporti e Mobilità-Servizio Programmazione e Sviluppo Infrastrutture, *Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia*, 1998;
- Unione Industriale Torino, Assolombarda, Assindustria Genova, *Infrastrutture per lo sviluppo del Nord-Ovest*, gennaio 2003;
- Unione delle Camere di Commercio della Lombardia, *TRAIL Sistema Informativo delle Infrastrutture di trasporto in Lombardia*;

c.

Dati

- Istat (Istituto Nazionale di Statistica), Censimenti anni 1971, 1981, 1991, 2001 (dati provvisori).
- Unioncamere Lombardia, *Annuario statistico Regionale – Lombardia*, 2003