

Infrastrutture urbane

Milano rilancia le sue potenzialità

Milano rimane uno dei centri d'eccellenza italiani per le infrastrutture, tanto che nonostante le notevoli difficoltà economiche e amministrative (la Legge Obiettivo ha eliminato il rapporto diretto fra Stato e Comuni, e anche le grandi aree metropolitane devono passare oggi attraverso le Regioni) è riuscita in pochi anni ad avviare interventi per quasi 1,5 miliardi di euro, due terzi dei quali costituiti da capitali privati.

I privati riscoprono i parcheggi

Milano è in termini assoluti la seconda piazza mondiale per i parcheggi, dopo Londra – spiega Giuseppe Villoresi, esperto in strutture in sotterraneo e promotore di alcuni progetti di parcheggi a rotazione a Milano – perchè ha lo stesso tipo di attività e dinamicità di Barcellona, che però ha strutture dieci volte più numerose. La sotto-disponibilità di siti, in una città congestionata dal traffico, rende estremamente utile una struttura di sosta a uso multiplo e di breve durata – continua Villoresi – perchè la media di utilizzazione dei posti auto nell'ora di punta moltiplica la tariffa: un posto pagato 1,30 euro in pratica rende 4 euro, perchè viene usato più volte. Inoltre Milano presenta un allungamento di attività che si estende nell'arco delle 24 ore: se nel mondo la media è di 9 ore giorno, nel capoluogo lombardo si raggiungono le 13 ore. Di fatto – precisa Renato Pugno, esperto in project financing – Milano è un generatore di reddito enorme per gli investitori, e in centro ci si può permettere di applicare tariffe fino a 3 euro l'ora, con le quali si finanziano bene opere

di questo tipo, mentre in altre parti d'Italia sarebbe impossibile.

Dalla paralisi al rilancio

In realtà il fenomeno è recente, perchè fino alla fine degli anni Novanta le politiche per la sosta hanno puntato solo sui parcheggi pubblici d'interscambio – finanziati con fondi pubblici, con tariffe minime e affidati in gestione all'Azienda di trasporto municipale (Atm) – con un solo tentativo nel 1985 di sviluppare i parcheggi residenziali, avviato però in modo macchinoso e con alti costi; divieto assoluto invece per i parcheggi a rotazione, specie nel centro, perchè ritenuti attrattori di traffico e quindi dannosi.

Da un simile scenario l'Amministrazione comunale è uscita, a partire dal 1997, innanzitutto facendosi carico internamente della pianificazione del traffico e della mobilità, da sempre affidata all'Atm, e poi ribaltando la politica della sosta mettendo in campo una molteplicità di soluzioni combinate fra loro.

Fra queste spicca la scelta di costruire parcheggi pubblici anche nel centro della città, non per ottenere più posti auto e aumentare il traffico – sottolinea Giorgio Goggi, assessore ai Trasporti e mobilità del Comune di Milano – ma per governare la sosta e togliere più auto possibile dalla strada, per cambiare le condizioni ambientali del centro e della

periferia, creando più aree pedonali, riducendo

le strade utilizzabili per la circolazione, lasciando i parcheggi in superficie ai residenti ecc. Inoltre si decide che i parcheggi pertinenziali devono essere più numerosi e al minor prezzo possibile, per aprire concretamente il mercato e coprire almeno in parte il deficit esistente (sono circa 50/55 mila le auto in grave sosta irregolare durante la notte). Il tutto inquadrato in progetti più ampi di regolazione della mobilità e riqualificazione degli spazi urbani.

Strumenti di attuazione

La nuova concezione delle strutture per la sosta si concretizza poi in due modi: la rilettura metodologica del Programma urbano dei parcheggi e la decisione di non fare nessun bando per quelli a rotazione, ma semplicemente di scrivere nella relazione di bilancio che possono essere realizzati secondo le procedure di cui all'articolo 37 bis della legge Merloni ter, cioè in project financing, visto che hanno una tariffa di mercato e quindi possono produrre reddito. Innovare il Programma urbano dei parcheggi ha significato riportarlo a quanto è scritto

nella legge, che non richiede di individuare con precisione il sedime dei parcheggi ma solo l'indicazione delle aree e il numero di posti previsti.

