

## **Prolusione al 146° Anno Accademico del Politecnico di Milano**

### **Nuove sfide e nuove politiche per la città contemporanea**

Alessandro Balducci

#### **Introduzione**

In questa prolusione vorrei affrontare il tema della trasformazione della città in un contesto di forti cambiamenti. Lo farò attraverso quattro passaggi e con l'aiuto di alcune immagini. Nel primo cercherò di descrivere quali sono i tratti distintivi della città contemporanea rispetto alla città moderna, guardandola dall'alto, nella sua forma ed articolazione spaziale. Nel secondo proverò ad abbassare lo sguardo per comprendere le dinamiche sociali, economiche e politiche che danno origine a quella forma. Nel terzo passaggio proverò a descrivere quali sono le nuove domande e le nuove sfide che la città contemporanea propone al contesto degli attori responsabili della assunzione di decisioni di governo. Ed infine proverò a tracciare i lineamenti essenziali di politiche necessarie a rispondere a quelle domande e ad affrontare quelle sfide.

Lo farò assumendo come riferimento Milano e la sua vasta formazione urbana, uno degli esempi più chiari di costruzione di una nuova città, anche perché, come sosterrò alla fine, bisogna essere ben radicati in un luogo per dialogare con il mondo.

#### **1. La città contemporanea: una visione dall'alto**

Le città sono tornate ad essere centri propulsori dello sviluppo. Ciò è particolarmente vero per città come Milano che sono nodi delle reti globali in una situazione nella quale l'economia è sempre più integrata a livello mondiale.

La crisi urbana degli anni '70 del secolo scorso è ormai alle nostre spalle, con il superamento del pericolo allora paventato di dover assistere inermi ad un declino progressivo della città, assieme a quello della sua base industriale.

In una fase in cui nei paesi più avanzati è soprattutto l'economia della conoscenza ad essere motore dello sviluppo, la concentrazione torna ad essere un valore.

La città, e soprattutto la grande città, funziona come *milieu* dove la prossimità e la compresenza creano sovrabbondanza di scambi attuali e potenziali, tra industria e cultura, tra direzionalità e finanza, arte e industria creativa ed è allo stesso tempo porta verso l'esterno, attraverso l'accesso alle reti multiple di comunicazione, trasporto, informazione, relazioni economiche, ciò che consente al *milieu* di essere un ambiente complesso e denso dove può svilupparsi l'innovazione.

Ma la città che è emersa dal profondo processo di trasformazione che ha consentito la transizione da una economia prevalentemente materiale ad una prevalentemente immateriale, è un fenomeno sociale, economico e spaziale completamente diverso da quello che fino a tutto il XX secolo eravamo abituati a chiamare città.

Fino a pochi anni fa le città erano descrivibili come strutture urbane compatte, sviluppate attorno a luoghi centrali contenenti i principali edifici pubblici, cresciute lungo radiali che conducevano dal centro alla periferia e poi attraverso la campagna ad altri centri secondo una precisa gerarchia. In Europa le città erano fenomeni che in gran parte traevano le loro origini da antichi insediamenti romani o medioevali di cui ancora è possibile riconoscere le tracce.

Oggi la città è altra cosa, la nuova città non è più un agglomerato di strade e piazze ed edifici. Sulla antica armatura si è steso uno strato di urbanizzazione diffusa tanto che essa

non è più afferrabile nel suo insieme da chi la percorre lentamente a piedi; la si può cogliere solo dall'alto: dall'aereo, dall'automobile, dal treno, attraversandola ad una velocità diversa. Ciò che è avvenuto a partire dagli anni '70 non è stato però un fenomeno di semplice espansione della città centrale, estensione dell'urbanizzazione dal centro verso la più lontana periferia. La città contemporanea è fatta di discontinuità. Se la percorriamo dall'antico centro verso l'esterno troviamo una successione di oggetti e di spazi non riconducibili alle originarie gerarchie urbane:

- gli antichi borghi inglobati dalla espansione
- i grandi insediamenti speculativi degli '50 e 60
- gli ospedali, le caserme, i mattatoi e scuole
- Le aree industriali dimesse
- I recinti del terziario con edifici nuovi a volte già abbandonati
- i grandi quartieri pubblici o popolari PEEP degli anni '70 e '80
- le "coree degli immigrati" italiani formatesi nel primo dopoguerra
- I recinti degli interventi delle cooperative degli anni '80
- le zone industriali-artigianali ancora vive
- gli spazi delle infrastrutture (gasometri, strade, ferrovie, metropolitane, aree di rispetto degli elettrodotti,)
- gli insediamenti suburbani di villette a schiera
- le strade mercato e i nuovi centri commerciali, i cinema multisala
- i campi nomadi e gli insediamenti precari dei nuovi immigrati
- le periferie dei centri che sono stati inglobati nella espansione urbana
- le aree industriali e produttive
- i centri storici della città diffusa, a volte completamente impoveriti a volte capaci di esprimere qualità
- gli spazi aperti frazionati
- i grandi spazi del *loisir*, le discoteche
- le cascine abbandonate e riutilizzate
- i nuovi parchi che hanno assunto il ruolo delle nuove piazze
- i parcheggi utilizzati come luogo di ritrovo da gruppi di popolazioni mobili (giovani, immigrati)
- I depuratori e gli inceneritori dei rifiuti
- I distretti produttivi dinamici e i non luoghi della produzione
- la campagna urbanizzata, frazionata
- la campagna che sopravvive come tale che ritroviamo solo alle pendici della montagna dove finisce la nuova città

Il cambiamento della città investe tutto il mondo. Ovunque si ha un allargamento del fenomeno dell'urbanizzazione, ma con significati diversi: negli Stati Uniti si tratta della accelerazione dei fenomeni di *sprawl* che portano le classi più agiate a ricercare condizioni abitative sempre più esclusive e lontane dalle Downtown; nei paesi in via di sviluppo e in quelli emergenti dell'Asia è ancora in corso un processo di esodo dalle campagne verso le città che si allargano nel territorio della periferia; in Europa invece, dove ormai quasi l'80 % della popolazione vive in contesti urbani la situazione è ancora diversa: una fitta rete di città ha costituito l'ossatura di un processo di redistribuzione della popolazione, che, dopo la fine delle grandi migrazioni interne, ha dato luogo a una varietà di situazioni urbane (Secchi 2003): dalle grandi città-regioni ad alta densità come Londra, Parigi, Berlino, alla città diffusa, a bassa densità del Veneto o delle Fiandre, fino alla combinazione dei due modelli, che dà luogo a quelle che Peter Hall chiama *mega-city-regions*, mega-regioni-urbane; nel sud e nel nord della Gran Bretagna, nella regione compresa tra Bruxelles e Amsterdam, nella Rhur e nella Pianura Padana: la mega-city-region di Milano che va da Torino a Venezia.

