

---

## 5. Agenda strategica

Il Piano strategico, per non limitarsi a una funzione meramente esortativa e svolgere con efficacia la propria funzione di **strumento di indirizzo**, è chiamato a fornire all'Ente, ai Comuni e agli attori territoriali realistiche linee di azione, utili ad attuare le proprie politiche di sviluppo.

A partire dal confronto con i Consiglieri delegati e le varie Direzioni dell'Ente, i rappresentanti dei Comuni, organizzati per Zone omogenee, gli stakeholder esterni, costituenti il Tavolo metropolitano e il Tavolo permanente delle Università, viene di seguito proposta un'**Agenda strategica** che raccoglie e organizza in "corridoi tematici", denominati **Driver**, idee, proposte e sollecitazioni emerse, declinandole in modalità e intensità differenti anche in ragione delle varie specificità territoriali. L'Agenda strategica delinea così dieci filoni di lavoro prioritari che, in una logica selettiva, combinano tra loro gli obiettivi individuati nel capitolo precedente, innestandoli su piani e progetti in movimento o di nuova generazione, allo scopo di fornire una direzione chiara ai processi di sviluppo metropolitano.

Dalle azioni individuate nei dieci Driver emergono inoltre alcuni **caratteri trasversali**: un rinnovato rapporto tra capoluogo e territorio metropolitano/regionale, l'integrazione tra la visione generale di sviluppo e una serie di strumenti/dispositivi che, insieme al Piano strategico, guidano le trasformazioni metropolitane (es. PTM con le relative Strategie Tematico Territoriali, PUMS, PULS, Biciplan-Cambio, Agenda Metropolitana Urbana per lo Sviluppo Sostenibile, ecc.), le partnership tra gli attori pubblici e la platea di soggetti privati o misti coinvolti nella trasformazione del territorio.

Allo scopo di tragaruardare l'operatività del Piano, ciascun Driver individuato nell'Agenda è posto inoltre in relazione con le **Missioni del PNRR** più aderenti ai suoi obiettivi, individua la costellazione degli attori implicati nella sua attivazione/realizzazione insieme allo "**stile lavoro**" che deve caratterizzare la condotta dell'Ente entro la varietà dei processi in cui è coinvolto.

## MISSIONI PNRR



### M1

Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo

### M2

Rivoluzione verde e transizione ecologica

### M3

Infrastrutture per una mobilità sostenibile

### M4

Istruzione e ricerca

### M5

Inclusione e coesione

### M6

Salute

## DRIVER



1| Campus  
Metropolitano  
Smart

2| Politiche verdi  
e blu

3| Sustain-Ability

4| Metabolismo  
circolare  
metropolitano

5| Il diritto alla  
mobilità

6| Tra produzione  
e logistica

7| Scuole  
avamposto di  
comunità

8| Il lavoro  
al lavoro

9| Ri-generation  
Housing

10| Sistema salute  
territorio

## ATTORI



Città  
Metropolitana

Comuni

Corpi intermedi e  
altri attori



## DRIVER 1 | CAMPUS METROPOLITANO SMART

### Città Metropolitana e Comuni per lo sviluppo di servizi digitali innovativi



“ *Il Campus Metropolitan Smart intende promuovere la condivisione di applicazioni innovative tra tutti gli attori pubblici del territorio per la realizzazione di un sistema integrato, in grado di sostenere la valorizzazione del territorio, tutelarne le eccellenze e porre le condizioni per il decollo di nuovi servizi interattivi rivolti ai cittadini e alle imprese*

La Città metropolitana di Milano ha tra le sue funzioni fondamentali la promozione e il coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano, a partire dalle pubbliche amministrazioni locali. Città metropolitana di Milano, nell'ambito del programma "Campus digitale metropolitano", ha in questi anni sviluppato una **rete infrastrutturale a banda ultra-larga** idonea a supportare la mole di trasmissioni digitali che le nuove esigenze dei processi e-government richiedono. Rete che, dal 2018, si è arricchita con la posa di tralicci per la fornitura della connettività anche in modalità mobile (5G).

Alla luce di questo viatico, il Driver dedicato allo sviluppo del Campus Metropolitan Smart, oltre ad assicurare l'interconnessione di tutte le realtà pubbliche con infrastrutture tecnologiche ad elevata affidabilità, si propone di **offrire a cittadini e imprese servizi digitali innovativi,**

promuovendo integrazione di risorse, persone, competenze e riducendo, di conseguenza, i costi per la pubblica amministrazione.

In questa chiave, Città metropolitana si pone l'obiettivo di incrementare il numero degli accordi già sottoscritti con 70 delle 133 amministrazioni comunali metropolitane per lo sviluppo e l'uso della rete in fibra ottica. Con questi accordi Città metropolitana, assicurando connessione internet e manutenzione della rete, dà la possibilità ai Comuni sottoscrittori di collegare alla rete metropolitana sia le proprie sedi principali sia gli uffici decentrati, insieme ad altri punti strategici del territorio (es. istituti scolastici, biblioteche, farmacie, case di riposo, filiera sanitaria, Idroscalo, ecc.).

