

Riflessioni sul futuro di Cinisello Balsamo e del Nord Milano

di Enrico Zonca

Assessore all'Urbanistica e Territorio di Cinisello Balsamo (Milano)

Cinisello Balsamo, 17 dicembre 2019

Premessa

Da poco più di un anno Cinisello Balsamo è guidata da un Sindaco e da una Giunta comunale nuovi, dal colore politico molto diverso dal passato: un onore e un privilegio per l'incarico assegnato, che comporta una grande responsabilità, disegnare il futuro della città. Si tratta di immaginare, pianificare e realizzare infrastrutture, servizi e opere che possano migliorare la città e la qualità della vita dei suoi cittadini. Un compito non semplice, poiché i tempi di realizzazione concreta di ciò che si pianifica è fatalmente rallentato da una serie di passaggi burocratici che sembrano essere costruiti apposta per demoralizzare anche gli amministratori pubblici più ottimisti. Tuttavia non bisogna farsi trascinare nel fatalismo o peggio rifugiarsi nella rincorsa del consenso di corto respiro, con piccole scelte di impatto temporaneo, se non si affronta una vera e propria pianificazione territoriale, sociale e industriale nel medio periodo, senza preoccuparsi troppo della pur legittima richiesta immediata di "cambiamento", indicata dai cittadini in modo chiaro alle ultime elezioni amministrative.

In realtà il cambiamento è già in atto, ma si renderà evidente nel tempo: è una progressione di eventi che si sono già verificati e altri in divenire, i cui effetti sono necessariamente rivolti al futuro, dalla fermata M5 di Balsamo all'abbattimento dell'ecomostro del Bassini, dall'introduzione della tecnologia blockchain nelle procedure amministrative alla nuova tariffazione del teleriscaldamento. Non sarà uno shock epocale, come alcuni auspicano: si tratta di un naturale sviluppo sia delle istituzioni, che della società civile.

Gli shock in genere sono dannosi agli organismi viventi: lo stesso principio va adottato anche in questo caso: la città va trattata con cura e amore, perché è un *organismo vivente*.

Obiettivi

L'obiettivo di questo documento è stimolare e ampliare la discussione sul futuro di Cinisello Balsamo e del Nord Milano principalmente dal punto di vista urbanistico e infrastrutturale, condividendo idee e considerazioni, anche attraverso alcune provocazioni. Già nel febbraio 2019, durante un workshop con stakeholder qualificati, si era ragionato sul futuro del lavoro, le nuove professioni, sui trend demografici a medio lungo termine, sulla formazione richiesta dal territorio, sul ruolo del Terzo settore, sui valori immobiliari e sulla situazione economico-sociale dei residenti. In quell'occasione erano emerse alcune importanti indicazioni su come orientare lo sviluppo della città, con una prospettiva di visione fissata al 2030.

Con questo documento si vuole allargare il campo per una discussione più ampia e proficua. Sia chiaro, sono presenti alcuni giudizi, condivisibili o meno (ma lungi dall'aver finalità partitiche) sulle scelte del passato e finalizzati a trovare soluzioni moderne che portino tutti coloro che hanno a cuore il bene di Cinisello Balsamo a una riflessione sulle scelte di sviluppo della città futura, tenendo altresì conto delle nuove parole che sono entrate prepotentemente nel nostro vocabolario (a volte, anche a sproposito) come *sostenibilità, inclusione, cambiamenti climatici, integrazione, resilienza, solidarietà, condivisione*, senza dimenticarne altre come *lavoro, sicurezza, mobilità, convivenza civile*. Questo documento si ispira certamente al concetto di *condivisione* delle idee, degli interessi, delle aspettative, che possono essere concentrate in una sola parola: *speranza*.

Le scelte del passato

L'impronta lasciata dalle precedenti amministrazioni è ancora ben visibile e sarà presente per molto tempo sia nella città, che nelle zone circostanti. Un'impronta che non può essere valutata a senso unico, per evitare di cadere nel fanatismo o nel tifo da stadio a cui spesso si assiste sui social network. Le scelte del passato non possono essere considerate tutte negative o tutte positive. Scelte che hanno creato un "corpus" a Cinisello Balsamo, trasformando in pochi anni un piccolo paese ai confini della Brianza da area prettamente agricola a una città di quasi 80.000 abitanti, con tutte le conseguenze del caso.