Si tratta di uno sviluppo che anche alla scala europea identifica un cuore urbano rappresentato (secondo ESPON) in un pentagono i cui vertici sono Parigi, Londra, Amburgo, Monaco e Milano all'interno del quale è compreso il 18% del territorio europeo, il 41% della popolazione e si produce il 49 % del Pil, se si assume come riferimento l'Europa a 15 e con la estensione dell'Europa a 27 rappresenta comunque il 14% del territorio, il 32% della popolazione ed il 47% del Pil.

Scendiamo di un ulteriore livello e proviamo a guardare quali sono state le principali trasformazioni spaziali che hanno portato alla nuova città. Osserviamo Milano in due immagini dal satellite del 1972 e del 2001.

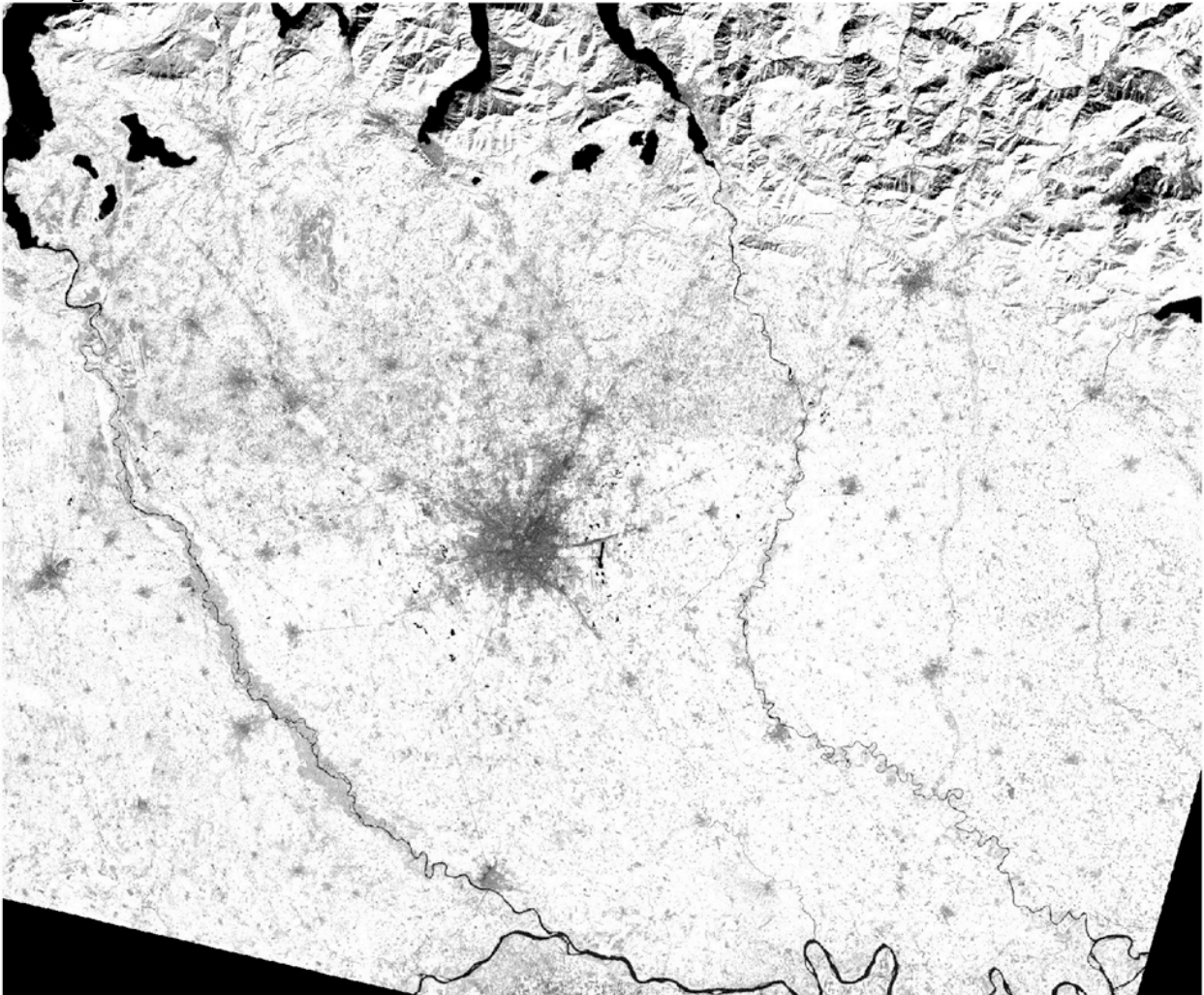


Fig. n. 1 Immagine da satellite 1972 (fonte Global Land Cover Facility)

Nella immagine del 1972 (Fig. n. 1) è ancora riconoscibile una struttura urbana compatta che si è sviluppata lungo alcune radiali, in particolare verso Nord. Sono riconoscibili una serie di centri posti a corona ad una distanza di circa 15-20 Km da Milano - Melegnano, Melzo, Gorgonzola, Monza, Desio e Seregno, Saronno, Legnano, Magenta - che fanno da centri di aggregazione di secondo ordine, seguendo uno schema tipicamente Christalleriano. Ben distinti sono i capoluoghi delle province confinanti: da Bergamo a Pavia, Piacenza, ma anche Como, Lecco e Varese a Nord. Molto diversa è la situazione che ci si presenta al 2001 (Fig. n.2)