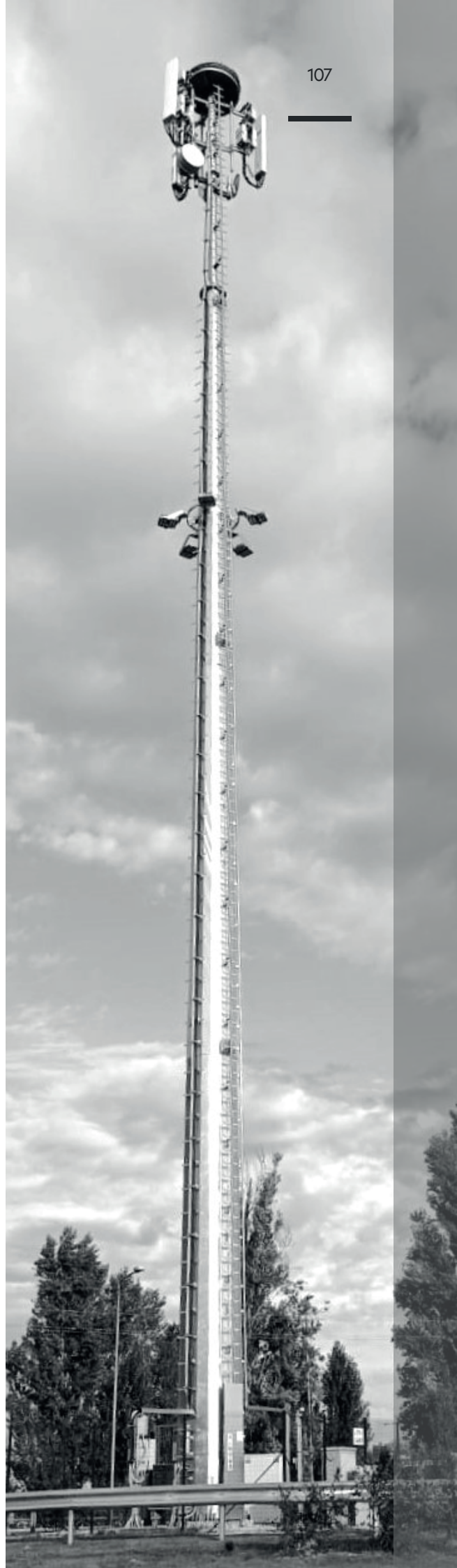
Ulteriore obiettivo del Driver è quello di **umentare il numero dei siti 5G.**

La Città metropolitana di Milano, prima in Italia, ha avviato un project financing per la valorizzazione di siti di sua proprietà da destinarsi

all'installazione di stazioni radio-base per diffondere servizi wireless (oggi se ne contano 55).

Grazie all'investimento dei proventi derivanti dal project financing, Città metropolitana disporrà delle condizioni ottimali per provvedere alla costruzione di nuovi siti per le stazioni radio base e per una diffusione ancor più capillare sull'intero territorio metropolitano della tecnologia 5G, che consentirà la creazione di veri e propri **distretti "smart land"**, in grado di rafforzare l'integrazione di interventi territoriali afferenti a vari ambiti (es. mobilità, energia, welfare, housing sociale, servizi al cittadino, ecc.).

La prossima tappa, da svilupparsi con il coinvolgimento di Dipartimenti del CERN e del Politecnico di Milano mediante il contributo di finanziamenti Europei (progetto DITA), sarà finalizzata alla creazione di un **Digital Twin** (gemello digitale), un sistema complesso che consentirà, da un lato, di sviluppare funzioni predittive in ordine a scenari ed eventi futuri che impattino sul territorio e, dall'altro, di orientare politiche di prevenzione dei rischi e di gestione "sicura" del territorio.



## DRIVER 2 | POLITICHE VERDI E BLU

### Città metropolitana per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente



“ *L'azione di Città Metropolitana è finalizzata a ricercare un equilibrio dinamico tra contenimento del consumo di suolo e rigenerazione urbana/territoriale, interventi di forestazione e riqualificazione paesaggistica, agricoltura multifunzionale e food policy, valorizzazione delle vie d'acqua e turismo fuori porta*

Il PSTTM conferisce priorità alle **strategie di tutela e valorizzazione delle risorse naturali non rinnovabili**, entro le quali suoli liberi, verde e paesaggio, agricoltura e infrastrutture blu assumono particolare rilevanza. Entro questo quadro, tre sono le linee di lavoro più promettenti delineate dal Piano strategico.

In primo luogo, il Piano strategico conferma le **soglie di riduzione del consumo di suolo** individuate dal PTM vigente (tra il 25% e il 30% per gli ambiti di trasformazione a destinazione prevalentemente residenziale e 20% minimo per le altre funzioni) e, nel contempo, prevede che i Comuni, nell'ambito dei rispettivi PGT e con il supporto di Città metropolitana, identifichino gli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione con valenza territoriale. In questa luce, le Strategie Tematico-Territoriali Metropolitane (STTM) sono chiamate a definire criteri di perequazione e compensazione delle esternalità vantaggiose o perturbanti indotte da interventi di rilievo

sovra-comunale.