Se per molti questa esplosiva crescita demografica ed edilizia degli anni '60 e '70 ha rappresentato una soluzione per la propria traiettoria di vita, nuove possibilità di crescita per la propria famiglia, prospettive di lavoro e la stabilizzazione sul territorio con una casa, non si può omettere che uno sviluppo così caotico ha trascinato con sé fenomeni di speculazione edilizia, con concessioni edilizie al limite o anche oltre la legalità, mancati controlli dell'ente pubblico, un'eccessiva concentrazione urbanistica e la creazione di zone che nel tempo, inevitabilmente, avrebbero causato problemi di convivenza civile.

Migliaia sono state le famiglie che nel tempo sono state costrette a sanare, con i vari condoni edilizi che si sono succeduti negli anni '80 e '90, le numerose e spesso inaspettate difformità della loro abitazione rispetto alle norme e le formali concessioni edilizie. Su questo punto non si può non condannare, almeno politicamente, certi amministratori locali del passato che hanno la grave responsabilità di aver omesso i doverosi controlli sulla conformità dei progetti, chiudendo non uno, ma entrambi gli occhi su uno sviluppo edilizio fuori controllo, creando situazioni *monster* che oggi risultano difficilmente giustificabili, nonché sanabili, se non attraverso un intervento legislativo a livello centrale, peraltro fortemente auspicabile e sul quale tutte le forze politiche dovrebbero impegnarsi di più.

Cercando di contestualizzare il periodo storico degli anni '60, vi era una fortissima pressione sociale di richiesta di abitazioni; il lavoro non mancava ma c'era da costruire tutto il contesto esterno alle grandi fabbriche del Nord Milano (Falck, Pirelli, Breda, Marelli, ecc.). Era prevalente il concetto del "dare una casa" alla gente che la richiedeva, invece del rispetto delle seppur molto elastiche norme edilizie nazionali e locali. In questo modo, paradossalmente, il Comune ha da una parte incassato degli oneri aggiuntivi per le sanatorie poi concesse, e dall'altra ha mantenuto una promessa ideologica ma falsamente democratica del "diritto alla casa". È evidente che questa combinazione di eventi ha però compromesso per sempre lo sviluppo armonico della città.

Gli effetti della società postindustriale

Per molti anni, un'interpretazione ideologica ha supportato l'idea che la casa fosse un diritto assoluto e prioritario. È pur vero che la Dichiarazione universale dei Diritti dell'uomo del 1948 all'art. 25 dice: *"ogni individuo ha diritto ad un tenore di vita sufficiente a garantire la salute e il benessere proprio, con particolare riguardo all'alimentazione, al vestiario, all'abitazione, alle cure mediche e ai servizi sociali necessari (...)"*. La stessa Costituzione italiana, all'art. 47 dichiara che *"La Repubblica incoraggia e tutela il risparmio in tutte le sue forme; disciplina, coordina e controlla l'esercizio del credito."*

Favorisce l'accesso del risparmio popolare alla proprietà dell'abitazione, alla proprietà diretta coltivatrice e al diretto e indiretto investimento azionario nei grandi complessi produttivi del Paese." Col tempo però si è consolidato il fatto che non bastasse "dare una casa" per risolvere i problemi delle persone e delle famiglie. Andavano realizzate anche infrastrutture per la mobilità, per la salute, per la cultura, per il commercio, con una distribuzione più omogenea degli strati sociali della città. Tuttavia, se per le case erano evidenti le spinte di tipo economico e sociale, anche attraverso il forte movimento cooperativo presente sul territorio, per le infrastrutture collaterali tutto dipendeva da finanziamenti pubblici. Purtroppo per molti anni sono state sfruttate le risorse provenienti dagli

oneri di urbanizzazione e dalle numerose monetizzazioni sostitutive alla cessione pubblica di aree standard per servizi, derivanti dalle nuove costruzioni, per alimentare la spesa corrente di una macchina comunale che si ingigantiva in parallelo alla crescita demografica. Invece di utilizzare le risorse per gli investimenti infrastrutturali (questo è un problema non solo di Cinisello Balsamo, ma di moltissimi Comuni), si è creato un *gap* incredibile tra le esigenze finanziarie della macchina comunale e le risorse finanziarie dedicate alle opere infrastrutturali. Questa condizione ha mostrato i suoi limiti con scarsi investimenti, caos urbanistico, larghezza insufficiente delle strade, scarsità di parcheggi pertinenziali, costringendo le famiglie ad adattare il proprio stile di vita alla mancanza di tali servizi collaterali.

