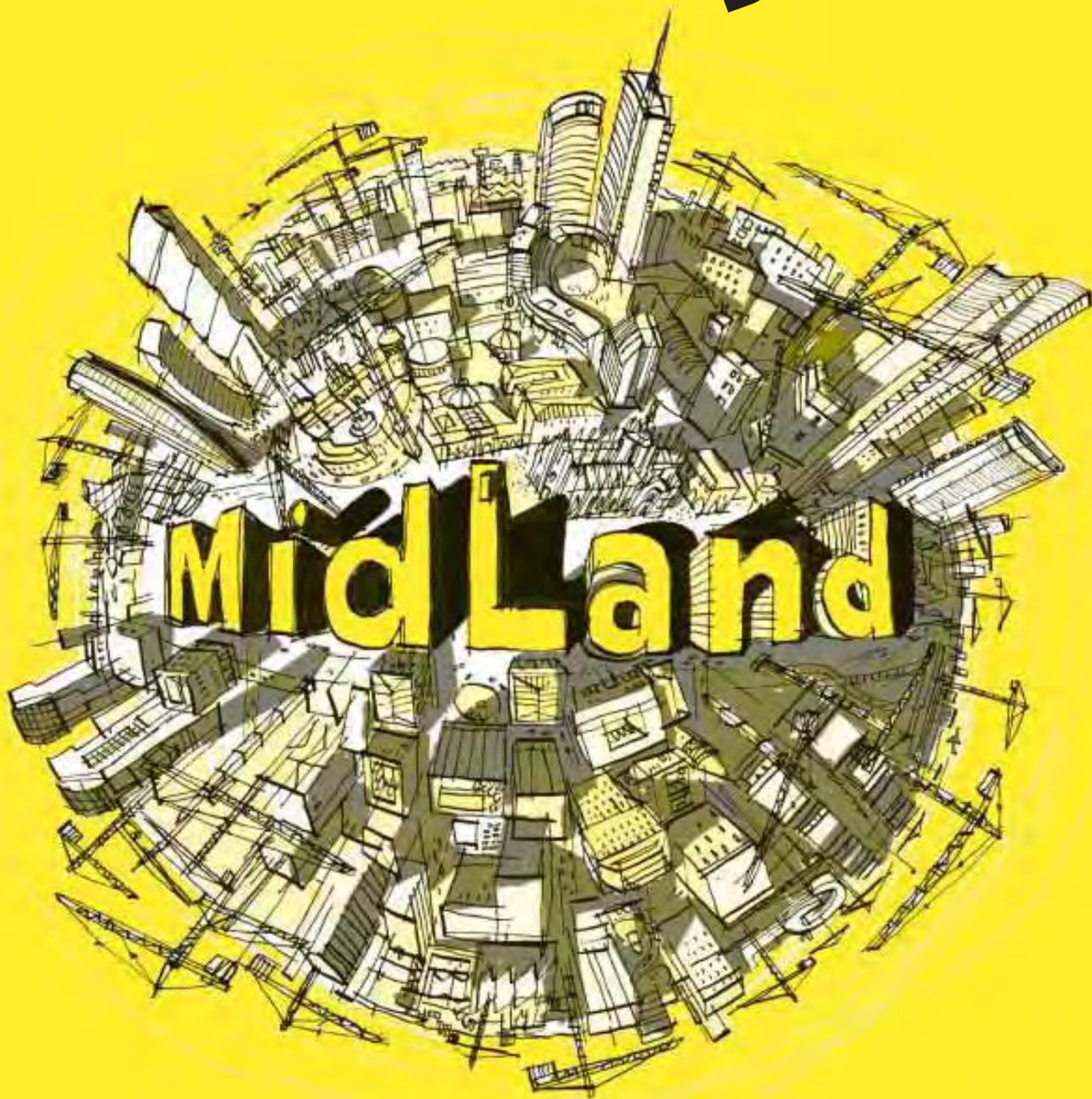


**DEDALO**



*ragionare*

*Milano*

*immaginare*



Direttore:  
Cecilia Bognesi  
direttore@aiededalo.it

Redazione:  
redazione@aiededalo.it

Comitato di redazione:  
Claudio De Albertis  
Gloria Domenighini  
Giuseppe Esposito  
Roberto Mangiavacchi

Art directors:  
Contemporary Graphics

Pubblicità:  
dedalo@aiededalo.it

prestampa e stampa:  
GRAFICHE BIESSEZETA  
Via Grandi 46  
Mazzo di Rho

Tariffa R.O.C.:  
Poste Italiane SpA  
Spedizione in abbonamento  
postale - D.L. 353/2003  
(conv.in L. 27/02/04 n. 46)  
Art. 1, comma 1, DCB Milano

direttore responsabile:  
Cecilia Bognesi

registrazione n. 4 del 5/1/1985  
anno ventiquattresimo numero 07  
terzo bimestre 2008

Per le immagini di cui,  
nonostante le ricerche eseguite,  
non è stato possibile rintracciare gli aventi  
diritto, l'Editore si dichiara disponibile  
ad assolvere i propri doveri.

**Dedalo**  
Rivista bimestrale edita da  
ASSIMPREDIL ANCE  
Via San Maurizio 21,  
20123 Milano  
tel. 02 8812951  
fax 02 8056802  
www.assimpredilance.it  
dedalo@aiededalo.it



Questo numero speciale  
di Dedalo è dedicato  
a A.G. e C.D.A.

In copertina:  
un'illustrazione realizzata appositamente  
per Dedalo MidLand da Michele Tranquillini

## DEDALO



ASSOCIAZIONE IMPRESE EDILI E COMPLEMENTARI  
DELLE PROVINCE DI MILANO, LODI, MONZA E BRIANZA

Numero Sette\_Ed. Speciale\_Maggio | Giugno 2008  
Rivista bimestrale di Assimpredil Ance

AUTORE	TITOLO	FOTO/ILLUSTRAZIONI
Cecilia Bognesi	Milano ragiona, ma sa immaginare?	008
Claudio De Albertis	Tra risorse e prospettive	010
Carlo Sangalli	Chi vive a Milano e sa lavorare è un uomo libero	014
Roberto Mangiavacchi	Concentrare e connettere la città	018
MidLand	La città di mezzo: Una ricerca di Assimpredil Ance a cura di Mario Abis, Angela Airoidi, Giorgio Goggi, Gaetano Lisciandra	025
<b>Premessa</b>		
<b>1.</b>	<b>Il ruolo della città nella globalizzazione</b>	<b>028</b>
<b>1.1</b>	<b>Le regioni metropolitane</b>	<b>030</b>
<b>1.2</b>	<b>Condizioni e requisiti per competere</b>	<b>031</b>
<b>2.</b>	<b>Le difficoltà di Milano nella competizione</b>	<b>066</b>
<b>2.1</b>	<b>Eccellenza?</b>	<b>066</b>
<b>2.2</b>	<b>Una capacità competitiva in declino</b>	<b>066</b>
<b>2.3</b>	<b>Una città che invecchia</b>	<b>067</b>
<b>2.4</b>	<b>Il suo percorso nel passato</b>	<b>068</b>
<b>3.</b>	<b>MidLand</b>	<b>070</b>
<b>3.1</b>	<b>Un'alternativa alla città infinita</b>	<b>071</b>
<b>3.2</b>	<b>L'economia per sistemi</b>	<b>072</b>
<b>3.3</b>	<b>I dequa (poli per densità qualificata)</b>	<b>082</b>
<b>3.4</b>	<b>Ragionare per reti e per nodi</b>	<b>083</b>
<b>3.5</b>	<b>Una visione urbanistica</b>	<b>084</b>
<b>3.6</b>	<b>La forma e l'immagine della città</b>	<b>085</b>
<b>3.7</b>	<b>Il paesaggio della contemporaneità</b>	<b>088</b>
<b>3.8</b>	<b>Ridefinizione dell'identità</b>	<b>089</b>
<b>4.</b>	<b>Le proposte</b>	<b>089</b>
<b>4.1</b>	<b>La regione urbana milanese</b>	<b>089</b>
<b>4.2</b>	<b>La città pubblica</b>	<b>090</b>
<b>4.3</b>	<b>La residenza</b>	<b>091</b>
<b>4.4</b>	<b>Organizzare la risorsa tempo</b>	<b>091</b>
<b>4.5</b>	<b>La città nuova</b>	<b>091</b>
<b>4.6</b>	<b>Quale progetto?</b>	<b>095</b>
<b>4.7</b>	<b>Razionalizzazione dei trasporti</b>	<b>096</b>
<b>4.8</b>	<b>Una nuova governance per la regione urbana</b>	<b>103</b>
<b>e_Mapping</b>	<b>Cartografie tematiche</b>	<b>033/064</b>

006\_007



editoriale

# Milano ragiona, ma sa immaginare?

Milano, inizi anni 90: la città si allarga nei suoi margini esterni e nella prima fascia della periferia industriale si aprono i grandi vuoti delle dismissioni. Milano inizi anni 2000: la città ha consumato sì e no l'1% in più di territorio "vergine" ma ha convertito e ricostruito nelle smagliature lasciate dai complessi industriali nuovi brani di città ed altri si accinge a costruire. Milano, 2010: anche gli scali ferroviari dismessi sono stati oggetto di valutazioni urbane e organizzano una serie di nuove polarità strategiche. Nuovi quartieri di edilizia residenziale sostenibile sono sorti a ridosso delle cinture verdi definendone limiti architettonici. Milano, 2020: la città ha trasformato l'area utilizzata dall'Expo in una fascia di scambio tra eccellenze, dove ricerca e formazione vivono di un rapporto virtuoso; in questo luogo hanno trovato sede molte società con una presenza straniera nei propri vertici significativa. Altri poli di produttività avanzata e attrazione si sono insediati nei territori lungo la cintura ferroviaria sud e a nord est verso gli scali di Segrate. Nei territori attorno al nodo urbano le infrastrutture hanno legato paesi e città in una rete di indiscussa democrazia delle distanze temporali. L'amministrazione promuove progetti urbani al pari di progetti di sviluppo del capitale umano, ritenendo questo l'infrastruttura cardine del vigore di una città. Coloro i quali alla fine del secolo scorso hanno tacciato Milano di immobilismo e eccesso di burocrazia si sono ricreduti osservando la crescita della sua cityness in termini di vivacità, la cityness ovvero ciò che racchiude la sua complessità, la sua densità di capitale umano, che ne spiega le relazioni ed intersezioni tra le attività; la cityness ovvero ciò che può essere espresso coralmemente da tutte le voci di una città e nelle maniere più disparate.