In secondo luogo, il Piano, in accordo con il PTM, individua nella **Rete Verde Metropolitana (RVM)** l'elemento portante per la rigenerazione ambientale e il miglioramento della qualità della vita dei cittadini metropolitani, attraverso processi riqualificazione paesaggistica, forestazione, riscoperta di fiumi e del sistema dei canali (in primo luogo i Navigli), valorizzazione dei beni storici, anche in chiave di "turismo fuori porta", sviluppo di servizi ecosistemici. In questo quadro, appare di cruciale importanza, anche a seguito dell'approvazione della LR 29/2022 che ri-disciplina la governance del Parco Agricolo Sud Milano (PASM), confermare l'obiettivo del completamento della cintura verde milanese attraverso la realizzazione del Parco metropolitano, connettendo e rafforzando sotto il profilo progettuale e operativo i vari PLIS già presenti. Infine, il PSTTM si propone di rafforzare la **multifunzionalità degli ambiti agricoli**, con particolare riguardo

a funzioni di ricarica della falda, di sviluppo della rete ecologica e naturalistica, di ampliamento degli spazi aperti di fruizione, di incentivazione dell'agricoltura biologica e con qualità certificate, di valorizzazione delle produzioni tipiche della tradizione locale, di sviluppo della food policy metropolitana.

Il menù delle policy indicate da questo Driver implica un'**azione diretta da parte di Città metropolitana** sia nel completamento dei propri strumenti di pianificazione, con particolare riferimento alle STTM, sia in un'azione di confronto, accompagnamento e sostegno ai Comuni, sia di coinvolgimento di rappresentanze di interessi, di forze sociali e del mondo associazionistico.

Si tratta inoltre di un fascio di politiche che, pur riguardando l'intero territorio metropolitano, trova nei comuni inclusi nel Parco Sud l'ambito privilegiato di riferimento.



## DRIVER 3 | SUSTAIN - ABILITY

### Città metropolitana a sostegno della transizione ecologica e dello sviluppo sostenibile



“

*Città metropolitana vuole rendere accessibili conoscenze e strumenti tecnologici per incrementare la quota di energie rinnovabili e rendere più efficienti gli edifici esistenti, ponendosi al centro di un sistema di governance territoriale volta al supporto degli enti locali*

Città metropolitana, in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda Metropolitana Urbana per lo Sviluppo Sostenibile, si propone come attore chiave per l'attuazione degli obiettivi di **transizione ecologica e di sviluppo sostenibile**, declinando a scala locale goal e target globali individuati nell'Agenda 2030.

Più precisamente, Città metropolitana si propone di sviluppare politiche e azioni di **efficientamento energetico** e di sviluppo di **impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili** che possono essere realizzate sia direttamente dall'Ente, in base alle proprie competenze e possibilità, sia da parte dei Comuni, dotandoli di strumenti e servizi che facilitino il loro concreto operare. Tali politiche sono in prima istanza finalizzate alla riduzione dei consumi, alla de-carbonizzazione, al contenimento delle emissioni in atmosfera e, non da ultimo, in relazione al forte aumento della "bolletta energetica", al decremento

della spesa pubblica, in particolare degli Enti locali. In termini più generali, tali politiche e azioni possono inoltre concorrere in misura significativa al miglioramento della qualità di vita dei cittadini, all'affermazione di lavori dignitosi e alla crescita economica dei territori metropolitani.

Le azioni cardine, che sostanziano la traiettoria energetica dell'Agenda Metropolitana Urbana per lo Sviluppo Sostenibile, si articolano su **tre assi temporali**.

**A breve termine**, si prevedono azioni sia interne all'Ente sia verso l'esterno (Comuni e soggetti misti o privati), dedicate a informazione, formazione e accompagnamento in tema di risparmio energetico.

**A medio termine**, attraverso DECIWATT, viene messo a disposizione, in partnership con ENEA, un sistema innovativo One-stop-Shop, grazie al quale amministrazioni pubbliche e privati possono utilizzare strumenti digitali per la diagnosi energetica di edifici e impianti,

individuando così i punti su cui effettuare interventi di riqualificazione energetica.

Infine, **a lungo termine**, il Driver prevede la messa a regime di un sistema di supporto agli amministratori e agli operatori locali nei processi di progettazione e realizzazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili e la definizione del percorso di creazione di comunità energetiche, privilegiando quelle a trazione pubblica.





## DRIVER 4 | METABOLISMO CIRCOLARE METROPOLITANO

### Città metropolitana per il governo della filiera dei rifiuti e la gestione integrata del ciclo delle acque



“ *Città metropolitana, assumendo il paradigma dell'economia circolare, si propone di promuovere un governo integrato della filiera dei rifiuti e del ciclo delle acque, sviluppando forme di partenariato pubblico-privato*

Città metropolitana di Milano assume come asse centrale delle proprie politiche l'obiettivo di promuovere lo **sviluppo sostenibile** del territorio, coniugando crescita economico-sociale e tutela ambientale. L'Ente, nell'ambito delle politiche delineate nella propria Agenda Metropolitana Urbana per lo Sviluppo Sostenibile, è in questo senso impegnato nella promozione e nel supporto di azioni di economia circolare, proponendosi di incentivare tutte le misure finalizzate a ridurre il consumo di materie prime, diminuire la produzione di rifiuti e di reflui inquinanti e, anzi, valorizzare questi ultimi attraverso processi di riciclo e di produzione di energia pulita. Azioni cardine, relativamente alla filiera dei rifiuti, sono individuate a vari livelli. In primo luogo, si propone, potendo contare su una partnership con l'Università degli Studi di Milano, di organizzare e rendere operativo un **sistema integrato di gestione dei rifiuti urbani** a scala sovracomunale che superi la frammentazione nella gestione della raccolta/smaltimento a favore di una gestione

d'ambito coordinata a livello metropolitano e definisca una tariffa unica per i servizi di igiene ambientale.