Oggi, in una società postindustriale, tutti quei limiti emergono in modo drammatico.

Purtroppo questa situazione ha alimentato per Cinisello Balsamo l'immagine di "città-dormitorio", un luogo grigio in cui le persone si recano dopo l'orario di lavoro solo per dormire. Infatti le prime forme di aggregazione culturale si sono basate sulla provenienza regionale dei nuovi abitanti, con il recupero delle tradizioni di origine, rispetto alla promozione di quelle locali, che hanno rischiato di essere perdute per sempre.

Ora si è entrati in una nuova fase storica. Le grandi fabbriche hanno chiuso, le aziende non hanno più bisogno di enormi spazi per la produzione e i magazzini, con le seconde e le terze generazioni è molto aumentata la scolarizzazione e le specializzazioni professionali, è entrata di prepotenza la società digitale, è aumentata la consapevolezza del valore della tutela dell'ambiente.

Si può definire questo momento storico come la *fase della consapevolezza*, cioè essere consapevoli di ciò che avvenne in città 50 anni fa e pensare a cosa si può fare per rispondere alle nuove esigenze dei cittadini attuali e futuri, tenendo comunque conto della differenza di sviluppo avvenuta in alcuni Comuni limitrofi, per cui Cinisello Balsamo rappresenta un *unicum* nel panorama del Nord Milano. Ciò comporta l'adozione di una serie di soluzioni "personalizzate" per Cinisello Balsamo, per evitare o perlomeno limitare alcuni effetti che si potrebbero verificare nel futuro:

- 1 La separazione sociale ed economica tra le varie zone della città;
- 2 Il progressivo svuotamento delle zone industriali e delle attività delle imprese;
- 3 La progressiva riduzione del reddito medio dei cittadini di Cinisello Balsamo;
- 4 L'impoverimento commerciale diffuso, a favore del settore della GDO.

Per contrastare questi fenomeni, che sono ben conosciuti da almeno un decennio, è necessario agire su più fronti. Su quello sociale, quello economico e quello infrastrutturale.

Il tempo vale di più dei metri quadri

Sulla scorta di alcuni progetti di rigenerazione urbana sviluppati all'estero, un interessante esperimento è stato lanciato in alcune zone di Parigi, che richiedevano una riqualificazione urbana. È prevalso il concetto della *città dei quindici minuti*, cioè il concetto che negli agglomerati urbani, per le persone sia più importante il tempo necessario per recarsi al luogo di lavoro, dello sport, della salute, del divertimento rispetto agli altri temi relativi ai metri quadri in cui si abita. In effetti il futuro si giocherà sempre più sul tempo necessario per vivere le varie attività umane, rispetto a una progettazione urbanistica che separa nettamente le varie zone della città in settori dedicati a una specifica vocazione. In realtà le due grandi aree verdi presenti sul territorio (Parco Nord Milano e Parco del Grugnotorto-Brianza Centrale) hanno conferito alla città questa impostazione ed è sbagliato andare a scardinare la funzione ambientale consolidata di questi luoghi, ma ad esempio la previsione di ospitare degli impianti sportivi in queste due grandi aree verdi potrebbe contribuire alla loro valorizzazione non solo in termini ambientali, ma anche in termini funzionali e sociali, contribuendo a migliorare il concetto di vivibilità e sostenibilità che spesso vengono evocati ma senza reali soluzioni pratiche.

Da qui ne consegue che la stessa rigida *destinazione d'uso* degli immobili già presenti sul territorio o loro porzioni, decisa nel 2013 dal Piano di Governo del Territorio (PGT) deve essere resa più flessibile e adattata, anche temporaneamente, ad usi diversi. È necessario quindi introdurre anche a Cinisello Balsamo il concetto di *indifferenza funzionale*, già applicato con successo in altre aree urbane, affiancandolo ad altri strumenti mai adottati, come ad esempio un Piano di Insediamenti Produttivi a basso costo (P.I.P.) e un vero e proprio Piano di Edilizia Residenziale Comunale. È evidente che l'introduzione di un nuovo e più aggiornato Piano di Governo del Territorio è indispensabile per dare corpo a questi concetti, stralciando quegli *Ambiti di Trasformazione* non realizzati, per dare spazio a una visione più globale e attuale dello sviluppo del territorio, anche in funzione degli investimenti infrastrutturali previsti nel breve-medio termine.