Questo – ricorda Giorgio Goggi – ha permesso innanzitutto di realizzare il nuovo Piano in un mese (non in anni, come avvenuto in precedenza), individuando solo il perimetro delle aree: per i parcheggi a rotazione è abbastanza ampio, per lasciare la proposta di localizzazione al Promotore, mentre per quelli residenziali è più definito e indica il loro dimensionamento (una tabella con il numero di posti auto). Niente altro.



Il cantiere del parcheggio pertinenziale di piazza Dateo, a Milano, iniziato nella primavera 2003



Parcheeggi per residenti

Risultato? A oggi, sulla base di tre bandi comunali (1985, 1998 e 2002) sono stati costruiti 21 parcheeggi per residenti per complessivi 8.460 posti, di cui 816 destinati alla sosta a rotazione; per i bandi 1998 e 2002 il Comune ha autorizzato 120 strutture per 24 mila posti auto.

Restano ancora da realizzare alcuni parcheeggi del bando 1985, che ha avuto sin da subito grandi problemi per le rigidità amministrative e i costi elevati.

Complessivamente, nei prossimi due-tre anni è prevista la costruzione di almeno 25 mila posti auto per residenti, per un investimento complessivo (calcolando il prezzo medio a box di 22.500 euro) di 562 milioni di euro, oltre mille miliardi di lire; inoltre, entro l'estate sarà pubblicato il quarto bando (2004), per 50 nuove strutture e un totale di 7.500 posti, che potrebbero diventare 10 mila con il meccanismo degli ampliamenti (ormai tutti chiedono ampliamenti, specie quelli del bando 2002 – ricorda Giorgio Goggi – perchè ha fatto abbassare i prezzi e i posti sono venduti tutti e subito). L'allargamento del mercato ha portato di fatto a una decisa diminuzione dei prezzi e a un sensibile aumento della domanda, che per i posti auto del bando 2002 è superiore rispetto alla disponibilità: il parcheeggio sud di piazza Risorgimento ha una lista d'attesa di oltre cento persone nonostante i suoi 304 posti auto siano già tutti venduti, a un prezzo medio di circa 39,5 milioni di lire a posto, contro i 70/100 milioni di lire dei box venduti in zona, e i 40/50 milioni di quelli dei bandi 1985 e 1998.

Parcheeggi a rotazione

Quanto ai parcheeggi in project financing, dal 2000 ad oggi sono 30 le proposte presentate da privati e dichiarate di pubblico interesse, per circa 9 mila posti di cui il 70 per cento a rotazione e il 30 per cento destinato ai residenti.

Per otto di queste il concessionario è già stato individuato e si è passati alla fase della progettazione definitiva o, per due di essi, al cantiere: il parcheeggio di piaz-

za Meda (537 posti auto, di cui 100 riservati al Consiglio comunale) e quello sotto la Darsena (719 posti), dove si stanno completando gli scavi archeologici chiesti dalla Sovrintendenza. Anche in questo caso la dimensione economica è consistente: l'investimento dei privati sulle 30 nuove strutture, secondo una stima di larga massima dell'assessorato ai Trasporti, dovrebbe essere di almeno 300 milioni di euro, considerando che un parcheeggio a rotazione di 500 posti auto ha un costo di circa 10 milioni di euro; per quello della Darsena, molto più grande e complesso, il costo previsto è di 18 milioni di euro. I risultati della rilettura del Pup, di una diversa impostazione di bandi e dell'apertura al project financing hanno quindi portato a uno sviluppo senza precedenti del mercato milanese dei parcheeggi, che mobilita oggi almeno 900 milioni di euro di capitali privati, destinati ad aumentare se è vero che l'Amministrazione comunale prevede di riuscire ad avviare un totale di 35 mila posti entro il suo mandato, che scade fra due anni.

