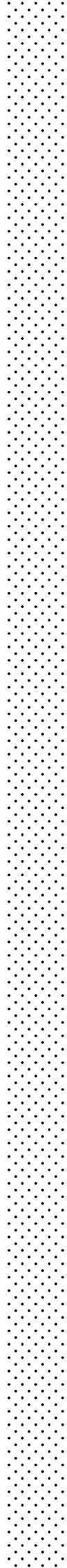
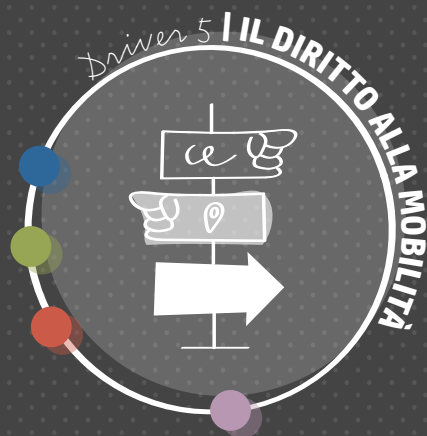
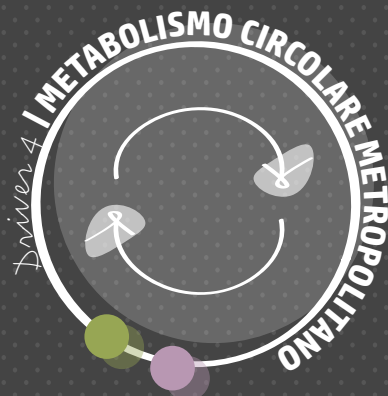
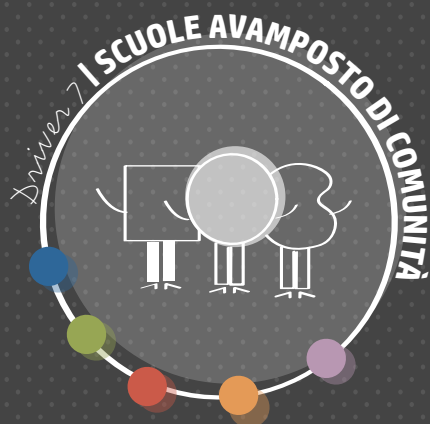
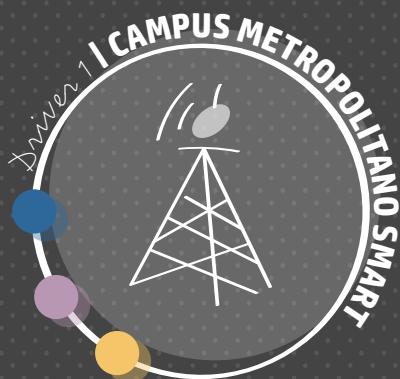


04

04 | AGENDA STRATEGICA



10 DRIVER



4. Agenda strategica

Il Piano strategico, per 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, integrando così gli obiettivi strategici precedentemente delineati.

A partire da un rinnovato confronto con i Consiglieri delegati, le varie Direzioni dell'Ente, i rappresentanti dei Comuni, gli stakeholder costituenti il Forum metropolitano, il Piano strategico 2025-2027 conferma l'impianto dell'**Agenda strategica** del PSTTM 2022-2024, provvedendo all'aggiornamento dei dieci **Driver** nei quali era articolata.

I Driver delineano dieci filoni di lavoro prioritari che combinano tra loro gli obiettivi strategici, a loro volta correlati alle Missioni del PNRR, innestandoli su piani e progetti in movimento o di nuova generazione, allo scopo di fornire un orientamento 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 dei soggetti privati o misti coinvolti nella trasformazione del territorio.