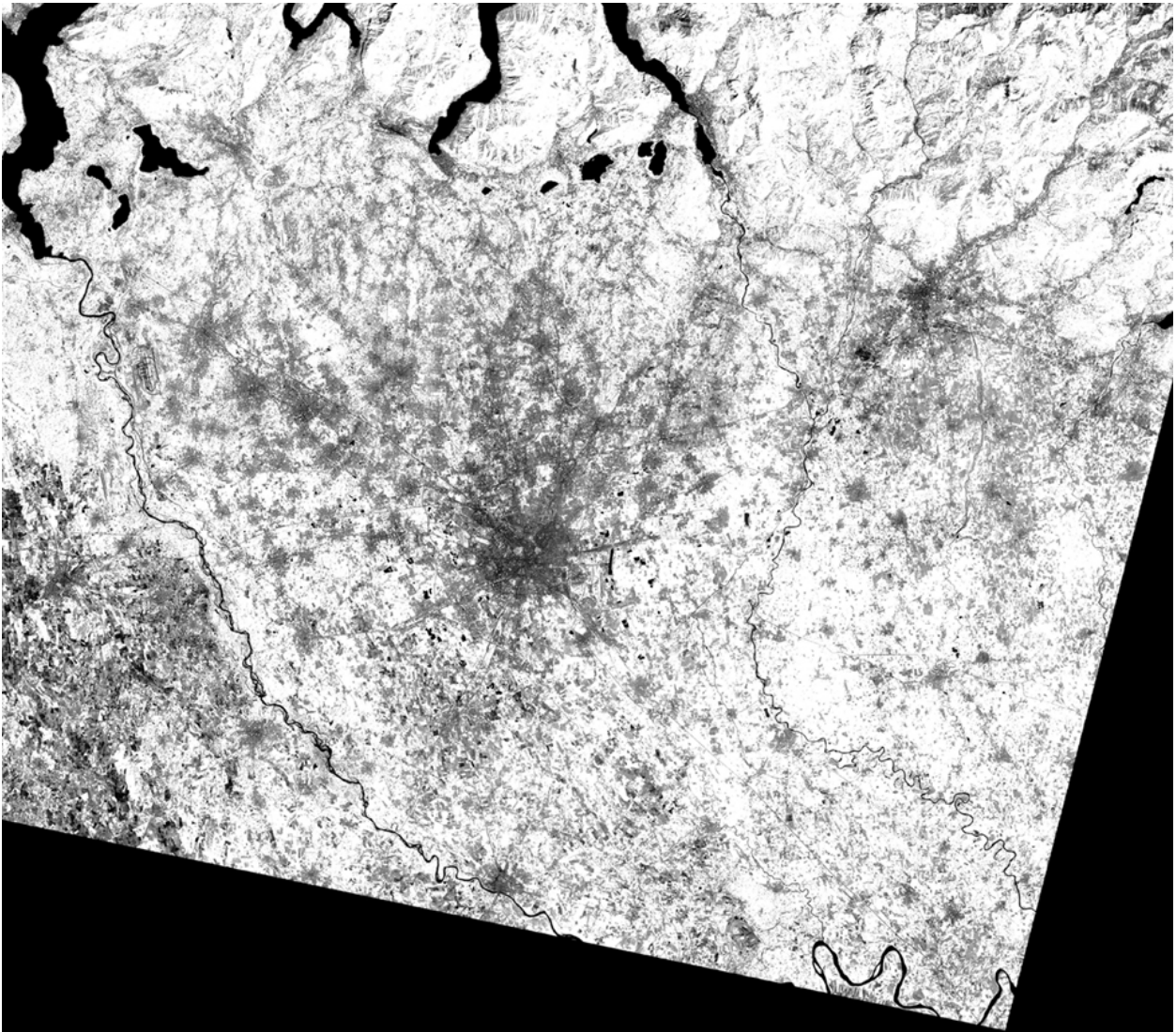


Fig. n. 2 Immagine da satellite 2001 (fonte Global Land Cover Facility)

L'area centrale di Milano nella immagine al 2001 non ha più soluzione di continuità con molti dei Comuni della prima e seconda cintura e costituisce con essi una unica densa formazione urbana; ciò vuol dire che con questi comuni vi è piena contiguità fisica e che di conseguenza molti fenomeni di crescita e trasformazione attraversano i confini amministrativi. Ma allargando lo sguardo è del tutto evidente che il principio insediativo che governa l'intera area di influenza di Milano è profondamente mutato: diverse altre formazioni urbane appaiono con una propria fisionomia anche se con una chiara relazione con il centro propulsore di Milano. E' così, in modo molto evidente per la conurbazione del Sempione (Legnano, Busto e Gallarate), un asse fortemente urbanizzato attorno al quale si dispongono una serie di centri a corona; per l'asta del Saronnese, che si sviluppa come una città lineare lungo la SS 223 fino a Varese, per la "foglia" della Brianza, una conurbazione densa e che da molto tempo ha traiettorie di sviluppo che mostrano una certa indipendenza da Milano; ad essa si è affiancata una nuova "foglia" sulla direttrice del Vimeratese, che ha mostrato a partire dagli anni '80 grande dinamicità, anch'essa riconoscibile come una densa nebulosa urbanizzata che giunge da Vimercate fino a Lecco. Quest'ultima formazione presenta molte zone di contatto con due altre aree conurbate e riconoscibili più ad Est, quella di Bergamo ed il Trevigliese. Scendendo verso Sud le aggregazioni appaiono meno dense, ma non per questo meno riconoscibili; si possono osservare sistemi urbani in formazione lungo la Paullese, attorno a Crema e

attorno a Lodi, due aree che hanno conosciuto una accelerazione dello sviluppo proprio nell'ultimo decennio, un altro tra Piacenza Codogno e Casalpusterlengo; la conurbazione di Pavia, e, risalendo verso Ovest l'area tra Abbiategrasso e Magenta e quelle oltre il Ticino di Vigevano e di Novara.

Riflettendo sulla nuova forma della città, un primo aspetto interessante è costituito dal fatto che ciò che possiamo leggere ed interpretare come "regione urbana milanese" è l'esito di tre processi che sono avvenuti parallelamente: un fenomeno tradizionale di espansione e *sprawl* della città centrale verso l'esterno, un fenomeno di conurbazione di centri intermedi che si sono saldati fra di loro dando vita a strutture urbane interrelate, un fenomeno di discesa a valle dell'insediamento nei territori pedemontani (Lanzani 2004).

In particolare va sottolineata la possibilità di leggere, una serie di formazioni urbane interconnesse, dotate di una propria fisionomia, di proprie centralità, di propri principi insediativi che caratterizzano nel loro insieme quel territorio che la definizione di "area metropolitana" non riesce più a rappresentare.

Infine e soprattutto dobbiamo osservare che per descrivere la nuova città che sta emergendo dai complessi processi di trasformazione degli ultimi anni, dobbiamo prendere in considerazione un'area che comprende fino a 10 province con quasi 8 milioni di abitanti e 700.000 imprese: Milano, Lodi, Piacenza, Pavia, Novara, Varese, Lecco, Como e Bergamo. Esse appartengono a tre regioni diverse, e potremmo dire anche che la regione urbana si estende su due diverse nazioni se consideriamo il fatto che l'area di Lugano in Svizzera può essere legittimamente descritta come una parte qualificata del territorio milanese.

