

Intervento del Presidente della Provincia di Milano

Livio Tamberi

Innanzitutto mi sia consentito un ringraziamento al Professore Mario Polelli, del Comitato Scientifico Ce.S.E.T, che ha organizzato questo convegno sulla riqualificazione delle aree metropolitane.

Convegno importante perché ci consente di riaffermare, ancora una volta, con forza, che l'area metropo-litana milanese, con i suoi 3.800.000 abitanti, di cui circa 2.200.000 risiedono al di fuori del capoluogo, in uno dei 187 comuni della Provincia, costituisce l'aggancio reale dell'Italia al resto del continente europeo.

Naturalmente i relatori che s'alterneranno durante le due giornate in cui si snoda il convegno, affronteranno alcuni temi, legati alla problematica urbanistico-economico-estimativa, della nostra realtà.

Ma si impone, prima di iniziare un discorso tecnico e specifico, la necessità di delineare le caratteristiche della nostra area, che sono di fatto comuni a quelle delle grandi realtà metropolitane europee.

Oggi assistiamo ad una fondamentale funzione svolta dai Comuni dell'hinterland rispetto alla città di Milano, di cui si parla poco, ma che per questo non è meno importante: la funzione di soccorso alla Città, quasi priva di territorio non edificato e che ha visto perciò l'esternalizzazione dei molti suoi problemi nell'area esterna alla metropoli.

Ne è esempio eclatante l'emergenza-rifiuti solidi, che ha visto l'incapacità del Comune di Milano, inteso come territorio, di gestire e risolvere autonomamente il problema nella sua fase acuta e di conseguenza la necessità di rivolgersi ai Comuni della Provincia, con gli effetti a tutti noi ormai noti. Ma lo stesso discorso si può fare per i rifiuti liquidi che Milano, cronicamente priva di depuratore, si vede costretta a far confluire nell'acqua depurata dai Comuni, per l'inquinamento atmosferico e acustico, con il rumore causato dall'aeroporto di Milano ai cittadini del Comune di Linate e dei Comuni limitrofi, per le grandi infrastrutture viabilistiche.

Questa constatazione, ma anche altre, ad esempio il policentrismo culturale e il ruolo motore assunto in forma diffusa sul territorio dalla piccola e media impresa, giustifica l'affermazione che la Grande Mila-

no esiste già di fatto, aldilà della mera corrispondenza geografica fra attuale configurazione della provincia e possibile configurazione della Città metropolitana.

In questo contesto la Provincia di Milano deve avere una forte valenza di governo del territorio che comprenda e riassuma le esigenze dei Comuni, anche con scelte programmatiche per un modello di sviluppo che tenga conto degli interessi più generali di tutta la popolazione.

Abbiamo iniziato da subito, fin dal momento del nostro insediamento, l'elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento, attraverso la consultazione coi Comuni della Provincia, con il Comune di Milano, con la Regione, con le istituzioni culturali, le forze sociali e produttive.

La Giunta provinciale ha approvato le linee guida del Piano Territoriale di coordinamento la scorsa estate; il Piano è un processo continuo in corso di formazione, in una situazione di mancanza della legge di procedure che la Regione non si decide ad emanare, in attuazione alla legge 142 del 1990.

In questi mesi di governo abbiamo ultimato opere viabilistiche ferme da anni e ne abbiamo progettate di nuove con lo scopo di migliorare la mobilità dei pendolari che, come me, ogni giorno vengo- no a lavorare a Milano.

Tra le opere concluse ci sono alcune circonvallazioni strategiche finalizzate al superamento o quanto meno al decongestionamento del traffico.

I progetti per quest'anno prevedono il completamento della Rho-Monza, il collegamento tra Milano e Malpensa e l'apertura del Casello di Cinisello Balsamo sulla Milano-Torino.

Il P.T.C. dovrà essere caratterizzato da una forte integrazione tra assetto del territorio per lo sviluppo, infrastrutture per la mobilità e ambiente, con particolare riferimento al Parco Sud e a nuovi parchi di cintura a nord di Milano.

Tre sono le premesse alla nostra pianificazione:

- volontà d'espansione e velocizzazione della rete veloce di trasporto pubblico su rotaia al di fuori del territorio di Milano, con interconnessioni circolari che ottimizzino la convenienza del mezzo pubblico rispetto a quello privato per porre un freno, anche nelle città dell'hinterland, alla congestione auto-mobilistica;

- riqualificazione dell'attuale rete viaria, attenuando il più possibile i gravi impatti ambientali verificati;
- costruzione di un nuovo anello esterno, gronda intermedia a nord della città, per collegare aeroporti ed interporti, come soluzione alla congestione dell'anello autostradale tangenziale.

Il sistema della mobilità, che svolge una funzione primaria nell'organizzazione territoriale dell'area metropolitana milanese, deve perciò consistere in un sistema multimodale, che privilegia il trasporto pubblico al centro, mentre nella cintura dà maggior spazio al decongestionamento della rete stradale primaria, attraverso il potenziamento del sistema tangenziale metropolitano e la realizzazione di alternative ai tratti esterni delle vie storiche.

Le nuove tangenziali nord ed est esterne dovranno essere di livello autostradale per portare il traffico pesante e a lunga distanza, mentre quelle interne saranno declassate a funzione metropolitana; non si prevede una nuova tangenziale esterna a sud ed ovest.

All'interno di questa impostazione di fondo assumerà ruolo motore la via legata a Malpensa 2000, per risolvere, ottimizzando le risorse disponibili, non solo i carichi di traffico derivanti dall'infrastruttura aeroportuale, ma anche il fabbisogno pregresso proprio della direttrice del Sempione.

La formazione quindi del P.T.C. costituirà una messa a punto del ruolo della Città Metropolitana, che per le motivazioni indicate in premessa, non può che essere il naturale sbocco alle nuove istanze che si stanno ormai delineando.