DRIVER 1 | CAMPUS METROPOLITANO SMART

Città metropolitana e Comuni per lo sviluppo di servizi digitali innovativi



“

Il Campus Metropolitano 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 Metropolitano 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, sviluppando, anche in collaborazione con altri soggetti, cultura e azioni in tema cybersecurity e riducendo, di conseguenza, i costi per la pubblica amministrazione. In quest'ottica continua lo sviluppo del portale INLINEA al servizio di cittadini e imprese e del sistema di supporto alle decisioni Decimetro ed è in corso il nuovo affidamento del servizio di informatizzazione e dematerializzazione dei processi e delle attività dell'Ente a seguito di espletamento di una procedura aperta. Per supportare tutti gli sforzi tecnologici, 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 dà la possibilità agli Enti del Territorio sottoscrittori di interconnettere le proprie sedi alla rete metropolitana a larga banda in fibra ottica, assicurando oltre alla connessione alla BIG INTERNET anche la manutenzione della

rete, coinvolgendo oltre ai Comuni anche altri punti strategici del territorio (Istituti scolastici, presidi sanitari, commissariati della Questura di Milano; ecc.)

Ulteriore obiettivo del Driver è ampliare il numero dei comuni interconnessi al Polo Strategico Nazionale e assicurare l'interconnessione alla infrastruttura a rete a banda ultralarga in fibra ottica metropolitana anche ai siti delle Olimpiadi Invernali "Milano-Cortina 2026".

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 tra contenimento del consumo di suolo e rigenerazione urbana/territoriale, sviluppo della Rete Verde Metropolitana, interventi di forestazione e riqualificazione paesaggistica, agricoltura multifunzionale e food policy, valorizzazione delle vie d'acqua e turismo fuori porta

Il PSTTM e le traiettorie dell'Agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile pongono al centro le **strategie di tutela e valorizzazione delle risorse naturali non rinnovabili**, con un focus particolare su suoli liberi, verde, paesaggio, agricoltura e infrastrutture blu. Quattro sono le principali linee di azione individuate dal Piano strategico. In primo luogo, il **Piano conferma le soglie di riduzione del consumo di suolo stabilite dal PTM**, in conformità ai criteri del Piano Territoriale Regionale (L.r. n. 31/2014). Inoltre, prevede che i Comuni, attraverso i rispettivi PGT e con il supporto della Città metropolitana, identifichino le aree per avviare processi di rigenerazione territoriale. Le Strategie Tematico-Territoriali Metropolitane (STTM) si incaricano di definire criteri per la perequazione e la compensazione delle esternalità indotte da interventi sovra-comunali.

In secondo luogo, in linea con il PTM e la Strategia Tematico-Territoriale Metropolitana per la sostenibilità, **il Piano individua nella Rete Verde Metropolitana (RVM)** un elemento chiave per la rigenerazione ambientale e il miglioramento della qualità della vita. Questo si realizza attraverso la riqualificazione

paesaggistica, la forestazione, il recupero di fiumi e canali (in particolare i Navigli), la valorizzazione del patrimonio turistico-culturale, lo sviluppo di servizi ecosistemici, cruciali per mantenere un equilibrio in un territorio che sta vivendo rapide e imprevedibili dinamiche naturali e antropiche. Sotto questo profilo, il Fondo perequativo, previsto dal PTM, oltre a essere finalizzato all'equa distribuzione dei vantaggi e degli svantaggi derivanti dalla realizzazione di insediamenti e infrastrutture che presentano esternalità sovracomunali, ha la funzione di garantire l'attuazione delle azioni promosse direttamente dall'Ente, o da esso sostenute, per il conseguimento degli obiettivi di equità territoriale, sostenibilità ambientale e innalzamento dei livelli di coesione e urbanità. In questo contesto, è cruciale, anche in seguito alle disposizioni introdotte dalla LR 29/2022 relativamente all'ordinamento e alla gestione del Parco Agricolo Sud Milano, dare attuazione al disegno della RVM, al fine di completare la cintura dei parchi metropolitani, connettendo e potenziando i vari PLIS esistenti sia sul piano progettuale che operativo.