Si tratta di un'area che da un lato vive in modo fortemente integrato grazie allo sviluppo dei sistemi di comunicazione e che dall'altro è l'esito di quei processi di crescita frammentata che hanno attraversato le nostre società urbane.

Processi del tutto comparabili hanno interessato altre città italiane se pure con riflessi amministrativi diversi, come nei casi di Roma e Napoli, ma anche nei casi di città con le quali siamo abituati a confrontarci come Barcellona o Monaco.

## **2. Una visione dal basso**

Per capire quali ragioni stanno alla base di quegli esiti spaziali dobbiamo scendere ancora e guardare alla città dal basso, dalla società, perché -come suggerisce Henri Lefebvre- "la città è la società tracciata sul suolo".

Mi sembra che si possa organizzare questo sguardo a partire da tre immagini: la *accelerazione del movimento*, la *frammentazione* e la *connessione a rete*.

### **2.1 Accelerazione del Movimento**

Dal punto di vista del movimento è del tutto evidente come la città non sia più un modello ordinato e isolato di mobilità. Una miriade di tracce di mobilità avvicinano luoghi lontani e allontanano luoghi vicini. La città contemporanea è un agglomerato di flussi (Amin e Thrift 2005).

Pochi dati serviranno a chiarire l'entità dei principali movimenti.

La Città di Milano ha perso, negli ultimi 30 anni quasi un terzo della sua popolazione (480.000 abitanti) raggiungendo oggi una dimensione inferiore a quella che aveva nel 1951, all'indomani della guerra e prima dei grandi fenomeni migratori. Questa popolazione si è rilocalizzata nella Provincia di Milano ed in altre province confinanti (in particolare in quelle della fascia pedemontana).

Le ragioni che hanno spinto il decentramento sono ben note: da un lato un mercato abitativo urbano in forte tensione e dall'altra lo sviluppo continuo della motorizzazione privata che ha consentito di raggiungere con relativa facilità luoghi sempre più lontani. La nuova città ha prodotto da questo punto di vista effetti perversi: la popolazione che si è allontanata alla ricerca di una abitazione più accessibile ha sostituito, (come suggerisce Marco Ponti) tempo e costo di viaggio ai costi della rendita urbana. Un processo che ha trascinato con sé attività produttive e commerciali, anch'esse legate al trasporto su gomma e che oggi si presenta sotto forma di un drammatico problema di congestione del traffico, di conseguenti elevati livelli di inquinamento dell'aria e di esteso consumo di suolo.

La diminuzione della popolazione residente nella città centrale è stata attutita dalla crescita della incidenza di popolazione straniera che è arrivata a costituire in pochi anni oltre il 10% della popolazione del capoluogo milanese, 132.676 abitanti al 2001 secondo i dati del Comune di Milano (senza dei quali la diminuzione sarebbe stata ancora più drastica).

Questa perdita così rilevante è stata compensata da un aumento della popolazione che utilizza la città quotidianamente o temporaneamente.

Ogni giorno entrano nella città di Milano 700.000 auto, per motivi diversi.

La sola stazione centrale di Milano è frequentata quotidianamente da 320.000 persone. Negli aeroporti Milanesi di Linate e Malpensa transitano complessivamente 26 milioni di passeggeri l'anno, ma dobbiamo ricordare che altri aeroporti, ed in particolare l'attivissimo Orio al Serio fanno ormai parte del sistema aeroportuale milanese con oltre 4 milioni di passeggeri l'anno. Complessivamente dunque i tre aeroporti hanno superato i 30 milioni di passeggeri. Erano meno di 15 milioni dieci anni fa.

Gli studenti iscritti alle università milanesi erano nel A.A. 2003/2004 - secondo l'indagine di Meglio Milano - quasi 176.000, di questi solo 34.800 sono milanesi 43.250 sono fuori-sede e 97.800 sono pendolari.

Gli utenti del trasporto pubblico sulla rete ATM sono stati 512 milioni nel 2002, e quelli che hanno utilizzato le Ferrovie Nord 51 milioni.

I pazienti degli ospedali milanesi sono stati (nel 2000) 350.000.

Questi pochi indicatori sono sufficienti a capire quale è l'estensione ed allo stesso tempo l'intensità dei flussi che interessano una grande regione urbana come quella milanese.

Ma i flussi non sono solo di persone; sono anche di merci: si pensi alla enorme espansione che ha avuto la logistica attorno al polo milanese, dove si stima la presenza al 2004 di oltre 5,2 milioni di mq di superfici coperte a magazzino, e dove tra il 1991 ed il 2001 le aziende e gli addetti sono quasi triplicati. O al funzionamento di alcuni grandi poli commerciali come l'Ortomercato di Milano che serve un bacino di 10 milioni di abitanti, con 9.000 operatori che lo frequentano giornalmente e 1 milione di tonnellate all'anno di merci commercializzate.

La città, come suggerisce Manuel Castells è anche "un caleidoscopio di flussi di informazione, un conglomerato straordinario di cavi in fibra ottica, di gamme di frequenza radiofoniche e televisive, di linee digitali e di buoni vecchi cavi di rame".

Così, mentre si sono sgonfiati alcuni miti come quello del telelavoro che avrebbe dovuto consentire di non spostarsi più dai propri luoghi di abitazione per lavorare - qualche anno fa si diceva che vi erano più ricercatori dediti ad attività di ricerca sul telelavoro di quanti lavoratori che usavano effettivamente il telelavoro - è difficile negare che la città contemporanea sia basata su una mobilità senza precedenti: di persone, merci, imprese e informazioni.

Così come non possiamo non osservare (Bauman 2005) come la accelerazione del movimento delle componenti interne alla città si accompagna anche alla instabilità delle condizioni del lavoro, sempre più flessibile ed incerto, delle forme di convivenza che

vengono messe in tensione dalla mobilità e dalle migrazioni forzate, delle identità, che assumono un rapporto assai più debole con i luoghi.

## **2.2 Frammentazione**

Una seconda immagine interpretativa è quella della frammentazione. La forma della città che abbiamo osservato dall'alto è fatta di frammenti che rispecchiano un processo largamente avvenuto nella società.