Tutto quanto fin qui detto non è la descrizione di una Milano -falsa-. E' la registrazione di proiezioni e trasformazioni della città già in atto che hanno l'unica necessità di essere comprese ed immaginate nella distanza con intelligenza ed ottimismo, per invocare e favorire la sua forma futura. Mai come oggi abbiamo compreso come i linguaggi con i quali una città si esprime e descrive siano tanti: l'architettura, la demografia, l'ingegneria, l'economia, la sociologia; la vivace connessione fra le varie attività accresce le potenzialità urbane e favorisce lo sviluppo economico e sociale. Oggi siamo nel 2008: Milano mette in campo le possibilità di connettere migliaia di persone verso un'opportunità di riscatto sociale offerta dall'economia locale e globale, possibilità decisive nelle scelte di inurbamento di una grossa fetta di popolazione che si sposta. Questo non fa che alimentare naturalmente la necessità di un'economia che crei valore, sostenibile nel suo sviluppo e spinta ad esaltare la grande ricchezza data dall'inclusività sociale. Il dinamismo della forma sociale ed architettonica di questa città sarà un fatto fortunatamente inevitabile; la trasformazione del livello di istruzione verrà sollecitata dagli stimoli dettati dalle competizioni a scala globale, rispetto alle quali Milano sarà pronta con le proprie eccellenze ora in fase embrionale. La trasformazione sostanziosa dei tessuti urbani farà i conti con le nuove necessità di ordine energetico e saprà imporre senza falsi timori sane e robuste demolizioni laddove l'edificato risulta sintomo di malsano e non di antico.

All'esterno della cintura urbana nuove agglomerazioni sinergiche sapranno creare sistemi ambientali innovativi coniugando da una parte dispositivi di richiamo di capitali, dall'altra sti-



moli che incoraggino azioni sociali. La relazione di una città con i propri spazi pubblici rappresenta una delle cartine di tornasole della sua struttura come della sua vocazione. A Milano questo rapporto sta cambiando in maniera spontanea e la speranza è che, nel futuro, possiamo governare anche questo processo. Se camminate lungo via Andreoli, fino a pochi anni fa un'obsoleta e periferica strada del quartiere Bovisa, fa bella mostra di sé una sequenza interminabile di bar, caffè, negozi, take-away multietnici insediati negli ultimi cinque anni. In primavera le vetrine si aprono e la strada, a dispetto delle auto parcheggiate, si trasforma in una sorta di suk all'aperto dove sciamano gli studenti delle facoltà vicine sulle note di qualche compilation artigianale. Portatili e palmari appaiono tra le borse ed i tavoli dei bar, collocati tra un'università politecnica, una stazione passante ed un recente museo di arte contemporanea. La cultura del take away – take it easy riflette non solo la presenza di una popolazione più giovane, internazionale e sempre in movimento, ma anche una nuova attitudine nei confronti degli spazi aperti, un loro uso libero e disincantato che ne trascende la forma. Parimenti potremmo dire di molti altri spazi in città che ci obbligano a constatare come l'attuale uso dello spazio pubblico abbracci più facilmente siti già densamente occupati dall'edificato in maniera spontanea ed imprevedibile. Anche se Milano è considerata "capitale" tra le città di ambito italiano, il suo sviluppo morfologico non è ancora all'altezza della sua reputazione, in ritardo rispetto alla vita che sembra pervaderla con sempre maggior forza. Gli SLOAP, spaces left over after planning, nel loro crescente utilizzo ci raccontano molto di questa vocazione futura. Percepire perciò lo stato delle cose, materiali ed immateriali, che esistono ed accadono qui ora a Milano, registrarle, commentarle, proiettarle in una visione che applica con intelligenza l'immaginazione ad un capitale urbano esistente è stato l'obiettivo del lavoro pubblicato in questo numero di Dedalo, a partire dal convegno Risorse e prospettive per Milano organizzato da Assimpredil Ance con il contributo di Camera di Commercio, svoltosi il 6 maggio scorso a Palazzo Mezzanotte. "Milano crapona" ragiona e ragiona, ma fino ad ora ha fatto fatica ad immaginarsi, dimentica dei processi creativi più semplici in atto in città, a volte spontanei, ma sempre e comunque fertili. Dimentica anche della possibilità di desiderare di essere altro, qualcosa di meglio e più grande. In queste pagine è riportato un lavoro coraggioso perché si espone a sbalzo, sullo sfondo di una serie di dati tangibili, un lavoro di proiezione verso un'immagine ed un progetto moderno di questa città, organizzato a partire da quello che Milano ha sul tavolo adesso.

Le visioni qui proposte si sono strutturate oltre che con l'esperienza e l'indiscussa competenza e capacità creativa degli autori, sostenuti e sollecitati nella discussione dai vertici pragmatici ma immaginativi dell'associazione, con il lavoro del gruppo e-Mapping di Assimpredil Ance. Comprendere il territorio e farlo comprendere alla maggior parte delle persone che lo abitano e lo governano è la sua principale missione. Ci auguriamo che queste pagine abbiano raggiunto almeno parzialmente questo scopo.

Cecilia Bolognesi





*Discorso tenuto in apertura  
del convegno Risorse e prospettive  
per Milano, organizzato  
da Assimpredil Ance  
e svoltosi il 6 maggio 2008  
a Palazzo Mezzanotte.*

# dal Presidente **Tra risorse**

*Aprò i lavori di questa giornata ringraziando tutti i nostri ospiti e i relatori che nei tre panel che seguiranno affronteranno i tre aspetti centrali del convegno:*

- *Milano economica e sociale;*
- *Territorio e reti;*
- *Forma e immagine della città.*

*Nelle fasi di elaborazione della ricerca che sarà presentata e nell'organizzazione del Convegno, più volte abbiamo cercato di rispondere a una domanda: quali risorse e quali prospettive si aprono per Milano, per questa città, grande e complessa, che è sempre più la fabbrica della nuova economia della conoscenza e dell'innovazione, il luogo dove si produce valore?*

*Nel corso della nostra precedente ricerca sulle città creative è emerso con chiarezza il loro indiscusso ruolo di motore dello sviluppo economico: luoghi privilegiati e prevalenti delle sfide competitive. Nel contesto della globalizzazione cresce la competizione fra le città per conservare o conquistare una posizione di leadership e la conoscenza dei propri punti di forza, dei potenziali presenti diviene essenziale per costruire strategie vincenti. La ricerca che abbiamo condotto con il supporto culturale e scientifico di Mario Abis, Angela Airoidi, Giorgio Goggi e Gaetano Lisciandra e del lavoro di elaborazione cartografica georeferenziata del nostro gruppo di ricerca e-Mapping, ci dice che, per sostenere tale competitività occorre la compresenza di alcuni elementi:*

## **Dimensione**

- *la dimensione spaziale;*
- *la densità abitativa;*
- *la collocazione geografica.*

## **Connessioni**

- *le infrastrutture fisiche e immateriali;*
- *le reti tra università ricerca produzione.*

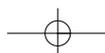
## **Sostenibilità**

- *la qualità della vita;*
- *il verde e il tempo libero;*
- *la forma e l'immagine della città.*

## **Governance**

- *la capacità di governare la complessità.*

*L'analisi effettuata testimonia che sono le città più grandi in termini di densità abitativa a offrire il maggior contributo allo sviluppo. Grandi per dimensioni territoriali e per densità abitativa tanto da costituire una sufficiente massa critica per capitale umano, imprese servizi e infrastrutture. Non basta però essere grandi, occorre possedere una "densità di qualità" ossia un tessuto connettivo in grado di far interagire i vari fattori della produzione, della cultura, della formazione, della ricerca, delle risorse.*



# e prospettive

*se umane; non parliamo cioè di un'agglomerazione "indistinta", ma di un'agglomerazione "sinergica". I processi urbanizzativi moderni hanno cambiato forma e natura delle grandi città generando due tendenze apparentemente opposte. Da una parte, soprattutto nelle città di maggiori dimensioni, si è assistito ad un fenomeno di diffusione urbana che ha portato a cancellare i confini tra città e campagna, producendo città quasi infinite, il cui pericolo consiste negli elevati costi e nelle esternalità negative generate dall'eccessiva dispersione e dalla difficoltà di pianificare e governare.*

# D

*all'altra parte si è assistito alla nascita di complesse strutture urbane reticolari, reti virtuose fra città che si reggono sulla forza e la frequenza delle relazioni tra i vari nodi strategici di tali reti senza annullarne le peculiarità locali. In entrambi i casi occorre prestare attenzione ai fattori collaterali dello sviluppo: al considerevole aumento del pendolarismo che genera congestione e diseconomie complessive, alla crescente domanda di servizi e sistemi efficienti di infrastrutture di trasporto, all'intensificarsi dell'utilizzo delle tecnologie di informazione e comunicazione che ridisegnano i tempi del lavoro e delle relazioni. La Milano a cui pensiamo è quindi una città con dimensioni e densità tali da poter contare su vantaggi in termini di agglomerazione, di interscambio e di trasferimenti di conoscenze, ma al tempo*

*stesso pensiamo a una città con una forte polarità, cardine di una rete efficiente di satelliti sinergici e cooperanti. Ma se la massa critica, che gli analisti ritengono adeguata per competere tra sistemi territoriali, si raggiunge con dimensioni di circa 7 milioni di abitanti, in grado di interconnettersi in meno di un'ora di percorso, dobbiamo chiederci quale sia la dimensione territoriale di Milano per essere competitiva. La nostra tesi è che questa dimensione sia MidLand, la regione urbana milanese collocata al centro di un'area europea strategica percorsa dal corridoio "Lisbona-Kiev" e dalle direttrici nord-sud Genova Rotterdam e Berlino Roma. Un'area che coinvolge 11 province e che interessa gran parte della Lombardia estendendosi verso Novara e Piacenza. MidLand, città di mezzo, come porta di scambio con l'economia globale, vero punto strategico di connessione fra il Nord Europa ed il Mediterraneo. Lo sviluppo virtuoso di MidLand è legato al ringiovanimento della popolazione, al consolidamento della creatività culturale, alla promozione di un terziario capace di creare valore oltre che reddito, allo sviluppo di una rete di trasporti che garantisca tempi d'accesso adeguati e alla capacità di governare la complessità. Mi soffermo su quest'ultimo punto perché lo ritengo centrale. Credo, infatti, che serva un sistema di governo flessibile per tutta la regione urbana che rifugga da operazioni d'ingegneria istituzionale, un sistema diverso da quello elaborato e fallito di "città metropolitana". Auspichiamo che si possa giungere alla definizione di una sorta di authority che governi basandosi, come in molti casi di successo all'estero, sui reali problemi dei sistemi rappresentati e sui flessibili confini dettati dai problemi stessi, un organismo non elettivo in senso proprio. Per creare realmente una regione urbana milanese e uscire dalla situazione di stallo in cui ci troviamo, forti dell'eredità che la storia ha trasmesso a questa area territoriale, occorre rompere il monocentrismo milanese e mettere in rete i principali comu-*



