



IL BUON ESEMPIO MENESE

Roma deve imitare Milano Solo così potrà risorgere

Grazie al modello Albertini dal 1997 il capoluogo lombardo ha continuato a crescere
Nella città eterna la politica dei partiti ha fallito, adesso scendano in campo i privati

Per gentile concessione dell'editore e dell'autore pubblichiamo un estratto del libro di Francesco Delzio *Liberare Roma. Come ricostruire il "sogno" della città eterna* (Rubbettino, pp.120, euro 14).

FRANCESCO DELZIO

■ Mentre Roma si è avvitata nell'ultimo decennio in una "crisi continua", Milano ha spiccato il volo. Non c'è più derby Roma-Milano sul piano economico: troppo netto il divario a favore dei meneghini. Il reddito pro capite è di circa 47mila euro a Milano e di 32mila euro a Roma (dati 2017). Anche i depositi bancari pro capite segnano una netta differenza: 57mila euro a Milano contro 43mila euro a Roma. E il tasso di occupazione segue lo stesso andamento, con un tasso del 70% a Milano e del 64% a Roma.

Sarebbe fuorviante spiegare le differenze di performance tra Roma e Milano soltanto sulla base di caratteristiche "natural". Tutti gli indicatori relativi ai servizi pubblici locali - proprio tutti, anche quelli qualitativi che non sono influenzati dall'estensione del territorio o dalla numerosità della popolazione - mostrano due mondi radicalmente diversi. A svantaggio della Capitale. Nel trasporto pubblico locale, l'indicatore più conosciuto è l'estensione della metropolitana: Milano vanta una rete quasi doppia rispetto alla Capitale (98 km contro 54 km). Doppio è anche il numero di posti per km offerti da Milano rispetto a Roma su bus, tram e metropolitane, in rapporto alla popolazione. E anche per quanto riguarda la qualità del trasporto, l'età media dei bus di Roma (12,6 anni) è doppia rispetto a quella di Milano.

Diventa addirittura triplo - sempre a vantaggio di Milano - il numero di fermate di bus e tram per km quadrato, che fotografa la capillarità del servizio, ed è più che tripla a Milano l'estensione delle piste ciclabili, un servizio che

pure sarebbe teoricamente più fruibile a Roma (grazie al clima mite).

L'ONDA LUNGA

Roma batte Milano, favorita da condizioni naturali e da una minore presenza dell'industria, solo per qualità dell'aria: il limite amnesso di polveri sottili presenti nell'aria è stato superato a Roma solo in 13 giorni nel 2017, per ben 90 volte invece a Milano. Non è un elemento marginale. Ma su tutti gli altri fronti relativi alla tutela dell'ambiente e alla pulizia della città, che dipendono dalla capacità gestionale, non c'è partita.

Ma perché? E a cosa si deve una rinascita così impetuosa e strutturale di Milano? La ragione è fondamentalmente una: la "managerializzazione" del capoluogo lombardo. Milano ancor oggi sta costruendo le sue fortune su un

modello di partnership tra pubblico e privato, che per primo Gabriele Albertini incarnò con il suo profilo personale e riuscì concretamente a mettere a terra a partire dal 1997. Un modello capace di innescare un'onda lunga di sviluppo, una sequenza virtuosa in cui ogni fase di crescita ha generato quella successiva.

Si fa l'Expo a Milano? L'Expo porta infrastrutture e terreni da riqualificare. Quelle infrastrutture e quei terreni dopo l'Expo restano e portano nuovi progetti, come Humane Technopole, che attraggono capitale umano qualificato e, ancora, nuove infrastrutture e nuovi progetti. In questo modo Milano si pone nelle condizioni ideali per candidarsi alle Olimpiadi invernali, vincendo la competizione globale, e per strappare a Torino il Salone del Libro.

Negli ultimi anni (vicenda Covid a parte) Milano è diventata un'idrovora, capace di attrarre a sé gran parte dell'acqua disponibile nel bacino Paese e di lasciare a secco tutto il resto d'Italia, a partire da Roma. È lo stesso modello di cui avrebbe disperato bisogno oggi Roma, per ripartire. Ma è un modello realizzabile solo a una condizione: che i partiti capiscano che è giunto il momento di fare un passo indietro, creando le condizioni perché la parte migliore



della società romana possa impegnarsi nella "ricostruzione" della sua città. Da almeno 15 anni i partiti mostrano nella Capitale il volto peggiore di sé: il fallimento nella gestione dei servizi pubblici locali, la mancanza di visione strategica e di qualsiasi progetto di sviluppo proiettato al di là del presente, l'incapacità di guidare la macchina amministrativa, la disconnessione profonda con il sentire e i bisogni reali dei cittadini, la contiguità al malaffare. Ed esasperata da tutto ciò, la gran parte dei cittadini di Roma - molto più degli abitanti delle altre grandi città italiane - rifiuta radicalmente, oggi, non solo la vecchia politica, ma anche un intero establishment che si è consumato nei fallimenti della città, in grandi e piccole convenienze personali a discapito dell'interesse generale, in comportamenti opachi. Perché un Piano Strategico per Roma sia credibile agli occhi dei cittadini romani, dunque, è indispensabile che sia messo in pratica da interpreti nuovi.

La politica dei partiti a Roma ha fallito troppe volte per poter riprovare. L'unica strada per rinascere è quella di chiamare a raccolta le forze

migliori della società, le competenze manageriali e le esperienze di successo per riallineare Roma alle best practises nazionali e internazionali. Dopo la disastrosa esperienza gestionale della Giunta attuale, Roma ha un tremendo bisogno di una rivoluzione fatta di progetti ambiziosi di sviluppo, di innovazione al servizio dei cittadini, di efficienza della macchina amministrativa e di investimenti sulla qualità della vita.

Applicare il "modello Albertini" vorrebbe dire portare nella Capitale meccanismi di finanziamento che possono essere considerati innovativi per Roma, ma sono assolutamente consolidati: partnership pubblico-privato, finanza di progetto, concessioni. Meccanismi che potrebbero avere particolare successo, qui più che altrove: gli asset di Roma sono talmente pregiati e il suo mercato potenziale è talmente vasto, che sarebbe sufficiente eliminare il famigerato "rischio regolatorio" - ossia il rischio che un qualsiasi burocrate cambi la prassi in corsa o che la conclusione di un iter autorizzativo arrivi dopo decenni - perché possano atterrare copiosi gli investimenti privati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il nuovo skyline di Milano visto dal Duomo (Getty). A sin. la copertina del libro di Francesco Dalzio