Cinisello Balsamo Carbon Neutral

Pensare a una Cinisello Balsamo *Carbon neutral* sembra un'utopia, un obiettivo irraggiungibile, ma dev'essere un orizzonte al quale tendere per il futuro. Parigi ad esempio ha come obiettivo il 2050. I recenti investimenti sulle linee metropolitane e quelli privati sul servizio di teleriscaldamento incidono positivamente su questo tema. Più difficile sarà limitare l'inquinamento prodotto dal traffico veicolare di attraversamento che purtroppo, con le scelte del Comune di Milano di istituzione dell'Area B, concentra sui Comuni della sua cerchia lo spostamento e lo stazionamento dei mezzi di trasporto più inquinanti. Qualcuno auspica l'introduzione della cosiddetta Area A, che limita l'utilizzo dei mezzi inquinanti a un'area più esterna, ma questa soluzione non farebbe altro che trasferire, col concetto del *not in my yard*, il problema sempre più all'esterno, senza risolverlo definitivamente. Per il tema delle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli privati, è necessaria una serie di *incentivi* per la sostituzione del parco mezzi, non una tassazione su quelli più inquinanti. Regione Lombardia ha introdotto recentemente una serie di misure economiche che vanno in questa direzione. Pensando a quali potrebbero essere altre misure più generali, è significativa l'esperienza norvegese, con l'abolizione dell'Imposta sul Valore Aggiunto per le auto full-electric. Se applicata in Italia, abbasserebbe il costo di questa tipologia di veicoli del 22%.

ATM ha annunciato che dal 2020 acquisterà solo mezzi elettrici, secondo il programma di sostituzione del parco mezzi in full-electric entro il 2030. Quindi è necessario dotare Cinisello Balsamo e tutto il Nord Milano degli strumenti necessari per accompagnare queste importanti scelte, ad esempio introducendo l'obbligatorietà per le nuove costruzioni che almeno una percentuale di parcheggi pubblici sia dedicata a colonnine di ricarica, con un sistema di pagamento universale e indipendente dal fornitore di energia.

Su questa linea di indirizzo, può essere utile una progettazione più intelligente della mobilità lenta per gli spostamenti intracittadini, con l'introduzione di piste ciclabili realmente utili, basate su direttrici principali in linea retta, tenendo conto della conformazione della città, dei suoi punti di interesse e della ridotta larghezza delle carreggiate esistenti a Cinisello Balsamo. Un cambio di paradigma rispetto al passato, in cui si è assistito alla realizzazione di piste ciclabili a pezzi discontinui con percorsi tortuosi, come se la pianificazione dei percorsi ciclabili servisse solo per soddisfare una sorta di *primato della (inutile) sostenibilità*, rispetto a una reale utilità delle stesse.

La città assistenziale porta al default

Molti ancora oggi sostengono che il compito principale di un Comune sia quello di aiutare le persone più deboli, risolvere il problema della casa, trovare un lavoro a chi è in difficoltà, creare le condizioni di un'integrazione culturale e civile a tutti i costi. Niente di più sbagliato. L'esempio è proprio Cinisello Balsamo, che annovera una serie di record negativi proprio su questo campo. A partire dal reddito pro-capite più basso del Nord Milano, generato anche da una certa "elastica generosità" nella concessione della residenza, spesso basata su semplici autocertificazioni (in palese contrasto

alle normative nazionali) che hanno reso impossibile un reale controllo demografico della città. A fronte di redditi sempre più bassi, si è affiancata inevitabilmente una domanda crescente di agevolazioni o gratuità sui servizi offerti dal Comune, a partire dagli sconti sui buoni pasto, alle rette dell'asilo nido, alle richieste di contribuzione per varie esigenze (affitto, bollette, ecc.) fino alla pesante morosità sui tributi locali o sulle sanzioni amministrative. Solo per i Servizi Sociali la spesa comunale è da anni in costante aumento: oggi supera i 17 milioni di euro all'anno e solo l'intervento di Regione Lombardia, dello Stato o di altri enti territoriali con progetti-spot riesce parzialmente a mitigarne il peso sul bilancio comunale. Se si proseguisse su questa impostazione, con entrate in diminuzione e uscite in aumento, si può facilmente immaginare che si arriverebbe al *breack even point* oltre il quale il Comune entra in una fase di *default finanziario*, anche aumentando al massimo tutti i tributi locali, con l'effetto di un iniquo inasprimento della pressione fiscale per coloro che regolarmente pagano i tributi.