*ni lombardi, i nodi a densità qualificata della rete di MidLand, attuando quel policentrismo urbano che è condizione del nostro recupero di competitività. Milano città non può continuare a essere la piccola città che in effetti è, ma nel contempo, anche la regione urbana non può mantenere un modello di sviluppo basato sul frantumarsi degli interessi in tante “monadi” municipalistiche o provincialistiche: questo disegno è perdente e ci destina ad un futuro di declino economico e sociale. Non vogliamo per Milano una prospettiva di città infinita ed indifferenziata, soffocata dall'inquinamento, senza identità e senza strategie. Vogliamo che questa regione urbana si strutturi fino a diventare un insieme unitario, articolato, policentrico con nodi collegati da un'intensa trama infrastrutturale, multimediale e connessa da un tessuto continuo di spazi verdi. Un'area territoriale del terzo millennio a rete aperta, continua attraversata da flussi materiali e immateriali.*

**N**

*on più la città storica, chiusa, municipale e introver-  
sa, ma una città capace di essere il terreno di cultura  
della nostra civiltà, del prosperare della nostra econo-  
mia fondata sempre di più sull'innovazione dei pro-  
dotti e dei processi, sullo scambio delle merci e delle  
informazioni, sulla capacità di crescere come sistema.  
Un'economia milanese sostenuta e valorizzata, non  
più e non solo dalla lettura verticale dei fattori di suc-  
cesso settoriali, ma dall'interpretazione della ricchez-*

*za dei suoi sistemi economici intesi come insieme di risorse, attività, professioni, competenze di diversa natura che ruotano attorno alla produzione di prodotti e servizi costituendo così una vera struttura produttiva integrata.*

*La ricerca che oggi presentiamo ha analizzato alcuni di questi “sistemi”, fornendo una chiave di lettura dei veri punti di forza di Milano. Tra questi punti la capacità di attrarre e trattenere la “classe creativa” di cui ha bisogno. Ma per svolgere tale funzione bisogna:*

- *generare cooperazione fra mondo della formazione, della ricerca, della produzione e dei servizi innovativi;*
- *generare un flusso costante e omogeneo di informazioni e relazioni fra i diversi contesti culturali;*
- *raccordare i flussi produttivi con l'evoluzione degli stili di vita e di consumo.*

*Milano ha un grande potenziale attrattivo ma deve focalizzarsi sulle eccellenze che la caratterizzano:*

- *la forza della tradizione storico e artistica (Scala, Brera, ecc);*
- *la competitività dei suoi centri di ricerca e innovazione (salute, biotecnologie ecc.);*
- *il suo glamour (stile della città).*

*Per trasformare questi potenziali in prospettive di sviluppo bisogna impegnarsi per riconfigurare i luoghi che la identificano, in particolare lo spazio pubblico, nonché i luoghi e le funzioni dell'accoglienza. Tutto questo senza temere di misurarsi con un'estetica contemporanea, purché consapevole, coerente, magari originale e non di importazione. Il tema, a mio avviso, non è la ricerca di una nuova forma della città, quanto un disegno puntuale dei singoli luoghi a morfologia variabile in relazione alla loro stessa funzione prevalente e alla loro identità. Un disegno, quindi, ad una scala microurbana che è quella con la quale si misura chi abita la città stabilmente ed ha bisogno di essere rassicurato. Una morfologia ad hoc disegnata, specializzata e condivisa. L'esatto contrario della follia disurbanizzatrice che sembra pervadere alcune recenti esperienze di grandi città. L'Expo è un'occasione per la politica di riappropriarsi della capacità di svolgere in modo autonomo il proprio ruolo di mediazione e di sin-*





*tesi degli interessi organizzati. Occorre, però, rapidamente superare ogni status mentale di resistenza conservativa che porti a vivere l'evento come una minaccia per cogliere, invece, e interpretare ogni positività presente come opportunità di trasformazione. Occorre combattere la logica di chi vuole contrastare il consumo del suolo (e i dati statistici dicono che dal '94 ad oggi in Milano il consumo di suolo è stato pari all'1%, senza contare che la città si è riappropriata di molti spazi industriali destinandoli a verde all'interno dei Piani Integrati d'Intervento) e nel contempo grida allo scandalo quando si interviene su un'area dismessa. Senza voler innescare sterili polemiche voglio ricordare che le trasformazioni connesse alla demolizione e ricostruzione di queste aree dismesse hanno portato riqualificazione urbana e sono, pertanto, incomprensibili le prese di posizione, indipendentemente dalla specifica tipologia del manufatto, dei soliti paladini della "conservazione", che li eleggono ad emblemi dell'archeologia industriale solo per la loro collocazione territoriale. Questa cultura della conservazione di ogni cosa indipendentemente dal suo valore storico è nemica di ogni mutamento, è elitaria e spesso figlia di posizioni di privilegio. A tutti costoro suggerisco di leggere con attenzione uno degli ultimi libri di Alessandro Baricco "I Barbari, saggio sulla mutazione", una lucida e disincantata riflessione sulla paura e la resistenza al cambiamento ed all'inutile costruzione delle "Grandi Muraglie". Le città da sempre si ricostruiscono su loro stesse: le varie generazioni non devono aver paura di lasciare i segni della loro contemporaneità. Le persone amano confrontarsi con il nuovo, anche criticamente, perché in esso trovano stimoli per migliorare e possono leggere un progetto per il futuro. Basta pensare al successo ed alla curiosità che la mostra sugli edifici in altezza, presso l'Urban Center, ha suscitato dopo tante polemiche e diffidenze.*

**A**

*bbiamo ora con l'Expo una nuova opportunità per ridefinire la strategia di Milano in termini:*

- *territoriali\_ questa è l'occasione per allargare Milano guardando, come già detto, alla regione urbana e costruendo una serie di relazioni che vadano oltre i confini amministrativi;*
- *temporali\_ l'Expo impone di "andare" oltre la durata media di un mandato elettorale;*
- *di governance\_ un progetto così trasversale e di così lunga durata presuppone una regia forte e flessibile;*
- *di identità\_ i milanesi non amano le etichette ma l'Expo è un'etichetta a priori, non si tratta di discutere per anni cosa vogliamo essere: il tema ci è noto.*

*Milano ha, dunque, molti punti di forza su cui giocare un suo futuro competitivo, ma deve definire meglio il proprio ruolo nel sistema territoriale lombardo, superando la logica del centro per cogliere i vantaggi competitivi dell'essere un nodo della rete. Milano è la più importante porta di scambio del Paese con l'economia globale, un ruolo favorito dalla storia e dalla posizione geografica: se saprà investire per il rafforzamento delle connessioni nei sistemi economici avrà tracciato un futuro di indiscussa città leader nel mondo.*

*Claudio De Albertis*



*Chi  
vive  
a Milano  
e sa lavorare  
è un uomo  
libero*



da CCIAA

Carlo Sangalli\*

\* Presidente Camera di Commercio di Milano

Gentili ospiti,  
cari amici,

*è con piacere che oggi intervengo al convegno Risorse e Prospettive per Milano portandovi il saluto della Camera di Commercio di Milano. Ringrazio il Presidente e amico Claudio De Albertis, con cui spendo l'impegno in Camera di Commercio dove lui porta con grande autorevolezza e intelligenza la voce delle imprese dell'industria e del settore delle costruzioni in particolare. Il convegno di oggi penso che recuperi chiaramente la logica che insieme condividiamo in Camera di Commercio, che è quella della conoscenza e del confronto allargato, punto di partenza essenziale per poter operare con efficacia. Quando si parla di città - e di Expo 2015 - questo criterio va mantenuto. Questo è quello che ha motivato per esempio l'invito che abbiamo fatto all'assessore Masseroli per discutere il Piano di Governo del Territorio nel nostro consiglio, ma soprattutto è l'idea che sta alla base del Primo Forum dell'Expo che terremo il prossimo 20 maggio, a cui invito tutti voi.*

*La domanda dalla quale dobbiamo partire è: quali sono oggi i punti di forza di Milano?*

*Va innanzitutto riconosciuta, così come viene fatto anche in questa ricerca, l'importante posizione geografica della nostra città. Penso anche alle parole del Cardinale Tettamanzi che ha ricordato che "Milano nella più comune delle sue etimologie rimanda a Mediolanum, ad una terra cioè che "sta nel mezzo". Un luogo dunque dove si converge, ci si incontra, si dialoga."*

*Uno "stare nel mezzo" che non si traduce solo nella posizione geografica, ma anche nel modo di fare impresa in questo territorio; ossia un muoversi lungo reti di connessione ampie, facendo leva su una struttura economica diversificata, polisettoriale. La caratteristica di Milano è, infatti, quella di non avere caratteristiche dominanti. Dentro Milano, convive una pluralità di realtà istituzionali, economiche e sociali sempre più autonome, capaci di fare sistema: fare sistema è stato il metodo di lavoro alla base del successo per l'Expo.*

*Io credo che, se andiamo un po' più nello specifico, siano almeno tre i fattori competitivi di questa area, che è all'ottavo posto nel mondo tra le città "nodo globale".*

*Il primo è che Milano, fedele alla sua tradizione storica, rimane un importante mercato e cioè un polo di attrazione che va oltre la scala regionale e che si è dotata di una vera e propria piattaforma attrezzata di nuove infrastrutture strategiche. Penso ad esempio a Malpensa e alla nuova Fiera, ma anche all'alta velocità e alla sua centralità rispetto*