Trasporto pubblico

Quanto alle infrastrutture di trasporto, nel bilancio 2004 del Comune di Milano, tra delibere dell'assessorato Trasporti e delibere del Sindaco-Commissario al traffico, sono previsti interventi per 400 milioni di euro, dal primo cantiere della linea 5 della metropolitana alla metrotranvia Milano-Cinisello, ai lavori per una serie di svincoli autostradali e penetrazioni in città di alcune grandi arterie come la Paullese.

Il dato di fatto è comunque che, dopo l'abbandono delle metropolitane alla fine degli anni Ottanta in favore delle metrotranvie, con conseguente riduzione dei finanziamenti statali, oggi si assiste a un generale recupero della rete metropolitana, anche se con notevoli difficoltà, soprattutto economiche. Per la nuova linea 5 e il prolungamento M1 Monza-Bettola, il Cipe ha in discussione un finanziamento di circa 200 milioni di euro, di cui 147 milioni per la 5, recuperati grazie al fatto che Monza ha rinunciato ai fondi per la metropolitana (per la quale c'era uno

stanziamento), e che le uniche metropolitane che raggiungono la cittadina brianzola sono proprio la 5 e la 1 di Milano; il progetto è stato approvato dalla Regione all'inizio del 2004. Per la linea 4, fra il sud Milano e l'aeroporto di Linate, si prevede un finanziamento di 70 milioni di euro, pochi, ma sufficienti per iniziare; la Regione ha approvato il progetto nel maggio scorso.

Proseguono invece veloci i lavori per il prolungamento della linea 1 verso il polo fieristico di Rho-Pero – per un costo complessivo 148,4 milioni di euro per 2,1 chilometri – che dovrebbe entrare in funzione nell'aprile 2005, dopo 27 mesi di lavori (tempi quasi dimezzati rispetto ad altre opere analoghe in Italia).

Infine, il primo ramo del Passante dovrebbe aprire il 12 dicembre 2004, iniziando il servizio da nord (Varese, Como ecc.), dove già operano Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, a est, sulla linea per Venezia; sul ramo sud, verso Bologna, l'avvio del servizio è previsto nel 2007, posto che si riesca a superare l'ennesimo imprevisto: le opere sono tutte progettate e finanziate, ma l'area su cui dovrebbe aprirsi il cantiere è oggi occupata da un campo nomadi, autorizzato da funzionari che evidentemente non sapevano nulla del Passante, e hanno sfruttato quello che per loro era un terreno pubblico, libero e periferico.

Infrastrutture stradali

Per le infrastrutture stradali urbane, oltre all'avvio dei lavori per una serie di svincoli autostradali e penetrazioni in città di alcune grandi arterie come la Paullese, che dovrebbero risolvere entro alcuni anni i problemi di mobilità delle aree a est, Milano sta registrando una serie di successi sulle iniziative, spesso strumentali, che puntano a impedire la realizzazione delle infrastrutture.

Uno dei più significativi riguarda lo svincolo di piazza Maggi, realizzato nonostante la dura opposizione di alcuni comitati, che dopo il suo completamento (nel 2004) registra un traffico in continua diminuzione, l'eliminazione delle code croniche e dell'inquinamento acu-



Traffico in piazza Maggi 1996-2004

orario	1996	2004	diff. %
07-08	5.955	7.534	27
08-09	7.475	7.846	5
09-10	6.819	6.739	-1
10-11	6.228	5.827	-6
11-12	5.896	5.648	-4
12-13	6.358	5.730	-10
13-14	6.233	5.712	-8
14-15	6.699	6.246	-7
15-16	7.363	6.466	-12
16-17	8.224	6.540	-20
17-18	7.888	7.883	0
18-19	7.807	8.305	6
19-20	7.065	7.825	11
Totale	90.010	88.301	-2

Fonte: Comune di Milano

stico e ambientale, oltre che delle contestazioni.