Solo per i progetti di integrazione culturale, nel passato sono stati spesi milioni di euro, ma i risultati sono stati oggettivamente scarsi. Prova ne è la presenza di sacche di popolazione che difficilmente è propensa non solo a dare il proprio contributo alla comunità in termini economici, ma che alimentano ulteriori costi sociali con comportamenti che minano la convivenza civile (non applicazione della raccolta differenziata dei rifiuti, morosità sulle spese condominiali, subaffitto di posti letto a persone non residenti, occupazione illegittima di alloggi Aler, furto di corrente elettrica, ecc.) fino ad arrivare ad attività illecite come lo spaccio di droga o altre attività criminali.

È evidente che la soluzione non può essere solo l'investimento in progetti culturali (che diciamo sottovoce, spesso sono serviti solo a pagare qualche stipendio, senza ottenere risultati concreti), ma occorre anche un maggiore controllo del territorio. Ecco perché l'iniziativa del *Controllo di vicinato* è strategica e va maggiormente promossa per contrastare comportamenti anomali che minano non solo la convivenza civile, ma anche la sicurezza del territorio. Così come la scelta di riportare il numero di agenti di Polizia Locale a un numero congruo e proporzionale rispetto all'organico minimo richiesto, non può essere vista come l'instaurazione di uno stato di polizia, ma il naturale ritorno alla gestione di un territorio che per anni è stato sottratto al controllo pubblico. Così come l'idea della realizzazione di una nuova caserma dei Carabinieri che ospiti più addetti alla sicurezza è in linea con la richiesta di maggiore presenza di forze dell'ordine per contrastare fenomeni di criminalità. Per fortuna a Cinisello Balsamo non si registrano, se non sporadicamente fenomeni di pericolose associazioni a delinquere, ma i fenomeni di illegalità locale rappresentano comunque un limite allo sviluppo armonico della comunità e vanno estirpati con decisione.

Un territorio sicuro è anche più attrattivo per gli investitori che possono contribuire, con le necessarie riqualificazioni, a modificare l'ambiente urbano e renderlo *più bello e vivibile*. Il degrado genera altro degrado. Quindi dev'essere considerato il nemico numero uno della città. Occorre proporre ai cittadini il valore del *bello*. Certamente in un ambiente urbano rigenerato e controllato, i cittadini avranno più cura del bene comune e talvolta anche di sé stessi.

L'obiettivo finale è quindi *diminuire* nel tempo la spesa per l'assistenza sociale. Se si riuscirà a ottenere questo risultato, sarà evidente che il processo di integrazione sociale, di crescita culturale e la consapevolezza dell'*abitare in una comunità* avranno avuto successo, attraverso la prevenzione ma anche la repressione dei comportamenti critici, premiando le situazioni virtuose e abbandonando il finto concetto solidale mai espressamente dichiarato poiché fallimentare di *città assistenziale*. Molto meglio investire queste risorse in opere e servizi permanenti, come ad esempio l'eliminazione delle barriere architettoniche e la creazione di luoghi di aggregazione per le associazioni presenti in città, con servizi utili ad affrontare anche il progressivo ma inesorabile invecchiamento della popolazione. Cinisello Balsamo nei prossimi 10 anni ospiterà oltre 15.000 ultraottantenni, per i quali vanno *oggi* pianificati i servizi offerti, per evitare come sempre di agire in situazioni di emergenza per la loro mancata progettazione per tempo. È evidente che la maggiore

attrattività del territorio porterà con sé anche nuove famiglie e giovani abitanti, in un processo di rigenerazione non solo urbana, ma anche sociale, che rappresenta la *linfa vitale* della comunità.

Il futuro del Nord Milano si gioca sulla mobilità e il lavoro

Analizzando i vari scenari di sviluppo del Nord Milano, si evidenziano alcuni fattori-chiave che possono contribuire a migliorare la qualità della vita dei cittadini. Al di là delle necessarie attenzioni al consumo di suolo, al risparmio energetico e alla tutela dell'ambiente, evidenziate con forza anche da recenti leggi regionali e nazionali, è chiaro che il futuro di Cinisello Balsamo e del Nord Milano si gioca su due fattori fondamentali: la mobilità e il lavoro.