*al corridoio cinque. Il secondo è che Milano è un centro di servizi: è un nodo dove si concentrano quei servizi avanzati che sono tipici della nostra società. Il terzo è che Milano è un'area di eccellenza tecnologico-scientifica. Grazie a questi tre fattori a Milano ci sono oltre 340 mila imprese attive, che producono da sole un Pil pari a quello di Hong Kong e superiore a Singapore, Lussemburgo e Israele. Qui sono nate 2.000 multinazionali italiane e risiedono inoltre circa 3.000 imprese straniere, quasi la metà delle multinazionali estere presenti in Italia, un dato cresciuto del 10% negli ultimi sei anni. Queste imprese sono sempre più attive nel settore dei servizi, aumentano il valore aggiunto dei loro prodotti, e - questa è la nuova tendenza in atto - diventano gradualmente anche più grandi. Da una nostra ricerca infatti risulta che la vera crescita milanese oggi inizia a riguardare sempre più le dimensioni delle imprese, che spostano lentamente il baricentro del nostro sistema produttivo dalle piccole alle medie, veri motori della competitività nazionale.*

*Grazie anche a questo tessuto economico ci hanno assegnato l'Expo 2015.*

*Oggi, con questo risultato, si apre una nuova stagione. Come Camera abbiamo fatto una ricerca con un campione di circa 1.200 imprenditori sulle aspettative di crescita in vista di Expo 2015. Ebbene, le imprese milanesi prevedono un aumento del fatturato per un totale di 44 miliardi di euro, pari al 10%. Parallelamente abbiamo voluto un quadro chiaro anche sulle variazioni del valore di Milano, cioè quanto le nuove infrastrutture che arriveranno insieme ad una nuova veste urbanistica, andranno ad aumentare il patrimonio complessivo di questa città. Penso alla realizzazione e completamento di progetti come la Pedemontana, la Brebemi, la Tangenziale est senza dimenticare il raddoppio della rete metropolitana cittadina. Tutti miglioramenti che alzeranno il valore di Milano di oltre 11 miliardi di euro, con una crescita del 7% in città e del 5% in provincia, fino a punte del 10% nel centro storico e dell'8% nel Rhodense. Sviluppi che - per essere reali e duraturi - passano necessariamente dalla capacità di fare sistema. E il tema della governance è molto strategico, com'è sottolineato anche dal Presidente De Albertis. Governance che per noi significa costruzione di reti ampie, condivisione, confronto.*

*Ed è proprio questo che Milano cerca anche nell'Expo 2015, un grande evento moltiplicatore di uno sviluppo sostenibile, ma soprattutto un terreno di gioco per sperimentare la nuova squadra.*

*L'Esposizione Universale è cioè l'occasione per ridisegnare l'alleanza tra pubblico e privato di questa città, un'alleanza nella quale va definito un ruolo sostanziale per le piccole e medie imprese italiane.*

*Saranno proprio loro a riversare sul territorio le opportunità legate all'Expo, offrendo a tutta la collettività*



*un'occasione di grande sviluppo internazionale. È tenendo conto soprattutto di questo ruolo che va disegnata la "cabina di regia", nella quale la Camera di Commercio si fa portavoce del sistema delle imprese.*

*Ne parleremo il prossimo 20 maggio, a Palazzo Mezzanotte, nel corso del primo Forum dedicato all'Expo: una prima occasione di dibattito e confronto pubblico, il cui intento sarà quello di dare un messaggio chiaro a nome di tutto il sistema imprenditoriale milanese. Partendo dalle attese, e su quanto possiamo e vogliamo offrire nel percorso da qui al 2015, ma anche richiamando all'impegno sulle infrastrutture e sui tempi necessari per garantire l'accessibilità della Milano dell'Expo. Siamo convinti che mantenere il confronto e la collaborazione che ci sono stati finora, aiuterà gli attori coinvolti ad evitare il rischio più grande, che è quello della divisione.*

*Tra le istituzioni ma anche tra interessi economici e sociali, così come tra centro e periferia della città.*

*E io penso che sia soprattutto su questo ultimo punto che si gioca il successo dell'Expo 2015.*

*L'Esposizione universale avrà una funzione strategica nel legare centro e periferia in modo indissolubile, ridisegnando la struttura urbana intorno ai flussi cittadini, e quindi intorno a nuovi "poli".*

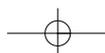
*Partendo ovviamente dalla zona espositiva a nord ovest, che dovrà essere un'area ben collegata alla città, non solo fisicamente, ma anche come stile di vita. Lo stesso vale anche per l'area ad est di Milano, che - come indica giustamente la ricerca di oggi - va potenziata facendo leva sulla grande dinamicità già esistente.*

*Se i progetti saranno predisposti con attenzione alle reali necessità, allora l'Expo non sarà solo una vetrina ma soprattutto un catalizzatore di investimenti in grado di mettere la città su un nuovo percorso di sviluppo, dove la mobilità è più semplice, l'ambiente più tutelato e l'apertura al mondo una realtà visibile.*

*E la capacità di apertura è il filo rosso di questa terra.*

*Mi piace a questo proposito ricordare - e chiudo - l'editto del vescovo di Milano Ariberto, che nel 1000 recitava "Chi viene a Milano e sa lavorare è un uomo libero".*

*Discorso tenuto in occasione del convegno Risorse e prospettive per Milano, organizzato da Assimpredil Ance e svoltosi il 6 maggio 2008 a Palazzo Mezzanotte.*





# Concentrare e connettere la città

Roberto Mangiavacchi\*

\* Membro della Presidenza Assimpredil Ance

Le tesi

**V**olendo sintetizzare per punti il risultato delle ricerche svolte da Mario Abis, Angela Airoldi, Giorgio Goggi, Gaetano Lisciandra, potrei dirvi che occorre realizzare subito tutte le infrastrutture da tempo programmate, che la città diffusa, estesa, non è competitiva e che bisogna concentrare e poi connettere, che dobbiamo immaginare un futuro urbanistico in cui la scelta delle localizzazioni degli insediamenti sia funzione delle infrastrutture di trasporto, che dobbiamo puntare a diminuire il tempo degli spostamenti, sia diminuendo la necessità degli stessi, sia migliorando le infrastrutture di trasporto, che il futuro si gioca su scelte di sviluppo denso e qualitativo, su opzioni di sviluppo sostenibile in cui siano coniugati gli aspetti sociali, ambientali ed economici. Potrei concludere auspicando che attraverso l'Expo 2015 siano realizzate le infrastrutture necessarie a far decollare una connessione di qualità per questa regione urbana che abbiamo chiamato MidLand, città di mezzo. Ma sarebbe troppo facile lanciare il sasso e poi stare a guardare, ritenendo che altri debbano farsi carico di risolvere i nodi. Ripercorro con voi, dunque, alcune questioni emerse al fine di innescare un confronto utile a costruire insieme le possibili proposte e le conseguenti azioni. Le città sono oggi riconosciute come gli indiscussi motori dello sviluppo economico del mondo occidentale in quanto luoghi privilegiati e prevalenti della produzione di conoscenza e innovazione. Milano si trova oggi nelle condizioni di poter disegnare il proprio futuro e di creare le condizioni per il proprio sviluppo economico e sociale. Questa occasione nasce dalla concomitanza di due eventi: da un lato Milano, con l'imminente redazione e approvazione del Piano di Governo del Territorio, può e deve ridefinire le nuove regole che governeranno lo sviluppo urbanistico della città nei prossimi anni, dall'altro, con l'assegnazione dell'Expo e degli investimenti conseguenti ha la concreta possibilità di realizzare le infrastrutture programmate da tempo. Guardando la mappa delle infrastrutture odierne e la mappa delle infrastrutture di cui sarà dotata la città nel 2015, appare evidente che ci troveremo di fronte ad una città radicalmente trasformata e sicuramente molto più connessa. Se osserviamo la città odierna attraverso la lente di uno studio realizzato nel 2006 dall'OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) vediamo una città che, simile a un Giano bifronte, mostra segnali evidenti di declino e, al tempo stesso, notevoli potenzialità di sviluppo. L'occasione che Milano ha ora di fronte è un'opportunità

unica per poter imboccare con decisione la strada di un rinnovato sviluppo economico e sociale, ma non possiamo dimenticare che le regole e le infrastrutture di cui dobbiamo dotarci devono creare le condizioni per questo sviluppo. Milano ha un potenziale competitivo elevato e deve partire dai propri punti di forza per cogliere le opportunità nate con l'Expo 2015. Quali sono, dunque le potenzialità su cui basare questo progetto di rilancio competitivo?

## 1 LE POTENZIALITÀ

### 1.1 La Collocazione geografica

La collocazione geografica è un'eccellenza e va sfruttata per sostenere la nascita di una nuova regione urbana frutto di un'alleanza tra Milano e il suo territorio. L'Expo ha aperto una nuova prospettiva di lettura della Governance che ha dimostrato come sia possibile far convergere poteri e rappresentanze verso un progetto condiviso. Le scelte dei prossimi mesi saranno fondamentali per mettere a fuoco un modello innovativo in grado di generare una prassi da consolidare e portare a valore.

### 1.2 La dimensione

La dimensione, la massa critica a cui puntare è quella di un'area di circa 7 milioni di abitanti costruita intorno ad un cuore di almeno 3 milioni di abitanti. Queste condizioni esistono e la massa critica è facilmente raggiungibile se le strategie punteranno ad un allargamento della città per la creazione di Midland, la città di mezzo costituita da Milano e da 11 province. In questo disegno strategico l'occasione dell'Expo apre importanti e concrete prospettive consolidando l'apertura di Milano a OVEST e ponendo le condizioni infrastrutturali affinché si possa sviluppare anche una nuova apertura a EST.

### 1.3 Lo sviluppo di aree a densità qualificata

Essere grandi non basta per vincere e Milano ha i numeri per competere, per impostare un suo progetto basato sullo sviluppo di aree a densità qualificata, quelli che nella ricerca sono stati chiamati DEQUA. MidLand non è un semplice ampliamento territoriale, la nostra proposta mira alla creazione di un sistema di connessioni fra i nodi esistenti funzionali alla sostenibilità della regione urbana.

**1.4 La diversificazione delle attività e la contaminazione fra i diversi settori produttivi**  
Densità qualificata vuol dire diversificazione, agglomerazione, mix produttivo e creatività.