In seconda istanza, si propone, potendo contare su una prima azione pilota sempre in collaborazione con l'Università degli Studi di Milano, l'adozione volontaria di meccanismi in grado di facilitare la circolazione e l'impiego di **materiali edili riciclati**. In terzo luogo, l'Ente si impegna a indirizzare i propri acquisti verso **prodotti e servizi socialmente e ambientalmente sostenibili**, in particolare provenienti da processi di riuso e riciclo, e sollecita i Comuni a fare altrettanto, così da ampliare il mercato e contribuire a una svolta ecologica della produzione. Per quanto riguarda invece la **gestione del ciclo delle acque**, l'obiettivo è quello di perseguire sempre maggiori sinergie tra il settore idrico e il settore rifiuti, promuovendo il ruolo dei depuratori che, da mero strumento di trattamento delle acque, diventino nodi strategici per il trattamento di rifiuti industriali, la produzione di biometano e il riuso delle acque depurate per

fini agricoli e per altri utilizzi che non richiedono risorse idriche pregiate. In particolare, al fine di un utilizzo più razionale della risorsa idrica, Città metropolitana si impegna coi Comuni, a sostenere, la realizzazione, ove possibile, di una **rete duale** che consenta la preservazione di acque pregiate per i soli usi umani e animali, una gestione più razionale dei reflui neri, delle acque piovane e di quelle di prima falda, la generazione di benefici in termini energetici, conseguendo così rilevanti vantaggi sia sul piano ambientale che su quello economico. Per un progetto così ambizioso è però necessario, dopo aver costituito negli anni scorsi un unico **Ambito Territoriale Ottimale**, compiere ora un ulteriore passo in avanti nella direzione di un **gestore unico** del Servizio Idrico Integrato per l'intero territorio metropolitano. In questo quadro, Città metropolitana si impegna su un doppio fronte. Da una parte, contando sul ruolo chiave della propria partecipata CAP Holding, intende costruire collaborazioni industriali e con il mondo della ricerca, accordi inter-ambito, contratti di rete e operazioni in **partnership pubblico-privato** per favorire nuove opportunità di economia circolare. Dall'altra, intende assumere un ruolo propositivo nel processo di aggiornamento della legislazione statale in materia di end of waste.



## DRIVER 5 | IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ

### Città metropolitana interconnessa e multimodale



“ *L'azione di Città metropolitana punta a migliorare l'efficacia e l'efficienza degli spostamenti di persone e merci, attraverso il potenziamento del trasporto pubblico e dell'interscambio modale, la riqualificazione della viabilità di secondo livello, lo sviluppo dei servizi di mobilità e il miglioramento della compatibilità territoriale e ambientale degli interventi*

Il Piano strategico, in coerenza con gli orientamenti del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) e del Piano Territoriale Metropolitano (PTM), si propone l'obiettivo di **migliorare efficacia ed efficienza degli spostamenti di persone e merci**, puntando sulla riduzione della propensione all'uso del mezzo privato individuale (in particolare attraverso il potenziamento del trasporto pubblico e dell'interscambio modale), sulla riqualificazione della rete stradale secondaria e sulla sua sicurezza (in special modo per le utenze più deboli), sulla sostenibilità economica (con riferimento sia a investimenti sia a costi di gestione) e sociale (in termini di accessibilità ed inclusione), oltre che sulla compatibilità territoriale e ambientale degli interventi (razionalizzazione dei nuovi insediamenti, minimizzazione del consumo di suolo, riduzione degli impatti sul paesaggio, decremento della congestione, abbattimento delle emissioni, ecc.).

Il PSTTM conferma il **ruolo centrale del trasporto pubblico**, proponendo-

si di favorire il trasferimento modale privato/collettivo e l'interscambio fra le diverse modalità, superando così il dualismo tra ambito urbano ed extraurbano. In questa prospettiva, occorre che la rete di forza del trasporto pubblico - e in particolare le linee di trasporto rapido di massa - si arricchisca di nuove direttrici di collegamento che raggiungano aree del territorio metropolitano a oggi non adeguatamente servite, sfruttando anche le opportunità fornite dall'implementazione di soluzioni tecnologiche innovative e l'integrazione con la rete delle autolinee. In questo schema, **i nodi di interscambio**, in primo luogo quelli dell'esistente rete ferroviaria, costituiscono i principali punti di connessione tra i diversi vettori di trasporto e tra questi e le realtà territoriali origine/destinazione degli spostamenti. Per queste ragioni deve essere rafforzata, oltre all'accessibilità, anche la qualità urbana degli interscambi (in linea con le indicazioni del PUMS e del PTM in merito ai LUM - Luoghi Urbani per la Mobilità), pre-