In terzo luogo, le strategie di adattamento ai cambiamenti climatici richiedono una **revisione ecofunzionale dell'urbanistica**. Le aree urbanizzate vengono ripensate nell'ambito dell'Agenda Metropolitana per lo sviluppo sostenibile grazie al progetto "Città metropolitana Spugna", che mira a rigenerare il suolo urbanizzato con soluzioni basate sulla natura (*Nature Based Solutions*). Queste soluzioni permettono di agire sulla reintroduzione della natura, sulla gestione sostenibile delle acque, sull'abbassamento delle isole di calore e sulla riqualificazione degli spazi pubblici. Nell'ambito del progetto si provvederà inoltre a svolgere un'attività di formazione e informazione a cittadini e stakeholder in ordine agli interventi realizzati, così da garantire un corretto utilizzo di tali opere e incentivare lo sviluppo di nuove professionalità. Il progetto SPUGNA sarà ulteriormente supportato dalla partecipazione all'HUB NBS Italy promosso dal CNR e dalla governance del Board Metropolitano NBS Water Treatment.

Infine, il PSTTM intende **rafforzare la multifunzionalità degli ambiti agricoli**, con focus su funzioni di ricarica della falda, sviluppo della rete ecologica, ampliamento degli spazi aperti, incentivazione dell'agricoltura biologica certificata e valorizzazione delle produzioni tipiche locali, inserendosi così nell'alveo della food policy metropolitana. Le politiche previste richiedono un impegno diretto della Città metropolitana, sia nel completamento dei propri strumenti di pianificazione, come le STTM, sia nel **supporto ai Comuni e nel coinvolgimento delle rappresentanze sociali**, sia nello **sviluppo della propria azione nell'ambito del Parco Sud**.



DRIVER 3 | SUSTAIN - ABILITY

Città metropolitana a sostegno della transizione ecologica e dello sviluppo sostenibile



“

Città metropolitana intende, attraverso la combinazione di misure pianificatorie e interventi puntuali, dar corpo a una strategia di adattamento ai cambiamenti climatici, in grado di ridurre l'inquinamento atmosferico, contrastare il fenomeno delle isole di calore, limitare le conseguenze degli eventi metereologici estremi, incrementare la quota delle energie rinnovabili

Città metropolitana si propone come attore chiave per l'**attuazione degli obiettivi di transizione ecologica e di sviluppo sostenibile** non solo dal punto vista ambientale, ma anche sotto il profilo economico-sociale, promuovendo attrattività e competitività del sistema produttivo e, al contempo, inclusione delle fasce di popolazione più svantaggiate.

Più concretamente, Città metropolitana intende lavorare su due versanti.

Da una parte, si propone di dare attuazione a **misure pianificatorie integrate**, introdotte dal PTM e sviluppate nel dettaglio dalla STTM 1 e dalle sue piattaforme applicative STORM e WARM, che misurano la diversa vulnerabilità delle aree orientando verso un'adeguata localizzazione le previsioni degli strumenti di pianificazione comunale, così da contrastare il fenomeno delle "isole di calore" e ridurre le conseguenze delle manifestazioni metereologiche estreme.

Dall'altra, si propone di dar ulteriormente corso all'Agenda Metropolitana Urbana per lo Sviluppo Sostenibile, attraverso la promozione di politiche,

azioni e progetti raggruppati in 6 traiettorie strategiche.

La **Traiettoria Energetica** si impegnerà a favorire e a rendere accessibile a tutti gli strumenti tecnologici e di conoscenza, per incrementare la quota di energie rinnovabili e rendere più efficienti gli edifici esistenti. La traiettoria comprende misure per facilitare lo sviluppo e l'utilizzo di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili e per recuperare efficienza energetica, tramite azioni concrete e misurabili per ridurre i consumi energetici, contenere le emissioni di CO₂ nell'atmosfera, ridurre i costi della pubblica amministrazione e aumentare la qualità di vita dei cittadini.