Il nostro potenziale è la diversificazione delle attività e la contaminazione fra i diversi settori produttivi presenti nel nostro sistema territoriale. Ma densità qualificata vuol dire anche prossimità fisica dei luoghi della produzione con quelli della ricerca, della residenza, del tempo libero. Una prossimità che ci porta a dover ragionare per sistemi e ad impostare strategie che ne valorizzino il potenziale.

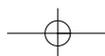
## 1.5 I sistemi economici milanesi

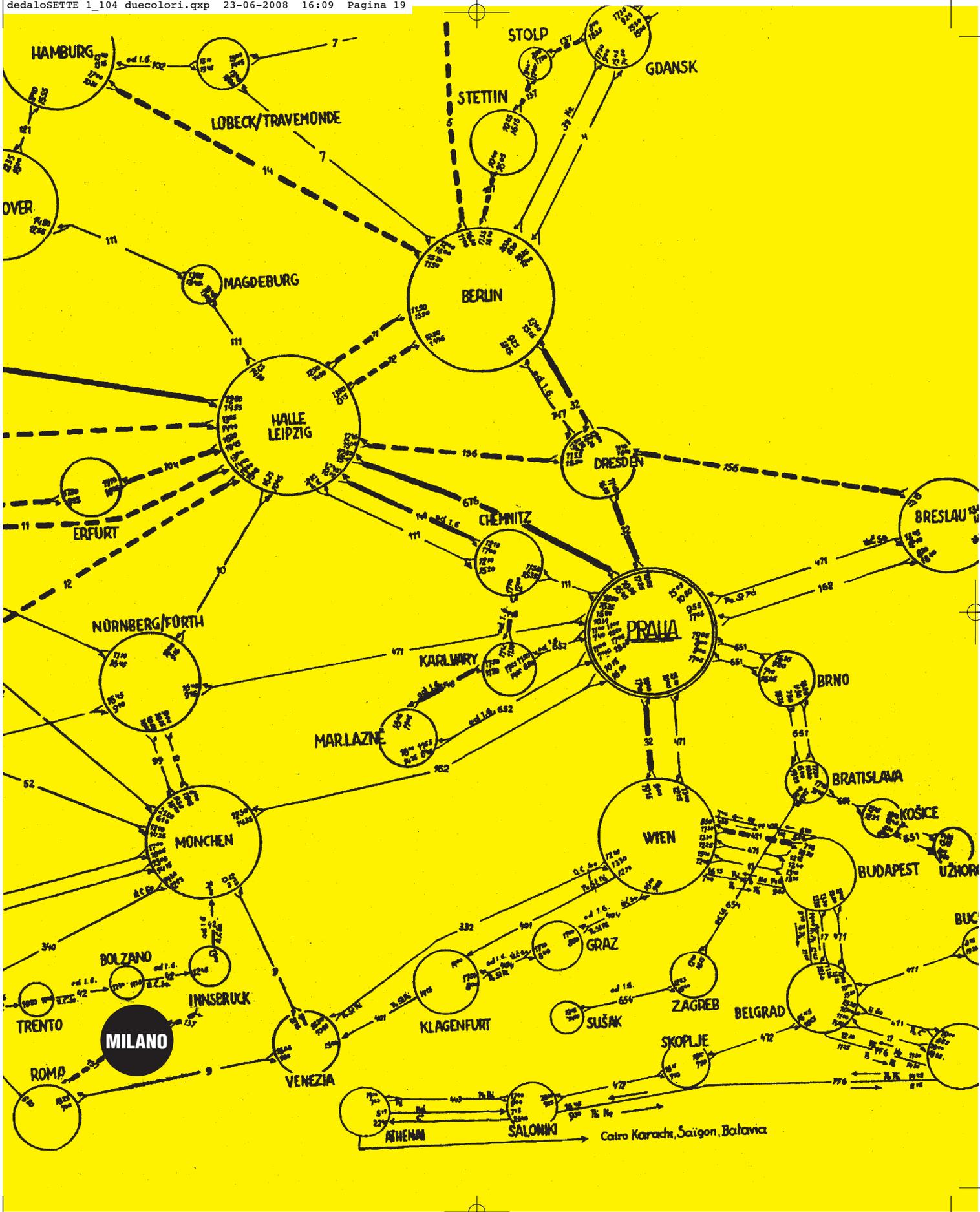
I cinque sistemi analizzati non esauriscono le eccellenze di Milano, ma ci aiutano a comprendere l'esigenza fondamentale di sostenere la componente produttiva come punto di rilettura delle risorse disponibili e delle prospettive che potremmo essere in grado di concretizzare. Il sistema è l'insieme di risorse, attività, professioni, competenze di diversa natura che ruotano attorno alla produzione di prodotti o servizi di eccellenza, interconnessi da un sistema di relazioni tale da rappresentare una struttura produttiva integrata. Disegnare spazi, infrastrutture, regole adeguate a questo modello di sviluppo vuol dire comprendere che flessibilità, adattabilità, velocità delle risposte sono le vere leve del successo competitivo. Per tutti i sistemi considerati, biotecnologie, media e telecomunicazioni, moda, design, cultura, è risultato necessario e fattore di successo lo scambio di informazioni e conoscenze fra università e industria. Bisogna, dunque, far convergere risorse e interessi intorno a questa connessione utilizzando anche meccanismi premiali per favorire insediamenti misti, realizzati mediante sostegno pubblico. Sulla base delle potenzialità sopra descritte, è possibile formulare delle proposte per lo sviluppo economico e sociale di Milano.

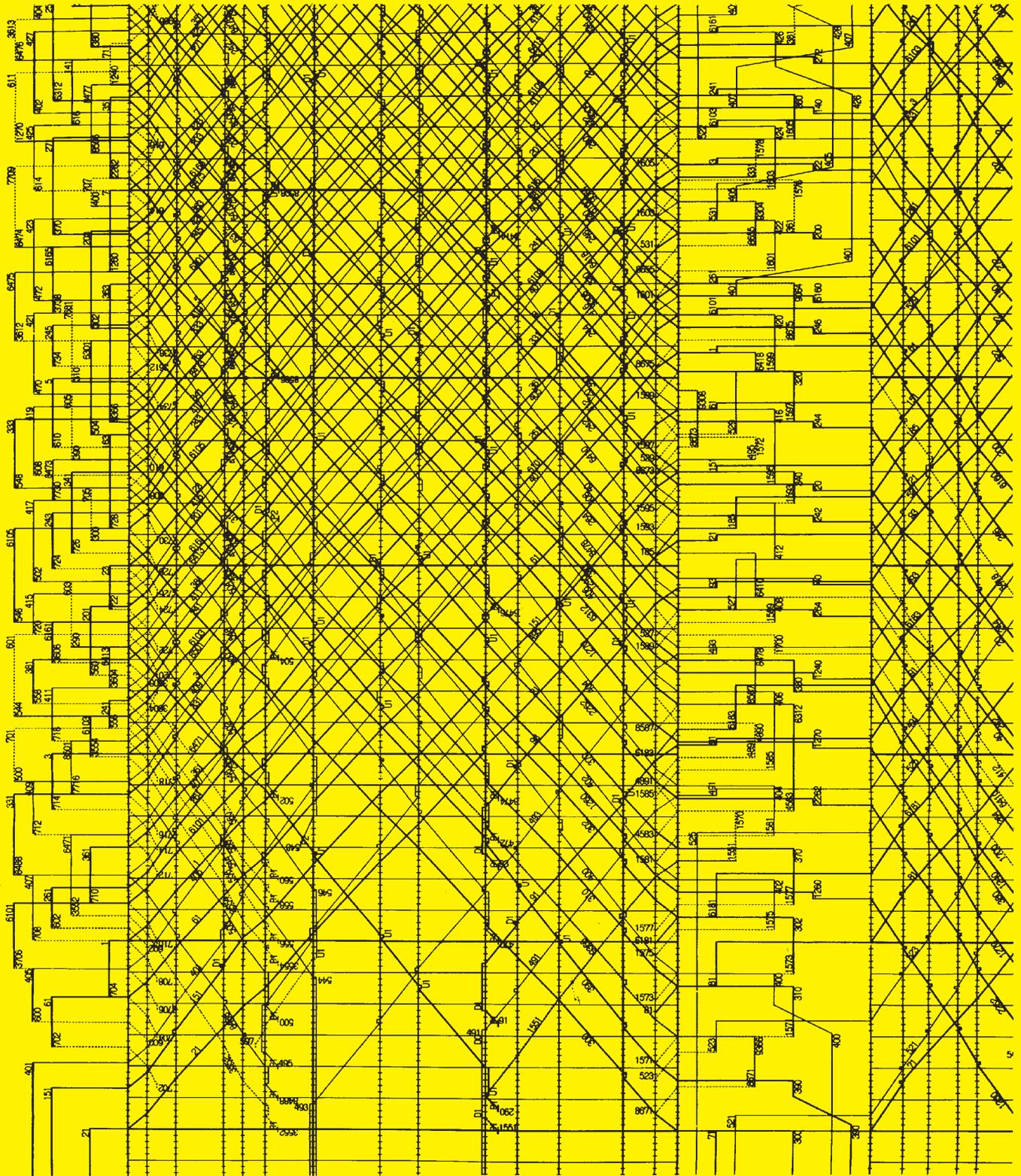
## 2 LE TESI ALLA BASE DELLE NOSTRE PROPOSTE

### 2.1 Ragionare per reti e per nodi

Come sappiamo, l'Expo lascerà a questo territorio una grande dotazione di infrastrutture di trasporto; è questa una risorsa importantissima per il futuro, ma già da ora dobbiamo comprenderne le potenzialità per costruire una regione urbana connessa. Per comprenderne appieno le potenzialità bisogna ragionare per reti e per nodi. Deve esserci omogeneità tra la gerarchia della rete e quella degli insediamenti, le trasformazioni urbanistiche devono interpretare questa struttura collocando su di essa le funzioni urbane qualificanti. In questo modo









l'interconnessione così realizzata sarà non solo capillare e diffusa sul territorio, ma anche finalizzata alla messa in rete delle funzioni strategiche.

## 2.2 Gli obiettivi urbanistici

Nell'analisi interdisciplinare che è stata condotta e presentata dal nostro gruppo di ricerca, tra gli altri, sono stati formulati alcuni obiettivi che si traducono direttamente nella prassi urbanistica.