vedendo adeguate dotazioni di servizi all'utenza che ne aumentino anche la sicurezza e l'attrattività, con benefici generalizzati per la vivibilità dei luoghi e la qualità urbana. Altro settore di intervento riguarda la diffusione di **mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale**, promuovendo la mobilità ciclistica e i sistemi di sharing-pooling (anche con adeguate azioni di Mobility Management, che vedano la condivisione, tra aziende, di soluzioni organizzative e buone pratiche), oltre allo sviluppo di infrastrutture per l'alimentazione dei mezzi (privati e pubblici) con combustibili alternativi a basse/zero emissioni. Sul versante viario, si vuole conseguire il **decongestionamento del traffico lungo la rete stradale**, assumendo la progettualità già in campo finalizzata alla riqualificazione/potenziamento delle direttrici viarie di scala sovralocale, riqualificando la maglia stradale di secondo livello, intervenendo sui nodi critici, migliorando la sicurezza, provvedendo alla manutenzione delle rete e dei manufatti esistenti, sviluppando servizi di info-mobilità.

La forte articolazione di ruoli e competenze in materia di trasporti e viabilità rende infine indispensabile che Città metropolitana sviluppi un costante **confronto e raccordo con la pluralità degli attori** coinvolti, oltre che con i Comuni e le rappresentanze di interessi e del mondo associazionistico.



## DRIVER 6 | TRA PRODUZIONE E LOGISTICA

### Città Metropolitana per il governo degli spazi della produzione e della logistica



“

*Città metropolitana si propone di governare inedite dinamiche di sviluppo del sistema produttivo, in particolare nel settore della logistica, con l'obiettivo di razionalizzare la distribuzione territoriale degli insediamenti, migliorare l'accessibilità, elevare il grado di compatibilità ambientale e garantire a tutte le comunità le stesse opportunità di lavoro*

La crisi pandemica, accoppiata ai mutamenti geopolitici intervenuti sullo scacchiere mondiale, hanno prodotto cambiamenti significativi, per quanto non si sa ancora quanto duraturi, nella struttura produttiva e nell'articolazione dei processi di sviluppo metropolitani. In particolare, stiamo assistendo a dinamiche localizzative, a partire dall'esplosione della domanda di attività logistica, che, se non governate, rischiano di avere impatti rilevanti in termini di degrado ambientale, congestione veicolare, conflittualità con altre funzioni urbane.

Nella prospettiva di un efficientamento degli spazi della produzione e di un loro miglior inserimento territoriale e ambientale, il PTM propone la formazione di **poli produttivi di rango sovracomunale**, privilegiando la localizzazione in ambiti caratterizzati da elevata accessibilità, buona qualità ambientale, efficiente dotazione di servizi e di reti tecnologiche, disponibilità di risorse umane qualificate, per

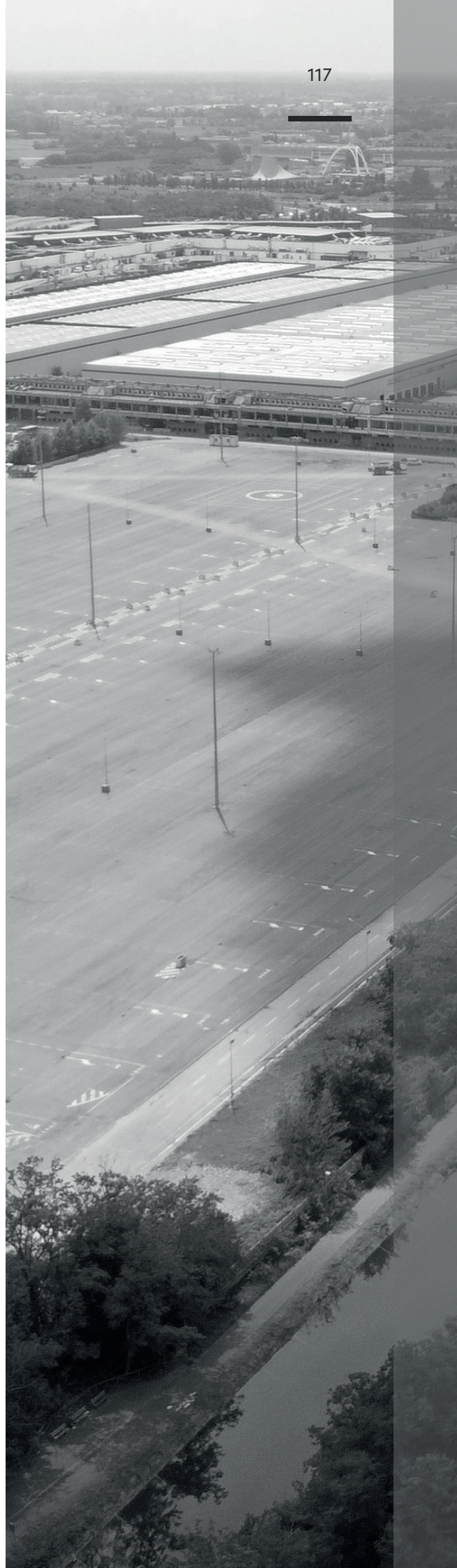
i quali avviare processi di rigenerazione urbana e territoriale.