*Nella sfera economica* alla crisi della grande industria ha fatto riscontro una polverizzazione della struttura produttiva che è stata assieme una risorsa - per la sua capacità di adattamento che ha consentito il superamento dei traumi connessi alla deindustrializzazione- , ma che ha anche costituito un problema per quanto riguarda la capacità di investimento in ricerca e innovazione e la capacità di istituire relazioni con il soggetto pubblico . Oggi le imprese della Provincia di Milano sono 370.000, con un incremento del 65% rispetto al 1981. Una impresa ogni 10 abitanti.

*Nella sfera sociale* il forte movimento di redistribuzione selettiva della popolazione ha frammentato reti familiari e di vicinato tradizionali con una serie di conseguenze:

- Il quartiere, il paese nella città estesa perdono il loro significato di riferimento spaziale forte, che struttura identità ed appartenenza;
- la popolazione attiva percorre lo spazio abitando in un luogo, lavorando spesso in molti altri, studiando in altri ancora, e andando a cercare spazi per acquisti e per *loisir* in punti ancora differenti della regione urbana. La perdita di un riferimento gerarchico ed organico proprio della struttura della città moderna ci pone di fronte ad una molteplicità di percorsi individuali che usano la città in tutta la sua estensione: che si tratti di cercare una casa, o di localizzare una attività produttiva o professionale, di fare acquisti o andare al cinema;
- le dinamiche demografiche hanno tolto dalla città centrale la popolazione soprattutto giovane, lasciando in città la popolazione anziana che supera al 2001 il 20% degli abitanti totali, uno dei dati più elevati tra le città europee (Assolombarda 2005);
- questa popolazione è fortemente polarizzata tra gli anziani benestanti abitanti del centro e dei quartieri pregiati ed gli anziani poveri dei quartieri pubblici e periferici;
- si verificano inoltre processi di polarizzazione più tipici delle città globali (Sassen 1997) che rompono gli equilibri sociali preesistenti tra ceti emergenti, a reddito elevato, e popolazioni marginali costituite spesso da immigrati che svolgono lavoro di servizio dequalificato; come mostrano le ricerche sulla disuguaglianza a Milano di Bono e Checchi (per la Camera di Commercio) "Negli anni '90 la disuguaglianza economica è aumentata più a Milano che in Lombardia, e più in Lombardia che in Italia. La differenza nel ritmo della crescita non è stata senza effetto sulle posizioni relative. Mentre all'inizio del decennio Milano era meno diseguale della Lombardia, che a sua volta era meno diseguale dell'Italia, a fine decennio le posizioni erano capovolte": Milano è più diseguale della Lombardia che a sua volta è più diseguale dell'Italia;
- tutto ciò in presenza di una crisi del ruolo di stabilizzazione della classe media (Ranci 2005), soprattutto per quanto riguarda la componente del lavoro dipendente, oggi sottoposta a tensioni sia sul lato dei consumi (riduzione del potere d'acquisto dei salari) sia su quello dell'organizzazione

familiare (compressione natalità, famiglie con doppio reddito prevalgono ma in un contesto di assenza di servizi di cura, rendendo particolarmente problematica a Milano la conciliazione dei compiti domestici con quelli lavorativi, ecc.).

*Nella sfera politico-amministrativa* il processo di frammentazione è leggibile nella crisi del sistema dei partiti, ed in particolare del loro radicamento locale, che fa venir meno una delle più importanti articolazioni intermedie della società e della politica, un canale di composizione delle diverse domande individuali. Ma anche di altre forme associative a base locale, come i circoli culturali o le parrocchie.

Inoltre l'allargamento della sfera pubblica è stato accompagnato dalla proliferazione di soggetti ed unità amministrative (Dente 1985) che hanno affrontato con un approccio da divisione del lavoro e crescente specialismo le problematiche proposte dalle diverse parti della società. Dipartimenti, agenzie, consorzi, società per azioni a capitale pubblico, soggetti privati o del terzo settore convenzionati, hanno reso sempre più complesso, proceduralizzato, settoriale ed affollato il trattamento dei problemi considerati di rilevanza pubblica. Così, a fronte di processi territoriali e di fenomeni sempre più interconnessi a livello dell'intera regione urbana, si moltiplicano invece i soggetti abilitati ad assumere decisioni su ambiti sempre più ristretti.

Il contesto del governo è quindi un contesto profondamente diverso dal passato, di *governance* multi-livello in cui i confini si moltiplicano e si sovrappongono mettendo sempre più in tensione i confini tradizionali della organizzazione amministrativa.

Nel loro insieme i fenomeni di frammentazione economica, sociale, politico-amministrativa, sono alla base di un rischio di atomizzazione e di chiusura della società che ci proietta verso destini inquietanti, fatti di paure, confini, barriere, "gated communities", ossessioni per la sicurezza, per allontanare ciò che è diverso da noi, per cercare di piegare le politiche pubbliche ad interessi di parte, per negare, di fatto, ciò che la città è sempre stata: la manifestazione concreta del bisogno di socialità degli individui.

### **2.3 Costruzione di reti**

Un'ultima immagine può servirci ad interpretare quanto sta avvenendo; quella della costruzione di reti che riannodano legami tra componenti della città estesa e in qualche modo ci propone nuove forme di aggregazione e di socialità slegate dallo spazio.

E' fuor di dubbio che lo sviluppo dei sistemi di comunicazione sia di tipo elettronico che fisico consente assai più di quanto non fosse possibile in passato, lo sviluppo di quelle che Amin e Thrift chiamano "comunità a distanza". Si tratta di reti associative che non hanno una base territoriale costante o che non hanno affatto una base territoriale, come è il caso dei blog di internet.

Così mentre si indeboliscono le relazioni di vicinato, si sviluppano reti associative basate su interessi comuni, che producono una socialità leggera, per certi versi meno impegnativa ma non per questo meno importante. Gruppi giovanili accomunati da interessi per un certo tipo di musica, o da altre passioni come la giocoleria, o per uno specifico sport; reti che accomunano interessi e protesta come è il caso dei gruppi prevalentemente giovanili di "critical mass" che ogni settimana si ritrovano e attraversano la città occupandone le strade per chiedere più spazio alla bicicletta. Reti di popolazioni che anche provenendo da considerevoli distanze si ritrovano per animare un luogo – un centro sociale come il Leoncavallo o la Stecca degli artigiani- o un intero quartiere come il quartiere Isola. Reti di tipo professionale, culturale, di ascoltatori di una radio, reti legate a particolari interessi per il cibo, gli animali o le medicine alternative; reti familiari o di amicizia che mantengono in relazione popolazioni ormai disperse nella regione urbana;



reti di popolazioni appartenenti a diverse etnie che si ritrovano in determinati giorni della settimana o sulla base di un passaparola. Tutti questi gruppi sono caratterizzati dal fatto di intrattenere relazioni stabili attraverso le reti informatiche o telefoniche e dal ritrovarsi, di tanto in tanto in alcuni luoghi diversi dell'area.