### I principali sono:

1. favorire lo sviluppo di luoghi di lavoro integrati alla residenza;
2. costituire una disponibilità di residenza per giovani, ricercatori, residenti temporanei ecc. (in affitto od a basso costo d'acquisto);
3. riqualificare l'ambiente urbano a livello microubanistico (meno congestione, meno soste, più pedonalizzazioni, isole ambientali, aumento del verde di quartiere, ricostruzione del paesaggio storico, ecc.);
4. realizzare trasformazioni urbane strategiche e funzionali al futuro sviluppo della città.

Come raggiungere questi obiettivi, o più in generale, attraverso quali meccanismi l'amministrazione può indirizzare i promotori affinché la città raggiunga gli obiettivi di sviluppo che si propone?

## 2.3 Lo strumento dei meccanismi premiali

Noi riteniamo che gli obiettivi prefissati debbano essere raggiunti mediante meccanismi premiali e incentivanti che superino la logica della rigida e aprioristica determinazione di percentuali fisse delle diverse funzioni. Fra questi meccanismi potremmo anche pensare ad un sistema di riduzione degli oneri di urbanizzazione dovuti nell'ambito di Piani Attuativi o di Permessi di Costruire Convenzionati in funzione delle esternalità positive generate da questi. Misura che consentirebbe anche di incentivare il raggiungimento dell'obiettivo strategico per Milano collegato all'Expo di una trasformazione ambientalmente sostenibile. A tale proposito va ricordato che la recente modifica del regime di realizzazione delle opere a scomputo negli interventi privati ha creato una pesante incognita sulla possibilità che i molti progetti in corso siano realizzati nei tempi previsti. Tutto questo mentre altre Nazioni, che con noi competono, adottano soluzioni moto più flessibili. Basti pensare a questo proposito che una delle proposte della Commissione Attali è proprio quella di permettere ai promotori di realizzare direttamente le infrastrutture pubbliche collettive da essi finanziate.

## 2.4 Le leve a disposizione per sostenere il modello di sviluppo analizzato

Prima di entrare nel dettaglio di alcune delle proposte emerse dalla ricerca, credo sia utile domandarsi quali siano le leve a disposizione per sostenere il modello di sviluppo analizzato:

- 1) in primo luogo la possibilità, mediante

la scrittura del Piano di Governo del Territorio, di definire una strategia di assetto della città che coniughi lo sviluppo della città attualmente in trasformazione con la "città aperta" che si verrà a creare dopo la realizzazione delle infrastrutture dell'Expo.

- 2) in secondo luogo la possibilità di intervenire alla formazione di regole urbanistiche della città, fra cui quelle relative alla definizione di indici di edificabilità, la perequazione, i meccanismi premiali
- 3) in terzo luogo lo sfruttamento dell'effetto attrattore dell'Expo per rilanciare un'immagine di Milano come sistema di eccellenza in grado di catturare l'interesse degli investitori. Una leva che richiede, però, grande credibilità e certezza del diritto. Fattori, questi, che a Milano abbiamo visto progressivamente regredire con i ben noti problemi di gestione dei processi autorizzativi e di gestione del consenso.

## 3 LE PROPOSTE

### 3.1 Le infrastrutture

Condizione necessaria per lo sviluppo della città e della sua economia è una forte rete di infrastrutture: mi riferisco, alla rete del trasporto ferroviario, a quella delle metropolitane urbane e alla rete delle infrastrutture del trasporto privato. Nel contesto territoriale della regione urbana, Milano si pone come il nodo più importante della rete nel quale sono insediate le funzioni di livello superiore. Bisogna, quindi, puntare a rendere reticolare la città e, soprattutto, ad aprirla al territorio. Una struttura reticolare si fonda su una rete infrastrutturale e sui nodi che si formano agli incroci della rete. È la rete che genera i nodi e che stabilisce la loro gerarchia, principalmente in funzione della loro accessibilità e dei flussi (materiali e immateriali) che li attraversano. Abbiamo più volte ripetuto che le città sono diventate le grandi e complesse fabbriche della nuova economia della conoscenza e dell'innovazione, i luoghi dove si produce valore, i veri motori dello sviluppo economico. Il potenziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico e privato e delle infrastrutture di telecomunicazione sono la condizione necessaria per la permanenza e lo sviluppo delle attività produttive. Creare le condizioni perché le attività produttive, che sono andate disperdendosi in città e nel territorio, abbiano la convenienza a "ricompattarsi" in luoghi ad alta accessibilità pubblica e privata è un aspetto altrettanto importante per la città e per le attività stesse che dalla vicinanza hanno tutto da guadagnare sia in termini di economie di scala che di capacità di crescere in qualità e dimensioni. Ma sottolineo che tutte le grandi metropoli delle tradizioni urbane dei paesi sviluppati hanno impostato la loro strategia trasportistica sui trasporti ferroviari, in particolare sui sistemi ferroviari passanti con funzione di metropolitana regionale. Nonostante l'alto costo dei sistemi ferroviari, e la loro caratteristica di impegnare rilevanti risorse pubbliche per la costruzione e per il sovvenzionamento della gestione,

non è ancora stato trovato nessun altro sistema efficiente per gestire la mobilità generata dai grandi insediamenti urbani. La cosa certa è che il nostro sistema ha oggi un grave gap infrastrutturale e che le infrastrutture stradali, ferroviarie, metropolitane previste in connessione alla realizzazione dell'Expo sono fondamentali per lo sviluppo della città. Alcune di queste opere, dagli studi da noi effettuati, risultano in parte già finanziate. Per altre opere devono ancora essere reperite le risorse necessarie e questo è un nodo da risolvere. Un secondo nodo, altrettanto importante è quello relativo alle norme, procedure, prassi che regolano oggi le fasi progettuali e realizzative delle infrastrutture. D'altra parte l'elenco delle opere infrastrutturali previste per l'Expo è fatto da "grandi infrastrutture conosciute" di cui molto si è parlato: realizzarle nei tempi previsti è una grande sfida che richiede coesione di intenti e strumenti adeguati.

### 3.2 Le risorse territoriali

Milano ha vissuto in questi anni una consistente fase di sviluppo urbanistico e la città ha trasformato consistenti parti del suo territorio. Ma ancora permangono grandi potenzialità e le risorse territoriali che possono generare prospettive per il nostro futuro sono molte:

- 1 le aree ancora a destinazione industriale hanno un'estensione di circa dodici milioni di metri quadrati; le aree I/R, a destinazione mista con prevalente presenza di attività produttiva, superano i due milioni di metri quadrati. Si tenga anche conto che la maggior parte di queste aree, sicuramente quelle di più ampia estensione sono collocate in vicinanza delle linee ferroviarie, della tangenziale est e del tratto urbano dell'autostrada Torino, Milano, Venezia e sono quindi in posizione ottimale per quanto riguarda l'accessibilità;
- 2 le grandi aree di proprietà pubblica suscettibili di trasformazione. Si tratta per lo più di scali merci ferroviari da dismettere: Farini, Romana, Porta Genova, Lambrate, S. Cristoforo, per un totale di un milione di mq. Ad essi si possono poi aggiungere altre aree di proprietà comunale, quali l'Ortomercato e di Porto di mare. Il Comune di Milano ed una società pubblica, come le FS, saranno dunque gli attori delle future trasformazioni di grande scala della città: buona parte della possibilità di raggiungere gli obiettivi di trasformazione strategica della città risiede nell'efficacia della politica urbanistica comunale. Si tratta di una grande opportunità, ma anche di una sfida cui l'Amministrazione deve far fronte. Inoltre, queste aree pubbliche suscettibili di trasformazione presentano una doppia caratteristica, che va necessariamente colta. Esse sono le ultime grandi aree di trasformazione rimaste in Milano, e rappresentano quindi l'ultima carta disponibile per scommettere sul futuro della città. Come ottimizzare l'uso di queste risorse? A mio avviso l'esperienza del concorso





per la dismissione dell'area del vecchio polo fieristico rappresenta un'esperienza che ha prodotto importanti e positivi ricadute per la città: ha attirato investitori italiani ed esteri, ha coinvolto nel concorso le migliori firme dell'architettura nazionale e internazionale; ha fatto affluire all'Ente Fiera le risorse economiche che sono servite alla realizzazione del grande progetto fieristico di Rho Pero.

**3** Le aree a standard il cui vincolo è decaduto da molto tempo e che non siano più necessarie per la finalità cui il vigente PRG le aveva destinate. Sono queste le aree da prendere in considerazione dal PGT per l'individuazione degli ambiti di trasformazione strategica. Spetta al Documento di piano definire la strategia e gli obiettivi che si vogliono raggiungere e le modalità operative e gestionali degli interventi da attuare.

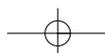
Ma Milano non esaurisce il suo potenziale di sviluppo dentro i confini amministrativi, la dimensione territoriale della misurazione dei potenziali amplifica le opportunità presenti e ci pone al centro di quella vasta area che abbiamo definito nella ricerca MidLand, la città di mezzo. Questa è la dimensione su cui dobbiamo puntare consapevoli che l'allargamento è condizione imprescindibile per il nostro futuro. Dal punto di vista delle forme di attuazione, le esperienze straniere più significative indicano come più efficace e produttiva proprio la via dei progetti/programmi di intervento negoziati pubblico/privato, coordinati però da un coerente disegno strategico di riconfigurazione urbana. E' chiaro che a monte di queste riflessioni deve essere ben presente il bisogno di azioni che riconfermino il ruolo economico del nostro sistema territoriale. Da qui la necessità di una nuova governance per la regione urbana.