Il PTM demanda la regolazione specifica di tali processi insediativi alla **Strategia Tematico-Territoriale Metropolitana per l'innovazione degli spazi della produzione, dei servizi e della distribuzione** (STTM 3). In questo senso, il Piano prevede che l'Ente assuma un approccio concertativo con i Comuni e le parti sociali per definire le condizioni per le quali a un insediamento può essere attribuita rilevanza sovracomunale, definendo criteri localizzativi e standard qualitativi relativamente ai profili di sostenibilità, accessibilità, multifunzionalità, innovazione tecnologica, occupabilità.

La STTM 3 e il **Piano Urbano della Logistica Sostenibile** (PULS), intendono inoltre definire, con riferimento alla funzione logistica, i requisiti essenziali per un **governo più sostenibile ed efficiente del sistema della logistica**, fondato sul disaccoppiamento tra trasporto e

consegna delle merci attraverso la creazione di centri di consolidamento e di distribuzione coerenti con gli assetti infrastrutturali (Metro Hub e Urban Hub), "Zero Emission Zones", incentivazione all'uso di veicoli a basse emissioni (es. attraverso l'ampliamento delle fasce temporali di movimentazione delle merci nel caso di utilizzo di veicoli elettrici), gestione condivisa di informazioni e modelli operativi.

Le policy indicate da questo Driver implicano un'azione diretta da parte di Città di metropolitana nella promozione **Accordi e Intese** con Regione e Comuni e, più in generale, tra enti, aziende e operatori per favorire la cooperazione intersettoriale e l'attuazione di misure coordinate.



## DRIVER 7 | SCUOLE AVAMPOSTO DI COMUNITÀ

### Città Metropolitana per trasformare le scuole in capitali dei quartieri



“ *La programmazione della rete scolastica e la gestione dell’edilizia scolastica sono funzioni che Città metropolitana intende mettere al lavoro per ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale, attraverso la riqualificazione di aree/edifici pubblici e la promozione di attività culturali e sportive aperte alla città e al territori* ”

Per Città metropolitana “**l’obiettivo scuole aperte**” non è una novità. Prima dell’emergenza sanitaria da Covid 19 l’Ente aveva avviato politiche in questa direzione, mettendo a disposizione alcune delle proprie scuole ai Comuni e alle Municipalità, alle Associazioni, alle realtà attive di cittadini nel territorio metropolitano, assegnando spazi (palestre, luoghi per lo sport all’aperto, auditorium, ecc.) in orario extra scolastico, per contribuire a mettere a fattor comune sinergie e potenzialità locali. Inoltre, già il precedente Piano Strategico di Città Metropolitana aveva assunto la **rigenerazione territoriale** nella sua accezione estesa, comprensiva di trasformazioni grandi o diffuse del costruito, ma anche di azioni e interventi sugli spazi aperti pubblici e privati, nonché in ordine ad aspetti riguardanti innovazione tecnologica e processi organizzativi/gestionali. Il nuovo PSTTM intende riprendere e rafforzare questo obiettivo e dare avvio ad **azioni diffuse sul territorio**, affinché le scuole di competenza

di Città metropolitana (in totale 156 istituti scolastici secondari di secondo grado) si aprano all’esterno e diventino baricentro e luogo di riferimento per le comunità locali. La riscoperta dell’**importanza della prossimità**, della necessità di rendere i luoghi più accessibili e sostenibili, possono infatti trovare nella trasformazione delle scuole da esclusivo luogo di apprendimento codificato nei tempi e nello spazio a presidio culturale e sociale, civic center per le comunità locali, una loro compiuta realizzazione. Una scuola che si trasforma in un **presidio culturale e di tempo libero** di prossimità, in grado di intercettare i bisogni del territorio e delle famiglie, diventa così protagonista, insieme alla comunità, di un processo di co-progettazione del cambiamento che ha diversi obiettivi: lotta alla dispersione scolastica, contrasto alla povertà educativa, costruzione di luoghi di socialità, consolidamento dell’identità del territorio, ma anche rigenerazione di edifici e di spazi aperti. Un’opportunità anche per recuperare, riqualificare

e **trasformare lo spazio pubblico di prossimità delle scuole** in luoghi più accessibili e sostenibili: piazze, strade antistanti i plessi, zone pedonalizzate, aree per la ciclabilità e la mobilità lenta, marciapiedi, spazi, anche verdi, abbandonati o comunque sotto-utilizzati o mal utilizzati.

Infine, scuole che, ancora nell'ottica di integrazione con il territorio e la comunità insediata, possono diventare il centro di Comunità energetiche e proporre così soluzioni innovative e sostenibili anche dal punto di vista ambientale. In altri termini, occorre immaginare la scuola come un **«nodo di quartiere»** che mette in relazione in modo creativo più servizi (biblioteca, spazi per lo sport, mercato, oratorio, ecc.) e una varietà di spazi pubblici (parchi, piazze, strade, ecc.) e di buone pratiche (a es. in campo ambientale e del risparmio/efficientamento energetico), proponendosi come un vero e proprio **motore di innovazione sociale**.