Ma lo sviluppo di tecnologie dell'informazione consente l'avvicinamento di imprese, centri di ricerca, istituzioni anche a grande distanza, che pur non soppiantando completamente il valore di una prossimità fisica certo si affiancano per importanza.

### 3. Sfide

Questa è la città contemporanea. Non ci sono destini già scritti né dal punto di vista di una sua completa de-territorializzazione e disgregazione, né tantomeno è pensabile che senza prendersene cura questa città possa continuare ad essere motore dello sviluppo e ambiente di vita accogliente per la popolazione che lo abita.

Credo sia necessario interrogarsi su quali sfide essa presenta ad un sistema di attori, ciascuno dei quali ha, come ho detto, poteri di intervento limitati e fortemente dipendenti dall'azione di altri.

Mi sembra possano essere messi in evidenza quattro ambiti principali di sfida.

Una *prima sfida* è certamente quella che consiste nel *mantenere e potenziare le capacità di produrre ricchezza* nelle attuali condizioni di concorrenza internazionale sempre più spinte. In un contesto imprenditoriale così complesso e frammentato e in una fase nella quale è soprattutto l'economia della conoscenza a sostenere l'economia reale, questo primo chiaro problema quasi di sopravvivenza, incrocia molti aspetti che attengono alla sfera privata e a quella pubblica. Come ci ricordano molti studi recenti sullo sviluppo, la competizione è anche fra territori che debbono costituire un contesto fertile all'interno del quale possa svilupparsi l'innovazione. Sono mutati i fattori di localizzazione, è mutato il modo in cui si crea valore, molto dipende dalla capacità delle imprese ma molto ha a che fare anche con la capacità dei territori di costruire beni pubblici che mettano in condizioni le imprese di meglio competere.

Una *seconda importante sfida* è quella della *coesione sociale*. Un indiscutibile punto di forza della realtà Milanese è stato in passato la sua capacità di assorbire nuove popolazioni e di mantenere spontaneamente buoni livelli di coesione sociale. Oggi il nesso coesione sociale-sviluppo rischia di saltare (Ranci 2005); manca una teoria, dagli anni '80 in poi lo schema tradizionale delle politiche neo-keynesiane non è più applicabile: il *welfare state* e le politiche di regolazione pubblica del mercato sono sempre più percepite come un costo e non come un incentivo allo sviluppo. La conseguenza è una progressiva residualità delle tematiche sociali rispetto agli obiettivi di crescita economica e di competitività del territorio; oggi il problema si pone in termini di modello di sviluppo: è possibile un modello di sviluppo di Milano senza coesione sociale?

Una *terza sfida* è quella *dell'ambiente e della qualità dell'abitare*. La realtà milanese è stata capace negli ultimi venti anni di superare una trasformazione economica profonda e dagli effetti potenzialmente drammatici, ma lo ha fatto sacrificando le condizioni di equilibrio del suo ambiente, sopportando livelli di inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo crescenti, e sacrificando le condizioni di abitabilità di molte parti del territorio, come le periferie interne o le aree dove si manifestano conflitti tra le esigenze della popolazione residente e quelle della popolazione che utilizza la città.

Una *quarta sfida* è quella che potremmo definire della *coesione territoriale*: non possiamo pensare ad una regione urbana capace di affrontare i temi chiave del proprio sviluppo, senza trattare quello della sua organizzazione territoriale, della costruzione di strategie ed immagini di sintesi che sappiano indicare nuovi principi organizzativi, contrapponendosi

all'idea di un insieme di frammenti in movimento e consentendo alla nuova città di ritrovare la sua forma e di disegnare le proprie traiettorie di sviluppo.

#### 4. Politiche

Uno dei maestri dell'urbanistica moderna, Daniel Burnham, protagonista della rinascita di Chicago nei primi anni del secolo scorso sosteneva "make no little plans". Non fate piani piccoli, fate grandi piani, pensate grande. I piccoli piani non fanno sognare le persone, non mobilitano le coscienze e di conseguenza l'azione degli attori.

C'era in questa affermazione una concezione allo stesso tempo ambiziosa e modesta del ruolo e del compito di una attività di pianificazione: ambiziosa perché doveva cercare di cogliere e dare il senso di una grande trasformazione, proponendo alla città obiettivi alti, imprese collettive complesse. Modesta perché dichiarava che già allora solo mobilitando le passioni e gli interessi degli attori, non imponendo dall'alto delle scelte, si sarebbero potuti ottenere risultati.

Credo che mai come oggi questa consapevolezza debba essere presente. Di fronte a cambiamenti così profondi della natura e dei problemi della città contemporanea abbiamo bisogno di grandi visioni, di grandi piani. Non dobbiamo e non possiamo accontentarci di piccoli piani.

Molte delle opportunità e delle minacce che sono connesse alle sfide che ho richiamato non sono neppure percepibili rimanendo ancorati ai confini amministrativi e ai bacini tradizionali di riferimento delle politiche locali, esse richiamano la *necessità di una visione di insieme* che nessun attore è autonomamente in grado di produrre (Palermo 2004). Ci indicano dunque la strada necessaria di uno sforzo cooperativo da parte di tutti i soggetti interessati, che parta dalla costruzione di nuove descrizioni della città capaci di proporre al sistema degli attori nuovi obiettivi e nuovi progetti su cui misurarsi.

Non che il sistema milanese non sia stato in grado, anche nel recente passato, di produrre trasformazioni significative. Ma in assenza di un quadro di riferimento generale sul contesto della nuova città quei progetti hanno richiesto sforzi enormi e tempi lunghissimi di gestazione – come è stato il caso di Malpensa e dello spostamento della Fiera – mentre altri problemi non sono stati per nulla affrontati con il rischio di perdere importanti opportunità.

Vorrei quindi indicare in conclusione, per brevi accenni, quelli che mi sembra potrebbero essere le componenti essenziali di una tale visione.