### 3.3 Una nuova governance per la regione urbana

Serve una programmazione del territorio che individui aree per la creazione, ad esempio, di poli di eccellenza dove localizzare università, istituzioni di ricerca, imprese e strutture sanitarie (nel caso delle biotecnologie), in rete con "poli universitari di eccellenza" il cui sviluppo dovrà essere favorito anche in altri centri della regione urbana e che siano in grado di competere o di integrarsi con gli altri poli europei. In tali poli vanno incanalati investimenti e ricercatori, docenti e studenti per superare la frammentazione della ricerca tra le diverse istituzioni (università e centri di ricerca pubblici e privati) e l'attuale lontananza tra ricerca e sistema produttivo, fattori che impediscono la circolazione di saperi e informazioni e il raggiungimento di quella massa critica necessaria per ottenere risultati competitivi. E' necessario puntare sull'istruzione; non è un argomento di nostra competenza, dunque mi limito a evidenziare che lo sviluppo di qualunque sistema è fortemente condizionato dal capitale umano

e dal livello di istruzione. L'intero nostro sistema scolastico deve essere considerato come un'infrastruttura di primaria necessità. Non ultimo, tra i meccanismi in grado di consolidare i sistemi economici ricordo l'importanza delle attività di placement per dare una prospettiva di lavoro agli studenti e ai ricercatori. Servono, anche, interventi di profondo restyling della città nelle sue forme, nei suoi ritmi, nelle sue condizioni di vita che devono essere all'altezza di una domanda di qualità sempre più elevata e selettiva: saper trattenerne e attirare giovani e professionisti altamente qualificati è un requisito fondamentale per lo sviluppo delle biotecnologie, del design, della moda, dei media, della cultura e tutti i possibili sistemi produttivi presenti nella regione urbana. Un elemento strategico per la qualità urbana è il sistema del verde che deve essere un verde fruibile senza rischi, di dimensioni tali da essere affidato alla "sorveglianza" di chi vive in quel contesto territoriale. Per quanto riguarda la residenza, la priorità è quella di mettere a disposizione residenze a basso costo per i giovani ed il ceto creativo, oltre che per gli immigrati. Si tratta di un obiettivo sicuramente molto complesso da realizzare soprattutto in una città che soffre di una drammatica carenza di spazi ed in cui il mercato immobiliare ha raggiunto valori altissimi. Si possono tuttavia mettere in campo, oltre agli strumenti tradizionali, alcune nuove disposizioni giuridiche. Tra gli strumenti tradizionali vi è l'inserimento di quote di edilizia convenzionata all'interno dei piani attuativi o dei Piani Integrati d'Intervento d'iniziativa privata. Una nuova opportunità è offerta dalla recente modifica della l.r. 12/2005, che consente, tra l'altro, la costruzione di edilizia residenziale pubblica (compresa la convenzionata) nelle aree destinate a servizi, mediante semplice permesso di costruire. Si prospetta, quindi, la possibilità di aumentare rapidamente il patrimonio di edilizia agevolata e convenzionata: nel caso in cui vengano utilizzate aree che sono già nella disponibilità dell'Amministrazione comunale il costo dell'area non graverebbe sul valore finale dell'immobile. Per raggiungere gli obiettivi di sviluppo urbanistico di cui si è detto, ovvero costruire la massa critica della grande città, la rete dei trasporti è elemento essenziale. Questa rete, come abbiamo visto, esce dai confini della città per espandersi nell'area vasta di cui abbiamo parlato. Si pone quindi il problema della governance di quest'area vasta e delle sue forme. Affrontare il problema della governance dell'area urbana usando la leva dell'Expo è una grande opportunità. In un periodo in cui la competizione globale vede le città come protagoniste è essenziale saper cogliere tempestivamente le opportunità di mercato e coinvolgere in un'unica strategia tutto il sistema urbano sotteso ad una grande città. La massa di tutti gli insediamenti che compongono la regione urbana milanese deve quindi essere governata in modo partecipato,

ma univoco e non contraddittorio, con l'obiettivo di comporre i conflitti per conseguire il bene comune, e non di alimentarli. Se si esaminano i casi di successo delle città che hanno saputo innescare un processo virtuoso di sviluppo (Barcellona, Lione, Zurigo, Bilbao, Francoforte, ecc.) vi si trova una soluzione al problema della governance metropolitana, ottenuta in modi diversi, ma sempre con architetture flessibili e non con rigide ingegnerie istituzionali. Questo consente di trovare consonanza di orientamenti ed unicità di obiettivi strategici a tutti i livelli istituzionali e per tutti gli insediamenti della regione urbana. Per ottenere questo risultato nell'area milanese occorre un ripensamento sia dell'attuale assetto istituzionale sia di quello previsto in prospettiva dalle leggi vigenti. Anche se le modifiche dell'assetto istituzionale non sono nel potere del Comune di Milano che pianifica la città, queste costituiscono comunque una parte importante del clima culturale in cui matura la pianificazione. Innanzitutto va decisamente superata la "città metropolitana", abbandonando tutti i tentativi di "ingegneria istituzionale" con i quali ci si è illusi di poter gestire le nuove, mutevoli dimensioni del fenomeno urbano, inventando nuove istituzioni che le contengano. Peraltro la "città metropolitana" è già da tempo superata nei fatti: non può essere un caso, infatti, che siano trascorsi 18 anni dalla sua prima istituzione per legge (l. 142/1990 e successive modifiche) senza che nessuna di queste abbia visto la luce. Anche con le modifiche introdotte dal Dlgs 267/2000, che ha sostituito la 142, ove si dice che la città metropolitana "acquisisce le funzioni della Provincia", si resta in un contesto di "ingegneria istituzionale", dove un nuovo ente territoriale (supposto più rispondente ai bisogni) ne sostituisce un altro, in tal caso la Provincia. In questo campo può essere utile riferirsi alle esperienze già fatte in alcuni casi all'estero dove, aboliti gli organi di governo metropolitano concepiti come enti territoriali (a partire dal Greater London Council), si sono sviluppate delle authority flessibili che gestiscono con successo i problemi comuni agli insediamenti delle aree metropolitane. Si tratta per lo più di enti costituiti da rappresentanti delle singole municipalità che li compongono, dai confini non sempre rigidamente definiti, con un approccio rivolto ai problemi (trasporti, approvvigionamento idrico, rifiuti, istruzione, ecc.) ed al coordinamento degli enti coinvolti. Verrebbe da pensare ad un soggetto che sia il luogo delle scelte e del coordinamento tra i Comuni e gli enti locali, che non sia un ente territoriale, che non abbia poteri propri se non quello di chiamare tutti i soggetti al coordinamento, che agisca invece per mezzo dei poteri degli enti che vi siedono, che non abbia strutture proprie ad di fuori di quelle degli enti coinvolti. Un soggetto come quello descritto, quindi, potrebbe essere immediatamente attuato e reso operativo, anche in via



sperimentale. Che si dia vita al soggetto sopra descritto o che si trovi un'altra strada per costituire l'authority secondo il modello internazionale, l'abbandono delle velleità metropolitane e l'adozione di questo più concreto modo di procedere sarebbe un grande progresso verso la possibilità di attuare una strategia urbanistica più efficace. Un'ultima considerazione in tema di governance. Qualunque sia il sistema di governance scelto vi è una condizione imprescindibile che non può essere dimenticata: la certezza del diritto. Chi investe ora e chi investirà in futuro nella nostra città si aspetta che le decisioni amministrative siano assunte nei tempi previsti dalle norme e, soprattutto, che una volta assunte nel rispetto delle norme e delle procedure che la città si è data, non siano nuovamente messe in discussione. La certezza del diritto non è solo una condizione necessaria per attirare gli investimenti: è anche una condizione necessaria per lo sviluppo etico della città.

#### 4 CONCLUSIONI

Dobbiamo innanzitutto riflettere su un fatto nuovo: si coglie un rinnovato interesse per i temi legati alla città e al suo sviluppo. Il fatto, ad esempio, che un'associazione come la nostra investa tempo e risorse in una ricerca durata diversi mesi al solo fine di ragionare sullo sviluppo della città è un dato decisamente positivo. E non siamo solo noi a ragionare di questi temi: il dibattito è trasversale, l'insoddisfazione per il presente della nostra città sta lasciando il posto alla voglia di ragionare per proporre un futuro migliore. Sono come tanti ruscelli di idee che nascono da diverse fonti; l'amministrazione può, deve incanalare questi ruscelli in una sorta di invaso virtuale delle idee; da questo invaso, nella sua piena autonomia che contraddistingue l'azione amministrativa, potrà trarre gli spunti per le sue scelte. Si stanno creando nella città le condizioni per la realizzazione di quel "think tank" auspicato anche dalla ricerca dello OECD: un think tank che possa instillare nuove idee ai politici della nostra città. Dalla ricerca è emersa la necessità di creare dei poli di eccellenza, dove università e mondo economico dialoghino fra di loro. Uno di questi poli, che può essere creato immediatamente senza la necessità di realizzare un luogo fisico, è quello che mette in relazione l'amministrazione pubblica con tutti coloro che hanno l'intelligenza, la volontà e la voglia di ragionare sul futuro della città. Non importa che ci sia concordanza di idee fra i partecipanti a questo "think tank", non importa se la nostra tesi che auspica la realizzazione del secondo passante sia condivisa o meno dall'amministrazione, non è questo il punto, anzi; le idee migliori nascono spesso da un procedimento dialettico di contrapposizione fra opposte tesi. Compito dell'amministrazione sarà quello di portare a sintesi le diverse proposte e di decidere in piena autonomia.

#### APPENDICE: LE PROPOSTE PER LE INFRASTRUTTURE

##### 4.1 La rete ferroviaria della Lombardia

Molte delle linee ferroviarie che convergono verso il nodo di Milano richiedono urgenti adeguamenti, già programmati da RFI (terzo binario Rho-Gallarate, quadruplicamento della Seregno-Chiasso, potenziamento della gronda ferroviaria, potenziamento della Milano-Pavia, ecc.) la cui realizzazione sarà molto importante per la mobilità milanese. Il problema più importante da risolvere è però l'accesso a Milano della linea del Gottardo, non ancora sufficientemente chiarito dai progetti esistenti, che diverrà il principale collegamento con l'Europa e avrà molta importanza per l'accessibilità internazionale e per le merci. La scelta del recapito in Milano della linea del Gottardo potrebbe comportare rilevanti modifiche anche all'assetto urbanistico della città, dal momento che sarà difficile utilizzare l'attuale linea di Chiasso, del tutto insufficiente alla bisogna, e che si dovrà probabilmente scegliere tra una difficile riqualificazione della linea Seregno-Milano (anche in nuova sede) o l'utilizzo della linea del Sempione, anche con un eventuale diverso approdo a Milano. Inoltre, le nuove capacità di trasporto consentiranno l'assegnazione alle stazioni di un ruolo nello sviluppo urbanistico regionale e per la loro riqualificazione al fine delle funzioni urbane che possono svolgere e che, in un sistema polarizzato regionale, non sarebbero limitate solo a quelle più centrali e più grandi. Dal punto di vista degli spostamenti urbani, tuttavia, il fatto più rilevante dovrà essere il completo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, con il completamento del passante milanese (previsto per il dicembre 2008). Prima si estenderà a tutta la regione il servizio ferroviario metropolitano frequente e cadenzato e prima si riuscirà ad ottenere un migliore equilibrio nel sistema insediativo lombardo, evitando la proliferazione di periferie e sobborghi metropolitani e la crescita congestiva dei comuni di corona ai capoluoghi, facendo raggiungere a Milano la massa critica delle città mondiali e migliorando la qualità della vita dei suoi cittadini.