La **Traiettoria Economia Circolare** supporterà, anche in partnership con imprese private, altre realtà della pubblica amministrazione e il mondo della ricerca, un nuovo paradigma dell'economia per incentivare la circolarità della materia, riducendo il consumo di materie prime e di conseguenza la produzione di rifiuti. Inoltre, assumerà un ruolo propositivo nel processo di aggiornamento e adeguamento della

legislazione nazionale in materia di end of waste.

La **Traiettorie Resiliente** promuoverà interventi operativi finalizzati all'adattamento ai cambiamenti climatici e si impegnerà a rendere il territorio metropolitano capace di assorbire gli eventi climatici estremi attraverso la realizzazione di interventi diffusi e tecnologicamente avanzati, avendo attenzione all'impatto non solo ambientale ma anche sociale.

La **Traiettorie Ecologica** metterà in atto in modo coordinato programmi e azioni che vadano a creare aree urbane sostenibili, migliorando la qualità della vita e riducendo l'inquinamento atmosferico. Entro tale traiettoria, Città metropolitana, oltre ad aver incrementato i controlli annuali sulle caldaie, ha chiesto l'istituzione di una "cabina di regia per l'aria" e partecipa, anche attraverso misure cosiddette di breve periodo, ai lavori di revisione dei provvedimenti necessari per la salute dei cittadini. Inoltre, con ENEA, sta potenziando il "Servizio DeciWatt", sperimentando l'incrocio dei dati del catasto con impianti termici e informazioni territoriali, per costruire analisi e diagnosi energetiche "virtuali" di ogni singolo edificio. Il servizio si sta incrementando con l'adesione volontaria di nuovi Comuni.

Nella **Traiettorie Digitale** Città metropolitana agisce per garantire che entro il 2030 i servizi pubblici online siano completamente accessibili a tutti, comprese le persone con disabilità.

Nella **Traiettorie Crescita Economica** Città metropolitana si propone di attivare strategie e misure per sostenere, favorire e coordinare le attività economiche, attirare investimenti, accelerare i procedimenti autorizzativi in campo ambientale, elevare il livello di coesione sociale.



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, nell'ambito delle politiche delineate nella propria Agenda Metropolitana Urbana per lo Sviluppo Sostenibile, è impegnata nella promozione 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. Si propone, dopo la prima fase di studio effettuata con l'Università di Milano, di continuare l'approfondimento al fine di sperimentare e organizzare 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 coordinata a livello metropolitano, definendo inoltre una tariffa unica per i servizi di igiene ambientale. In seconda istanza, si propone di attuare azioni di incentivazione dell'Economia Circolare nel campo dei materiali tessili, per la transizione verso la sostenibilità sociale, economica e ambientale. 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 primario è quello di conseguire un più consistente risparmio della risorsa, in particolare di quella potabile, anche con riferimento alle realtà condominiali e scolastiche. Sotto il profilo "industriale", l'obiettivo è quello di perseguire sempre maggiori sinergie tra il settore idrico e il settore rifiuti, considerando ogni possibilità di recupero dei cosiddetti "cascami" energetici, valutando, anche attraverso l'ascolto delle comunità locali, la possibilità di autorizzare presso alcuni depuratori il trattamento dei rifiuti compatibili coi processi di depurazione e utili alla funzionalità degli impianti, promuovendo la produzione di biometano e il riuso delle acque depurate per fini agricoli e per altri utilizzi che non richiedono risorse idriche pregiate. Inoltre, l'uso razionale delle acque si concretizza attraverso

la conversione degli impianti termici di riscaldamento e raffrescamento verso più sostenibili tecnologie dette “a pompa di calore” che utilizzano le acque di prima falda.