*Una visione della economia* della regione urbana milanese dovrebbe consentirci di capire che, la attuale fase, caratterizzata dalla centralità della economia della conoscenza per le prospettive di sviluppo di città globali come Milano, avvicina di molto l'economia alla città e alla società. Non solo perché la produzione non necessita più di avvenire in luoghi funzionalmente e tecnicamente separati, ma soprattutto perché lo sviluppo dell'economia ha bisogno della città come nodo e porta verso le reti globali, "come luogo di accumulo di capitale creativo (Florida), come sistema complesso di interazioni tra imprese, servizi capitali di rischio, media, economie informali, istituzioni pubbliche e private, comunità di artisti, associazioni, reti sociali, saperi diffusi, culture." (Dematteis 2005).

E' così che i mondi storicamente contrapposti del vivere e del produrre tendono ad integrarsi e a definire comuni obiettivi di risanamento ambientale, di vivibilità, di attrattività, di vitalità culturale, di integrazione.

*Una visione della società* dovrebbe a sua volta consentirci di far riemergere la centralità del legame tra coesione e sviluppo, il cui riconoscimento chiama il sistema degli attori a mobilitarsi per:

- i) l'attrazione di nuovi talenti (investimenti nella formazione universitaria, nell'offerta di *housing* a basso costo per studenti, forme di sostegno ai giovani che vengono a studiare a Milano dal resto d'Italia e dall'estero, ecc.);
- ii) servizi per le famiglie che rendano l'offerta di lavoro (femminile innanzitutto, ma anche maschile) più flessibile, in grado di fare investimenti formativi e professionali di media durata (politiche per l'accesso alla prima casa, di sostegno alla natalità, di sostegno alla cura dei bimbi e degli anziani, ecc.);
- iii) politiche di inserimento abitativo e lavorativo della popolazione immigrata, come forza lavoro anche qualificata da integrare e in funzione di una città più sicura;
- iv) ridurre e invertire la tendenza all'esodo fuori Milano, allo scopo di evitare l'invecchiamento progressivo della popolazione, la perdita di popolazione giovane e interessata a investire, il congestionamento esterno e lungo le direttrici verso Milano.

Solo una visione complessiva consente di concepire le politiche sociali (e certe politiche urbane) come forme di investimento sociale e non come semplici voci di costo; di connettere più strettamente obiettivi sociali ed obiettivi economici (occupazione, investimenti, riqualificazione e qualificazione della forza lavoro, ecc.); di sviluppare interventi che connettano azioni sociali ed azioni di sviluppo locale, in una interpretazione più integrata e sistemica della politica pubblica.

*Una visione del territorio* dovrebbe consentire di prefigurare una serie di azioni che possano dare struttura alla città frammentata e diffusa. Rafforzando il policentrismo della regione urbana, il suo essere *città di città*. Favorendo il riconoscimento di aggregazioni intermedie significative capaci di organizzarsi in ambiti di comuni all'interno dei quali ricercare complementarietà, integrazione del sistema dei servizi, identità e appartenenze di area. Limitando il consumo di suolo. Favorendo la costruzione di coalizioni attorno a progetti significativi, perché sia possibile produrre attorno ad ognuna delle formazioni urbane che abbiamo visto emergere guardando alla città dall'alto, nuova "urbanità" complessità produttive e sociali, poli di aggregazione del territorio diffuso, sistemi di centralità che sappiano svolgere il ruolo di armatura della regione urbana nel suo insieme. Ma anche una visione del territorio che sappia riconoscere e dare spazio alle molte "comunità a distanza", nuovi abitanti ed utilizzatori di una città non ordinata, che hanno bisogno per poter crescere di potenziare lo spazio pubblico, di non reprimere quanto nasce, non regolandolo eccessivamente perché possano darsi gli eventi imprevisti che sono alla base di una città creativa.

Una visione del territorio che sappia rimettere al centro la sua abitabilità, la qualità del vivere quotidiano, la capacità di muoversi con facilità, la qualità ambientale fino ad oggi soffocata dalle esigenze di uno sviluppo che non ammetteva esitazioni. Oggi che lo sviluppo non soltanto non impone più questa disattenzione ma addirittura ribalta questa prospettiva: dobbiamo darci una visione che consenta un progetto di ricostruzione della qualità del territorio.

Infine una *nuova visione del progetto*. La complessità dei compiti che la città contemporanea ci prospetta impone anche alla cultura del progetto un mutamento di atteggiamento e di prospettiva. Il progetto non è più – solo – il progetto di architettura, né

questo può svolgere più un ruolo separato e conclusivo nei processi di trasformazione urbana. E' necessario pensare al progetto come un processo nel quale la partecipazione degli attori mobilitati attorno al problema da affrontare, l'integrazione di competenze specialistiche e laiche, il coinvolgimento dei molti livelli istituzionali sollecitati da ogni opportunità di trasformazione, non siano visti come un ostacolo ma come una risorsa. Una risorsa per la realizzazione di progetti ambiziosi e complessi, una risorsa contro la tendenza a proporre solo "little plans", una risorsa per sottrarre all'architettura il senso singolare della produzione dell'opera d'arte e restituirlgli il significato plurale della sua responsabilità sociale.

In secondo luogo, pensando alla rilevanza delle microtrasformazioni (la somma di migliaia di singoli minuti interventi edilizi) che sono state il vero motore dell'evoluzione urbana, è necessario che il progetto di architettura impari a misurarsi con la frammentazione delle società urbane contemporanee. E' necessario che, con un atteggiamento ancora ambizioso e modesto, chi si occupa di architettura cominci a capire che la sua utilità sociale si misurerà anche nella capacità di offrire a questa frammentazione un plusvalore; nella capacità di aggiungere sempre alla modificazione architettonica –anche la più minuta e marginale- un richiamo alla natura collettiva e comunitaria dello spazio urbano. Un richiamo, fisico e simbolico, alla sfera di relazioni che avvolge comunque nella città ogni manufatto e nella società ogni individuo.

E l'Università e il Politecnico che ruolo possono svolgere in tutto questo? A partire dalle considerazioni fin qui svolte credo che si debbano riconoscere i nuovi significati che le Università milanesi possono assumere nei loro compiti verso la città.