Cruciale per l'attuazione di questo indirizzo, la capacità di cogliere tutte le opportunità di finanziamento che si presenteranno per rinnovare e riqualificare il patrimonio scolastico attuale di Città metropolitana, ancora in buona misura obsoleta, impegno peraltro già in parte avviato con il progetto per la **riqualificazione energetica in partenariato pubblico-privato**, con vari interventi in campo edilizio e impiantistico finanziati con fondi PNRR e con la connessione con banda larga della totalità degli istituti scolastici.





## DRIVER 8 | IL LAVORO AL LAVORO

### Città Metropolitana per la promozione della formazione e dei servizi al lavoro



“ *Città metropolitana si propone di costruire un servizio pubblico di qualità riconosciuto da cittadini e imprese, in grado di sviluppare efficaci e misurabili politiche attive per il lavoro, aumentare quantità e qualità dei programmi di formazione per disoccupati e giovani, promuovere un sistema coordinato e integrato di attori pubblici e privati*

Città metropolitana, a partire dal dinamismo e dalla rilevanza del suo tessuto economico, è chiamata a sviluppare politiche e costruire strumenti in grado di aumentare il tasso di occupazione, ridurre il mismatch di competenze e aumentare quantità e qualità dei programmi di formazione di disoccupati, giovani e donne.

Il PSTTM intende lavorare lungo **tre linee strategiche**: potenziare i servizi al lavoro e alla formazione per garantire la capacità dei Centri per l'Impiego di erogare tutti i livelli essenziali delle prestazioni previsti e renderli uno strumento universalmente conosciuto e riconosciuto; raggiungere gli obiettivi di GOL (Garanzia di Occupabilità per i Lavoratori) con azioni concrete volte a raggiungere la fascia di popolazione più vulnerabile, attraverso la digitalizzazione, l'integrazione dei servizi e l'inclusione lavorativa e sociale; promuovere un sistema coordinato e integrato di attori pubblici e privati. Determinante in tal senso il ruolo svolto da **AFOL Metropolitana**, un'a-

zienda speciale consortile partecipata dalla Città Metropolitana di Milano e da 71 Comuni, compreso il capoluogo, che si propone come unico interlocutore sui temi del lavoro e della formazione.

Accanto all'azione diretta, risulta cruciale il **ruolo di regia di Città metropolitana**, in grado di coordinare gli attori economici del territorio, i soggetti che erogano i servizi al lavoro, i Comuni e le loro reti/forme associative. Il Driver trova un primo germe di sviluppo in tal senso nella **definizione di accordi specifici** che, a livello territoriale, intendono coordinare i vari attori impegnati nelle politiche integrate per il lavoro. In questa prospettiva, Città metropolitana si impegna a **sostenere le iniziative locali**, promosse da Comuni e parti sociali, a partire da quelle già in movimento.

A questo proposito, si ricorda che 22 Comuni dell'Adda Martesana hanno di recente sottoscritto il Progetto Silam "Sviluppo, impresa e lavoro", che si propone di mettere al centro le politi-

che per lavoro a livello locale, con una particolare attenzione al sostegno dei settori produttivi e alle vocazioni territoriali.

Analogamente, il Protocollo territoriale della Consulta Economia e Lavoro dell'Alto Milanese, sottoscritto dai Sindaci e dalle parti sociali, intende occuparsi della costruzione di una rete territoriale che sia capace di rispondere ai bisogni di un numero sempre più crescente di lavoratori interessati da processi di trasformazione sia della struttura economica che delle competenze richieste per rimanere nel mercato del lavoro.

Infine, il Patto per il Lavoro, promosso dal Comune di Milano e sottoscritto da Città metropolitana insieme a forze economico-sociali e altri soggetti, si propone di sviluppare azioni capaci di creare luoghi per la formazione, l'orientamento e il reskilling, intercettare i NEET, promuovere la cultura della sicurezza e della legalità sul lavoro.



## DRIVER 9 | Ri - GENERATION HOUSING

**Città Metropolitana per la riqualificazione di edifici e spazi sottoutilizzati o degradati**



“ *Città Metropolitana intende promuovere la rigenerazione territoriale nella sua accezione più vasta, che lega gli interventi di trasformazione fisica del territorio ad azioni nel campo dei servizi alla persona e dello sviluppo dei sistemi economici locali, configurando l'Ente come una struttura a sostegno dei Comuni nell'attivazione di progetti*

Città metropolitana di Milano, fin dal precedente Piano Strategico del 2019-2021, con i progetti Re.Mix e Valori, oltre che in una serie di azioni indirizzate a cogliere le opportunità fornite dall'entrata in vigore di nuove norme in materia, ha messo al centro della propria azione la **rigenerazione urbana e territoriale**.