Per garantire il corretto sfruttamento della risorsa idrica è stato aperto un tavolo con le rappresentanze di categoria e gli ordini professionali, data concreta attuazione alla proposta di “costituzione di uffici comuni” con il Comune di Milano, attivato l'accordo di collaborazione con Comune di Milano, MUSA scarl e Università Bicocca per la “cabina di regia della geotermia metropolitana”. Inoltre, è in via di potenziamento il portale Decimetro 2.0, così da rendere più facilmente fruibili da parte di tutti i progettisti i dati contenuti nella piattaforma.

Infine, dopo aver costituito negli anni scorsi un unico Ambito Territoriale Ottimale, è utile compiere ora un ulteriore passo in avanti nella direzione di un **gestore unico del Servizio Idrico Integrato**, anche nella forma del contratto di rete, 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 nella costruzione di business model sostenibili e integrati nel sistema tariffario per la realizzazione di interventi diffusi di Nature Based Solution Water Treatment nella gestione sostenibile del ciclo delle acque.



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**, proponendosi di favorire il trasfe-

rimento 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 locale e del 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 - con particolare riferimento a quelli ciclopedonali e a ridotto impatto ambientale - 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, del PTM e della Strategia Tematico

Territoriale Metropolitana per la coesione sociale, i servizi sovracomunali e metropolitani (STTM2) in merito ai LUM (Luoghi Urbani per la Mobilità), prevedendo 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 ciclopedonale 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 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

L'ultimo quinquennio è stato segnato da cambiamenti significativi 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, 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 sen-

so, 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.

Sotto questo profilo, appare necessario provvedere ad un adeguamento del

PTM e della STTM 3 alle nuove disposizioni introdotte dalla LR 15/2024 - e ai relativi criteri e indirizzi disciplinati dalla DGR XII/3377 del 11/11/2024 - in merito alla localizzazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale. Nel territorio della Città metropolitana di Milano si assiste a un'**espansione dei data center** senza paragoni in Italia, trainata dalla **transizione digitale** e da ingenti **investimenti**, anche internazionali. La rapida crescita della domanda ha spinto legislazione nazionale e regionale a intervenire con provvedimenti urgenti. I data center, per la tipologia insediativa che rappresentano e per il loro impatto ambientale ed energetico, richiedono una regolamentazione specifica: Città metropolitana sta **integrando la STTM 3** con criteri dedicati, delineati insieme a IDA - *Italian Datacenter Association*. In attesa di una disciplina ad hoc, si applicano criteri qualitativi per la logistica e un documento tecnico condiviso con TERNA per la compatibilità con le esigenze di rete. La costruzione dei data center comporta anche **nuove infrastrutture elettriche**, come sottostazioni e linee di allaccio, che oltre a determinare consumo di suolo, sollevano interrogativi sulla sostenibilità energetica a medio termine. Città metropolitana affronterà queste sfide nelle **Linee guida per la transizione energetica**, avviando un dialogo con Terna e operatori energetici per soluzioni più efficienti. Le policy indicate da questo Driver implicano un'azione diretta da parte di Città di metropolitana nella promozione di **Accordi e Intese** con Unione Europea, Governo, Regione, Province limitrofe, 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 territorio

Per Città metropolitana “**l'obiettivo scuole aperte**” non è una novità.

Già da vari anni 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. Sotto questo profilo, nell'ambito della School of Sustainability dell'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile, l'Ente realizzerà un corso di formazione finalizzato a fornire nuove competenze sul tema, così da orientare gli studenti verso percorsi di formazione universitaria o nuove professioni green. 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, donne, giovani e persone con disabilità e 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, donne, giovani e persone con disabilità.

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 ri-conosciuto; 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'azienda speciale consortile partecipata dalla Città Metropolitana di Milano e da 84 Comuni, compreso il capoluogo, che si propone come unico interlocutore sui temi del lavoro e della formazione.