Sulla mobilità, è strategico il prolungamento di M5 da Milano verso Monza, che vede ben 4 fermate sul territorio di Cinisello Balsamo. La scelta di portare una delle fermate per quanto possibile più vicino al quartiere di Balsamo, risponde al preciso obiettivo di ridurre il traffico veicolare di un intero quartiere, generando al contempo la valorizzazione del patrimonio immobiliare circostante. È stato calcolato che a fronte di un investimento di 1 per la realizzazione della metropolitana, il ritorno economico sul medio termine per le aree, gli immobili, le attività produttive e commerciali è moltiplicato circa di 20.

Anche la forte volontà di supportare lo sbinamento di M5 da Bignami verso Bresso, Cusano Milanino fino a Cinisello Balsamo rappresenta una nuova *vision* della mobilità su un territorio sovracomunale che porterà grandi benefici a tutte le aree interessate. In questo caso la scelta che Cinisello Balsamo deve difendere è quella delle 3 fermate sul proprio territorio, con capolinea previsto presso il campo sportivo di via Cilea, nella zona Nord della città. Così facendo, si creerà un *ring* cittadino costituito dalla metropolitana, quindi sarà necessario reimpostare il Trasporto Pubblico Locale per le direttrici Est-Ovest, possibilmente con mezzi di nuova generazione, e in prospettiva superare anche la funzionalità dell'attuale metrotranvia, un mezzo lento, rumoroso, con corse spesso vuote, che ha tagliato in due la città, generando enormi problemi di viabilità senza risolvere nel concreto il tema della mobilità intracittadina, né di quella extracittadina.

Va promosso il rilancio dei servizi di mobility sharing, dalle auto (ad esempio estendendo i servizi Enjoy oppure E-Vai fino a Cinisello Balsamo) a quelli basati sul segmento bike (Jump di Uber, BikeMi o MoBike) per contribuire a ridurre il numero di mezzi stazionanti e circolanti sul territorio, oltre alla regolamentazione della circolazione dei monopattini elettrici e la sosta agevolata per i mezzi full-electric.

Rimangono aperti alcuni problemi infrastrutturali da tempo irrisolti, come lo svincolo della SS36 e il sottopasso Ferri-Partigiani, che potrebbero migliorare la fluidità veicolare su un territorio, è bene ricordarlo, al centro della viabilità di tutto il Nord Italia e per questo va seriamente monitorata la situazione e le previsioni di traffico in relazione alla realizzazione del centro MilaNord 2 e all'hub di interscambio, poiché esiste il fondato rischio di blocco della direttrice Nord-Sud proprio su Cinisello Balsamo.

Il secondo fattore, conseguente al primo, è l'obiettivo di *riportare il lavoro* a Cinisello Balsamo. Spesso nelle situazioni di crisi aziendale ci si sofferma sulla difesa dei *posti di lavoro*, dimenticandosi che si rischia di perdere interamente il lavoro. In termini macroeconomici, se Cinisello Balsamo 30 anni fa si distingueva come polo della stampa a livello nazionale, la successiva crisi del settore ha portato non solo alla perdita di centinaia di posti di lavoro, si è perso totalmente quel tipo di lavoro, senza una prospettiva né di riconversione degli impianti, né di una trasformazione produttiva seria. Dagli studi di Assolombarda e di altri soggetti quali il Politecnico di Milano e il Centro Studi Pim, la futura vocazione del Nord Milano sarà orientata verso l'healthcare, il farmaceutico e il biomedicale. Una relativa crescita si sta registrando anche nel settore dei servizi e nel food&beverage. È necessario accompagnare queste trasformazioni, senza dimenticare le eccellenze industriali già presenti sul territorio operanti in vari settori, che tanto hanno dato e ancora possono dare in termini di sviluppo economico e sociale alla città. Occorre con loro ad esempio promuovere e sviluppare progetti di welfare aziendale, con collaborazioni virtuose tra pubblico e privato.

Le esigenze delle imprese non sono così sconvolgenti, ma necessarie:

1. Semplificazione dei processi burocratici per i progetti di insediamento e consolidamento delle attività;
2. Certezza nei tempi e costi delle pratiche;
3. Controllo del territorio più efficace;
4. Miglioramento delle connessioni digitali e viabilistiche sul territorio;
5. Riduzione dei tributi locali, incentivi per i nuovi insediamenti e sul risparmio energetico.