Nel Piano Territoriale Metropolitan (PTM) il tema della rigenerazione viene ulteriormente sviluppato, tenendo conto dell'Intesa tra Regione Lombardia e Città metropolitana nel frattempo intercorsa in merito al raccordo tra i rispettivi Piani territoriali.

Il PSTTM intende operare in continuità con tale approccio, ottimizzando un metodo di lavoro, allo scopo di dare **nuove prospettive** alla strategia metropolitana sulla rigenerazione, anche alla luce di un quadro socio-economico e territoriale in cambiamento dopo la crisi pandemica. In particolare, due sono le linee di lavoro che Città

metropolitana intende perseguire.

La prima, **Next Re-Generation**, programma di rigenerazione urbana e territoriale per l'area metropolitana nel post pandemia, ripropone l'innescio di processi di riqualificazione di spazi, fabbricati e complessi edilizi sottoutilizzati o degradati (nelle loro molteplici forme: del patrimonio pubblico, industriali, del terziario o di servizio privato, quartieri residenziali delle periferie pubbliche o private impoverite, aree limitrofe a infrastrutture viabilistiche o ferroviarie, ecc.), attraverso interventi intersettoriali che agiscano su più livelli: inclusione abitativa, promozione sociale, culturale e occupazionale, ambiente e mobilità sostenibile.

La seconda, **Student Housing Metropolitan**, programma di realizzazione di un sistema metropolitano diffuso di residenza universitaria, rappresenta una declinazione settoriale del precedente su un tema di grande importanza per lo sviluppo del

territorio metropolitano, in una chiave intergenerazionale e di innovazione delle componenti sociali. Il programma prevede la realizzazione di un sistema diffuso di residenze universitarie a canone moderato, integrate nei contesti locali con altre funzioni residenziali e urbane, mediante la riqualificazione e la valorizzazione di cespiti del patrimonio edilizio pubblico dismesso o sottoutilizzato localizzato in ambiti di elevata accessibilità al trasporto pubblico. Sulla base di un Accordo quadro con gli Atenei milanesi e di una ricognizione di immobili di proprietà dei Comuni metropolitani da recuperare per tale uso, Città metropolitana definirà un progetto su scala territoriale, da proporre a investitori specializzati, mediante il conferimento degli immobili a un fondo d'investimento ad apporto etico.



## DRIVER 10 | SISTEMA SALUTE TERRITORIO

### Città metropolitana per l'integrazione tra servizi sanitari di prossimità e servizi sociali



“ *In un momento storico in cui vi è massima condivisione su un ritorno alla sanità territoriale, Città metropolitana e Comuni si propongono di svolgere una funzione di raccordo tra le domande dei cittadini e la programmazione territoriale, promuovendo l'integrazione tra servizi sanitari di prossimità e servizi sociali*

Il sistema salute-territorio concerne non solo il rapporto tra infrastrutture/ servizi sanitari e sociali ma, in una visione più ampia, riguarda anche una varietà di **fattori abilitanti per la tutela della salute comunitaria**: la qualità dell'aria e degli spazi, l'educazione alla salute, l'invecchiamento attivo, la cura e l'assistenza dedicate ai "fragili" e alle cronicità, la food policy, la sicurezza nei luoghi di lavoro, ecc., insieme alla promozione di fattori di carattere più generale legati all'inclusione economico-sociale, ai diritti di cittadinanza e alla riduzione delle disuguaglianze.

Non a caso, durante la pandemia COVID-19 è emerso con forza il ruolo dei Comuni, che sono stati punto di riferimento e di presidio del territorio sia per quanto concerne la capacità di rilevare i bisogni, sia da un punto di vista operativo nella gestione delle domande emerse dalle rispettive comunità.

In questo quadro, **Città metropolitana**, pur non includendo la salute tra

le proprie funzioni dirette, si propone di svolgere un **ruolo di raccordo**, a sostegno della Conferenza dei Sindaci e del Collegio dei Sindaci dell'Agenzia della Tutela della Salute (ATS), tra la domanda espressa dal territorio, la programmazione dei servizi sociali in capo ai Comuni, la programmazione dei servizi sanitari definita da Regione Lombardia e attuata da ATS Città metropolitana, l'erogazione dei servizi territoriali a cura delle Aziende Socio Sanitarie Territoriali (ASST) e di altri soggetti di diritto pubblico e privato. In particolare, Città metropolitana si propone di sostenere l'azione dei Comuni nell'ambito dei **Distretti**, che rappresentano lo strumento elettivo per la definizione di una programmazione condivisa, unitaria e coerente in relazione ai bisogni socio-sanitari locali attraverso i Piani di Zona (PdZ) e il Programma delle Attività Territoriali (PAT).

In osservanza alle cornici normative e organizzative rappresentate in particolare dal recente DM 77/2022

in ordine all'assistenza territoriale e dalla LR 22/2021 sul nuovo assetto socio-sanitario lombardo, Città metropolitana, insieme ai Comuni, opererà, al massimo delle sue possibilità, affinché anche **Case e Ospedali di Comunità** si affermino come strutture socio-sanitarie cardine della rete territoriale dei servizi, localizzando le infrastrutture in spazi attrezzati per la telemedicina e accessibili facilmente con il trasporto pubblico e i mezzi alternativi all'auto.