Accanto all'azione diretta, risultano cruciali il dialogo costante con le parti sociali e con gli stakeholder, anche attraverso il Tavolo metropolitano per le politiche del lavoro e il Sottocomitato disabilità, insieme al **ruolo di regia di Città metropolitana**, in grado di coordinare gli attori economici del territorio, i soggetti che erogano i servizi al lavoro, i gestori dei percorsi di istruzione e formazione personale, 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**, promos-

se da Comuni e parti sociali, a partire da quelle già in movimento.

A questo proposito, si ricorda che 22 Comuni dell'Adda Martesana partecipano al Progetto Silam "Sviluppo, impresa e lavoro", che si propone di mettere al centro le politiche 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.

Inoltre, 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

Attraverso un processo incrementale, la strategia, avviata con il Programma Periferie 2016 e proseguita con il progetto ReMix- ValoRi del Piano strategico 2019-2021 e le iniziative correlate di attivazione di ulteriori programmi ordinari e straordinari nell'ambito del PNRR e del Driver 9 del Piano strategico 2022-2024, si propone di attivare con i Comuni metropolitani **processi di riqualificazione di spazi e immobili sottoutilizzati o abbandonati**, mediante progetti coordinati e multifunzionali in grado di innescare la rigenerazione dei contesti degradati ed attivare processi di coesione sociale e integrazione multiculturale. La strategia metropolitana in tema di rigenerazione urbana si articola in due campi di concreta sperimentazione: il primo attraverso le **occasioni che si presentano in risposta a Bandi** (con il completamento del Progetto Welfare metropolitano e rigenerazione urbana, finanziato per 40 mln di euro dal Bando Periferie, e l'attuazione

del Progetto Co4Regeneration, finanziato per 30 mln di euro dal PNRR-Programma PINQUA); il secondo mediante l'**attivazione di nuovi progetti su iniziativa autonoma**.

In questo quadro, si inseriscono le opportunità fornite dagli avvisi annuali previsti dall'art. 14 delle NTA del PTM, che consentono di supportare i Comuni in una serie di attività finalizzate a realizzare gli Obiettivi del PTM stesso, utilizzando le risorse provenienti dal Fondo Perequativo metropolitano, oltre che da finanziamenti regionali, nazionali, comunitari o da fondazioni. E' inoltre in fase di avvio un "progetto faro" in cooperazione con il Comune di Pioltello nell'ambito dell'accordo di collaborazione con il Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie (DARA) della Presidenza del Consiglio dei Ministri (con il supporto dell'Agenzia del Demanio). Entrambe le iniziative tesaurizzano l'esperienza e le competenze acquisite grazie ai bandi, aprendo inoltre la strada

a forme di partenariato pubblico-privato, incrementando la quantità e la varietà degli apporti di lavoro tecnico e amministrativo richiesti. La seconda, **Student Housing Metropolitano**, 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. Infine, Città metropolitana si propone di attivare un **"Tavolo per la casa sociale metropolitana"**, finalizzato a costruire proposte e coordinare le programmazioni di vari attori pubblici, privati e misti.



DRIVER 10 | SISTEMA SALUTE TERRITORIO

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



“

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) che andranno a definire la nuova programmazione

2025-2027. In questo senso è utile anche richiamare l'Agenda 2030 dell'ONU per le **pari opportunità** e la **rimozione degli ostacoli allo sviluppo sostenibile**, alla crescita economica e alla lotta contro la povertà. L'Obiettivo 5 dell'Agenda 2030 si propone di eliminare ogni forma di discriminazione nell'accesso alle risorse economiche, tecnologiche, alla qualità della vita e alla salute. 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. Infine, Città Metropolitana in ragione del suo molteplici ruolo di coordinamento per il controllo dei livelli di inquinamento atmosferico, di rilascio di autorizzazioni per impianti di produzione di energia, di incentivazione al risparmio e all'efficientamento energetico, sempre di più dovrà proporsi di attivare misure finalizzate a migliorare la qualità dell'aria e la resilienza ai cambiamenti climatici, con effetti benefici sulla salute della popolazione metropolitana.