Nelle scelte amministrative è importante tener conto sempre di queste esigenze e, per quanto possibile, sviluppare reti d'impresa, in collaborazione con le organizzazioni di categoria.

Sulla mobilità e sul lavoro, si gioca il futuro di tutto il Nord Milano.

La nuova legge regionale 18/2019 sulla rigenerazione urbana

È recentemente entrata in vigore la legge regionale n. 18/2019 sulla rigenerazione urbana e territoriale, che apporta alcune sostanziali modifiche sia alla LR 12/2005 (la legge istitutiva dello strumento del PGT) che alla LR 31/2014 (relativa alle limitazioni sul consumo di suolo). Si tratta di un nuovo strumento legislativo che introduce delle agevolazioni economiche e volumetriche per coloro che intendono riqualificare immobili degradati o dismessi da almeno 5 anni. Dato che il patrimonio edilizio di Cinisello Balsamo è abbastanza datato (l'età media è superiore ai 50 anni) e che sono presenti molti edifici e aree dismesse, questa è l'occasione per promuovere verso gli operatori le opportunità offerte da questa norma, che agisce in deroga ad alcune limitazioni e rigidità del PGT.

All'art. 4 viene indicato che la norma si applica in particolare *“agli immobili di qualsiasi destinazione d'uso, dismessi da oltre cinque anni, che causano criticità per uno o più dei seguenti aspetti: salute, sicurezza idraulica, problemi strutturali che ne pregiudicano la sicurezza, inquinamento, degrado ambientale e urbanistico-edilizio.”*

Le agevolazioni previste sono essenzialmente una riduzione almeno del 60% degli oneri sul costo di costruzione e del 50% sugli oneri di urbanizzazione, oltre a una premialità volumetrica (a discrezione dei singoli Comuni) fino al 20% dell'esistente, sulla base degli indici specificati nel PGT per l'area interessata.

È inoltre prevista, nei casi di demolizione e ricostruzione, anche una deroga sul vincolo di sagoma: *“Per gli interventi di ristrutturazione edilizia, nonché per quelli di demolizione e ricostruzione, anche con diversa sagoma, o anche per quelli di ampliamento mediante utilizzo di premialità dei diritti edificatori, gli oneri di urbanizzazione, se dovuti, sono riferiti alla volumetria o alla superficie interessate dall'intervento, a seconda che si tratti rispettivamente di edifici a destinazione residenziale o diversa dalla residenza; gli oneri di urbanizzazione sono quelli stabiliti per gli interventi di nuova costruzione, ridotti del sessanta per cento, salva la facoltà per i comuni di deliberare ulteriori riduzioni.”*

L'indirizzo generale di questa legge regionale è chiaro: rendere vantaggiosa la riqualificazione urbanistica rispetto a nuove realizzazioni su aree libere, con il conseguente aumento di consumo di suolo. Anche in questo caso il criterio di fondo non è l'aggravio dei tributi per interventi dannosi per l'ambiente, ma l'introduzione di agevolazioni per chi sceglie la riqualificazione del patrimonio già esistente.

Su questo nuovo strumento legislativo regionale verrà a breve organizzato un evento informativo, con l'obiettivo di coinvolgere gli operatori del settore, singoli privati, amministratori di condominio e chiunque sia interessato all'applicabilità degli incentivi previsti, anche e soprattutto per Cinisello Balsamo.

Conclusioni

Il presente documento, seppur segnato dal limite del taglio tecnico, delinea però una serie di scelte compiute e ancora da compiere sul territorio di Cinisello Balsamo, in una duplice prospettiva: da una parte cercare di ridurre le situazioni di degrado immobiliare e sociale presenti da tempo sul territorio, e dall'altra dare un'indicazione di massima sullo sviluppo futuro della città, avendo sempre come punto di riferimento il bene comune, la qualità della vita e ottenere così uno dei principali obiettivi dichiarati nel programma di mandato 2018-2023.

Le persone abitano a Cinisello Balsamo per scelta, non per necessità.

Se tutti insieme riusciremo a concretizzare questo concetto nel medio termine, potremo dire di aver svolto bene il lavoro di amministratori a cui siamo stati chiamati.

Enrico Zonca
*Assessore all'Urbanistica,
Territorio, Edilizia privata
di Cinisello Balsamo*