Un altro successo riguarda la cosiddetta "Interquartiere nord", una strada urbana che dovrebbe risolvere il problema dei collegamenti fra i quartieri a nord del capoluogo: dopo anni di contestazioni e ricorsi al Tar e alla Commissione europea, nel maggio scorso il Consiglio di Stato ha emesso una sentenza dove si conferma che è una strada interquartiere (del resto ha 50 impianti semaforici) e non di un'asse di scorrimento, perché le due categorie sono chiaramente definite e distinte dalla legge, e quindi non necessita di Valutazione d'impatto ambientale. Rimane lo scoglio dell'UE, che ha fatto proprie le ragioni di chi si oppone.

La città si trasforma

Parallelamente, la città si avvia verso un esteso rilancio dell'attività immobiliare, anche in questo caso dopo decenni di sostanziale paralisi: la ristrutturazione del teatro alla Scala (costata circa 56 milioni di euro), e il nuovo polo fieristico di Rho-Pero (con i suoi 750 milioni di euro d'investimento su 2 milioni di metri quadrati di superficie) sono gli elementi di spicco di uno sviluppo edilizio con pochi precedenti, sia per un processo di trasformazione in corso da alcuni anni – con enormi vuoti che si aprono soprattutto al posto di capannoni, fabbriche e complessi artigianali, subito riempiti da nuovi edifici – sia per i progetti di rinnovo urbano che interessano aree di enormi dimensioni all'interno della città o nella sua periferia.

In testa, dal punto di vista amministrativo, è la riqualificazione di una parte del quartiere storico della vecchia Fiera, in centro – 225 mila metri quadrati su 440 mila – affidata alla cordata CityLife (Generali, Ras, Fondiaria-Sai, Lamaro appalti, Grupo Lar) vincitrice del concorso internazionale indetto nei mesi scorsi, con un'offerta di 523 milioni di euro che, insieme ai costi di realizzazione, porta a un investimento complessivo di almeno un miliardo di euro; il contratto è stato firmato nel luglio scorso e l'intervento dovrebbe terminare nel 2014.

A sud, entro un anno dovrebbero iniziare i lavori per il recupero dell'area Montecity-Rogoredo, oltre un milione di metri quadrati, a un chilometro dall'aeroporto di Linate, dove sorgevano gli stabilimenti della Montedison e della Redaelli; nel luglio scorso il Consiglio

comunale ha ratificato l'accordo di programma dell'intervento, che prevede un investimento di 1,6 miliardi di euro per la costruzione di una città nella città, con un parco da 330 mila metri quadrati, 270 mila metri quadrati di edifici residenziali, quasi 170 mila di uffici, 80 mila di alberghi e 30 mila per il commercio. Il tutto realizzato per fasi, fino al 2010.

In centro, sembra sbloccarsi anche il pluridecennale problema dell'area Garibaldi-Repubblica, fra le più servite della regione (treni, metropolitane e mezzi pubblici di superficie) dove negli anni Cinquanta doveva sorgere il Centro direzionale della città: qui sono programmati nuovi uffici della Regione e del Comune, ma soprattutto la Città della moda, che dovrebbe sorgere su un'area di oltre 110 mila metri quadrati integrata da un parco di 108 mila metri quadrati, realizzata con un investimento di 680 milioni di euro da parte dell'immobiliare americana Hines, neo proprietaria delle aree. Il tutto realizzato tra il 2006 e il 2009. All'ex Sierotepapico, nella zona dei Navigli, è in corso la bonifica dei terreni, che porterà poi alla realizzazione di un parco urbano di 100 mila metri quadrati e la costruzione

di nuovi edifici per 25 mila metri quadrati. Manca all'appello il nuovo Politecnico alla Bovisa, fermo dal 1997, mai partito per mancanza di fondi per la bonifica dei 400 mila metri quadrati di terreno, ma il Sindaco Albertini pensa già a riacquistare le aree – 12 milioni di euro per l'area del Politecnico e quasi altrettanti per quella dell'Aem, l'azienda energetica municipale – e lanciare una gara internazionale come quella per la vecchia Fiera, con il privato che dovrebbe farsi carico della bonifica in cambio di volumetrie.

Veduta del quartiere fieristico nel centro di Milano



STEFANO TOPUNTOLI