In una fase in cui l'economia della conoscenza è diventata la risorsa cruciale per lo sviluppo, la presenza dell'Università non può più essere vista solo come una funzione importante ma ingombrante che esprime esigenze di spazi ed accessibilità. Nel contesto della città contemporanea l'Università svolge almeno quattro funzioni che presentano un carattere strategico (Varaldo e Lazzeroni 2005):

- i) è il luogo istituzionalmente dedicato alla produzione della conoscenza,
- ii) è il luogo deputato alla formazione del capitale umano,
- iii) è soggetto attivo nelle politiche di trasferimento tecnologico,
- iv) è porta verso le reti globali della ricerca e della innovazione.

Vista sotto questa luce l'Università può diventare un attore rilevante nelle politiche di sviluppo territoriale ed il rapporto tra città ed università deve conoscere una nuova fase: l'Università deve porsi sempre più il problema della sua funzione sociale trasferendo conoscenze, apportando alla città idee e sollecitazioni, contribuendo al suo sviluppo; la città deve riconoscere e valorizzare il ruolo dell'Università come attore importante per una strategia di sviluppo locale.

Da questo punto di vista le Università milanesi rappresentano un grande patrimonio ed un grande giacimento di capacità per le loro specializzazioni in tutti i settori rilevanti del sapere, per il dinamismo che hanno mostrato negli ultimi anni impegnandosi in numerosi progetti di sviluppo, per la massa critica che rappresentano con oltre 187.000 iscritti allo scorso Anno accademico nelle sole sette sedi principali (Assolombarda 2005).

Il Politecnico in particolare, con la sua specializzazione nell'ingegneria, nel design, nell'architettura si trova al centro di queste sfide e credo abbia dimostrato di saper essere un interlocutore significativo per le politiche di sviluppo dell'area.

Con la sua articolazione territoriale nelle due sedi milanesi, quella storica di Leonardo, che dialoga con la città e con tutto l'Est milanese, e quella che sta rapidamente crescendo a Bovisa, coinvolta nelle grandi trasformazioni del Nord-ovest può partecipare ad un grande progetto pubblico di riqualificazione di parti significative della città, ponendo al centro

dell'attenzione i temi della ricerca, del rapporto con l'impresa, della creazione di nuovi spazi per i giovani e la attrazione di nuovi talenti. Con la sua presenza nelle sedi e nei poli territoriali di Como, Lecco, Cremona, Mantova e Piacenza è un soggetto particolarmente pronto a lavorare sia nella direzione della qualità e della specializzazione dei diversi territori nei quali è insediato, sia alla scala della regione urbana nel suo complesso. Infine possiamo anche constatare come la attività di intensa collaborazione con il Politecnico di Torino abbia anticipato, sul terreno della cooperazione scientifica quanto va facendosi strada in termini di consapevolezza dell'importanza di una scala ancora più ampia: quella della mega-regione-urbana che abbraccia l'intera area densamente urbanizzata tra Torino e Venezia.

## Conclusioni

Ho cercato di mostrare che la città contemporanea non è la degradazione della città moderna, è altra cosa: dobbiamo guardarla, come un fenomeno nuovo, che ancora non riusciamo a comprendere pienamente, che è insieme esito del passato e anticipazione della città futura.

E' difficile da afferrare, perché ciascuno degli attori che la popolano, che siano abitanti o decisori, ne ha solo visioni parziali, riesce a cogliere frammenti della realtà e fatica a costruirsi un quadro.

Essa presenta indubbiamente dei rischi, come sono quelli della accentuazione dei processi di polarizzazione sociale, frammentazione e de-territorializzazione, ma presenta anche straordinarie opportunità. Queste sono legate al fatto che la città contemporanea è l'anello di congiunzione tra locale e globale, tra reti di luoghi e reti planetarie, tra mondi di vita e processi di globalizzazione.

Sono possibili oggi scenari di conciliazione tra ciò che la città moderna ha dovuto separare. Se riusciamo ad avere una visione sufficientemente ampia delle dinamiche che la attraversano, possiamo immaginarci negli anni a venire un processo di crescita che intreccia strettamente le aspettative di sviluppo dell'economia con quelle della coesione sociale, della salvaguardia e della qualità dell'ambiente, della vitalità scientifica, culturale ed artistica della città.

Noi possiamo aiutare questa prospettiva con interpretazioni e progetti volti a rafforzare la qualità dei luoghi ed i legami con il mondo. Possiamo lavorare per far avere alla città, come suggerisce Beck (2003), "sia ali che radici".

## Riferimenti:

Amin, A. e Thrift, N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna: Il Mulino  
Assolombarda (2005), *Le dinamiche del territorio. Milano nel confronto nazionale ed internazionale*, Milano

Beck, U. (2003), *La società cosmopolita*, Bologna: Il Mulino

Bauman, Z. (2005), *Fiducia e paura nella città*, Milano: Bruno Mondadori

Castells, M. (2002), *La nascita della società in rete*, Milano: Università Bocconi Editore

Dente, B. (1985), *Governare la frammentazione*, Bologna: Il Mulino

Dematteis (2005), "La città nell'era della conoscenza: un sistema territoriale irragionevole", relazione presentata al seminario IRME 2005, Scuola Superiore S. Anna, Pisa 14 giugno

Lanzani, A. (2004) "Una insolita rappresentazione per la governance della regione urbana lombardo-milanese" in *Territorio*, n. 29/30

Palermo, P.C. (2004), *Trasformazioni e governo del territorio*, Milano: Franco Angeli

Ranci, C. (2005), "Problemi di coesione sociale a Milano", in Milano, nodo della rete globale. Milano: Bruno Mondadori  
Sassen, S. (1997), *Le città nell'economia globale*, Bologna: Il Mulino  
Secchi, B. (2003) "Urban Scenarios and Policies", in Portas, N. *Políticas, estratégias e oportunidades*, Lisbona: Fundação Calouste Gulbenkian  
Varaldo, R. e Lazzeroni, M. (2005), Relazione introduttiva al seminario "La città nell'era della conoscenza e dell'innovazione: il cambiamento in atto", presentata a IRME 2005, Scuola Superiore S.Anna, Pisa 14 giugno

### **Ringraziamenti**

L'autore intende ringraziare per i preziosi suggerimenti a seguito di una lettura preventiva del testo Stefano Boeri, Bruno Dente, Paolo Fareri, Arturo Lanzani, Pier Carlo Palermo, Gabriele Rabaiotti e Costanzo Ranci e per l'arricchimento delle informazioni contenute Flavio Boscacci, Antonio Longo, Fabio Manfredini, Gabriele Pasqui, Enrico Prevedello e Paola Pucci.

Un ringraziamento anche a Christian Novak, autore delle fotografie utilizzate nella presentazione.