##### 4.1.1 Il nodo ferroviario milanese

Il secondo passante viene a sopperire alla carenza di capacità del primo ed all'impossibilità di far diventare passanti in Milano tutti i collegamenti di livello regionale. Con il tracciato previsto nel Piano della Mobilità (Villapizzone-Domodossola-Pagano-Cintura Sud) e la sezione di quattro binari con circolazione eterotatica, questo collegamento sarà una potente integrazione al primo passante e consentirà a tutta la città elevatissimi livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale. Anche prima della realizzazione del secondo passante, una volta completato il raddoppio della linea Milano-Mortara, la cintura ferroviaria potrà

svolgere un ruolo di servizio ferroviario metropolitano, con l'attivazione delle stazioni sopra citate, in aggiunta a quella di Romolo, recentemente completata. Si tratta di un tracciato con grandi possibilità di "effetto rete" e con la capacità di orientare il nuovo sviluppo urbanistico della città. Probabilmente la liberalizzazione dell'accesso all'infrastruttura potrà rendere più facile la realizzazione di questi servizi, allargando il numero dei vettori. I servizi di collegamento con gli aeroporti sono un punto molto importante dell'accessibilità ad una grande area urbana. Sicuramente il collegamento ferroviario con Malpensa (Malpensa Express), con servizi di testa su Cadorna ed a bassa frequenza, costituisce un handicap per Milano. Anche l'entrata in servizio del collegamento sulle FS, se migliorerà la frequenza (ma non per tutte le stazioni), non risolverà il problema. Per raggiungere lo stesso livello di connessione che caratterizza le altre aree urbane (Francoforte, Monaco, Bruxelles, Parigi) i servizi per Malpensa vanno inseriti nel passante ferroviario in modo che consentano un accesso distribuito su tutta la città, cosa peraltro fattibile senza necessità di nuove infrastrutture.

##### 4.2 Le metropolitane urbane

Negli ultimi anni il Comune di Milano si è impegnato nell'estensione della rete metropolitana; oggi sono in corso di costruzione il prolungamento della M2 ad Assago, quello della M3 a Comasina, ed il primo tratto da Garibaldi a Bignami della linea M5 S. Siro-Monza Bettola. Tra poco dovrebbero iniziare anche i lavori del prolungamento della M1 a Monza-Bettola, già finanziato. Nella prospettiva di breve-medio termine vi è la realizzazione della M4 Lorenteggio-Linate, già finanziata per il primo stralcio Lorenteggio-Policlinico, e di cui era già iniziata la prequalifica dei partner privati di project financing. Sempre a medio termine vi è la realizzazione del secondo ramo della M5, Garibaldi-S. Siro. In un tempo successivo sarà importante estendere la M4 da una parte alla Tangenziale e, dall'altra, alla stazione ferroviaria di Pioltello. Inoltre, a completamento della M5, va previsto il prolungamento a Settimo Milanese. Verso Nord, se il Comune di Monza rivedrà le precedenti posizioni a favore delle sole tranvie, sarebbe strategica l'estensione in Monza città. Vanno invece valutati più criticamente i prolungamenti verso le aree ove la mobilità non raggiunge livelli adeguati (M3 da Peschiera Borromeo a Paulo ed M2 a Vimercate). Questi prolungamenti potrebbero essere forieri più di nuove espansioni residenziali suburbane che di un effettivo servizio alla mobilità di massa. Sarebbe molto utile la realizzazione della nuova M6 come definita nella proposta per l'Expo, se risulterà tecnicamente ed economicamente fattibile, per la soluzione del bivio Pagano e per dare diretto accesso all'Università Bicconi (che peraltro potrà essere servita anche dalla cintura ferroviaria).



L'insieme della rete metropolitana che sarà realizzata con queste nuove linee ed estensioni, con la rete ferroviaria urbana integrata dai due passanti ferroviari potrà conferire a Milano uno straordinario livello di infrastrutturazione, analogo a quello delle maggiori capitali europee. Da moltissimi luoghi della città si godrà di un'accessibilità diretta (o mediata da servizi metropolitani) alla rete regionale di trasporto ferroviario, e, viceversa, da tutta la Lombardia vi sarà diretto accesso a plurimi luoghi significativi della città. Questo è quello che serve per costruire la città mondiale da 7 milioni di abitanti: una rete di trasporto pubblico che estenda l'accessibilità urbana a tutta la regione.

**4.3 Proposte per la rete di trasporto stradale**

**4.3.1 La grande rete stradale lombarda**

Non è più rinviabile l'adeguamento della rete stradale regionale (Tangenziale Est esterna, Pedemontana, Brebemi, ecc..) la cui assoluta insufficienza stringe Milano con un soffocante anello di congestione, cui non è possibile trovare rimedio se non con nuove infrastrutture ad alta capacità. Infatti la grande congestione del traffico oggi non è più interna a Milano, ma si colloca a cavallo tra le più esterne circonvallazioni milanesi e le prime due corone di comuni, ove sono collocate le maggiori strozzature e dove converge (e prevalentemente si ferma, dato lo spostamento delle attività verso la periferia) tutto il traffico in entrata. Per lo stesso motivo sono necessarie le varianti e i potenziamenti programmati per tutte le radiali che convergono su Milano (SS 494 Vigevanese, SS 33 del Sempione, 233 Varesina, 341 Gallaratese, 36 dello Spluga, SP 103 Cassanese, SP 14 Rivoltana, SP 415 Paillese, SP 46 Rho-Monza, ecc...). La realizzazione di questi interventi è fondamentale ed urgente per risolvere la drammatica congestione da traffico che affligge quest'area ed impaccia tutta la mobilità della regione imponendo un costo elevato agli spostamenti lavorativi e delle merci. Un richiamo particolare va fatto per la Tangenziale Nord, il cui adeguamento non è più possibile procrastinare, e la cui insufficiente capacità è oggi causa di congestione in tutti i quartieri settentrionali della città, già funestati dalla rallentata realizzazione dell'interquartiere Nord.

**4.3.2 La rete urbana di scorrimento**

All'origine della congestione vi è l'uso indifferenziato di tutta la rete stradale urbana per qualsiasi tipo di spostamento, anche quelli con origini e destinazioni estranee alle aree urbane attraversate, uso che diffonde la congestione anche nelle parti di città destinate prevalentemente alla residenza. Questo insieme di cause concomitanti fa sì che la congestione aumenti anche quando i flussi di traffico, in valore assoluto, non aumentano più. Infatti, su molte strade di Milano si sono rilevati volumi di traffico stabili o in decremento, mentre queste stesse sono sempre più congestionate.

Questo significa che occorre convivere con livelli di circolazione simili agli attuali (pur potendo ancora operare con successo per la loro riduzione), ma senza l'illusione che un giorno possano sparire del tutto. Dall'esperienza internazionale è nato il concetto di "isola ambientale" cioè di zona non pedonalizzata, ma prevalentemente pedonale. Se la pedonalizzazione o limitazione dell'accesso autoveicolare dei centri storici ha lo scopo di fondo di garantire la più vasta accessibilità al maggior numero di cittadini, l'estensione delle limitazioni del traffico a tutti i quartieri della città risponde ad esigenze ambientali maggiormente fondate e pressanti. Sono le aree residenziali quelle in cui la presenza del traffico interferisce in modo violento con la qualità della vita. Tuttavia queste misure di regolazione della circolazione sono attuabili solo all'interno di un sistema complessivo di regolamentazione del traffico che non può prescindere dal controllo della sosta e dalla creazione di assi di scorrimento di capacità adeguata. Occorre ricordare che l'adeguamento della rete delle "strade urbane di scorrimento" o di "scorrimento interquartiere" (secondo le definizioni del Codice della Strada), non significa realizzare itinerari veloci, ma strade fluide ed intrinsecamente più sicure della rete attuale. Queste sono lo strumento indispensabile per ridare efficienza al trasporto pubblico di superficie e per impostare la riqualificazione ambientale dei quartieri.

**4.3.3 Il sistema dello stazionamento**

Dal fatto che gli spostamenti non sono mai generati dalla pura necessità di movimento, ma dalla necessità di accedere ad alcune funzioni (lavoro, studio, servizi, svago, residenza), consegue che la sosta degli autoveicoli è l'elemento che ci consente di mettere in rapporto diretto -fisico oltre che concettuale- il sistema della circolazione con quello degli insediamenti, ovvero la mobilità e l'urbanistica. L'individuazione dei luoghi di sosta e le modalità di gestione dello stazionamento sono in grado di definire le condizioni dell'accessibilità veicolare a qualsiasi destinazione:

- limitandola, se necessario (per esempio per privilegiare un altro modo di trasporto);
- sottoponendola a particolari condizioni in relazione alla durata od alla provenienza;
- concentrando i flussi verso alcune aree appositamente disposte;
- ampliando le opportunità di accesso mettendo a disposizione un'offerta sovrabbondante, se necessario, (per esempio nel caso di aree di interscambio con il trasporto pubblico).

La configurazione ed il controllo del sistema della sosta è quindi il più efficace strumento a disposizione anche della politica urbanistica, oltre di quella trasportistica, di gestione della città. L'organizzazione di un sistema di stazionamento urbano si articola su diverse componenti che devono essere sempre

presenti, almeno nelle grandi aree urbane:

- parcheggi privati per i residenti;
  - parcheggi pubblici per la sosta operativa in prossimità delle aree centrali urbane (per soste brevi o medie, in genere ai margini dell'area pedonalizzata);
  - parcheggi pubblici o privati per la sosta operativa al servizio delle funzioni significative come gli ospedali, le università, ecc. (per soste lunghe o anche brevi o brevissime, queste prevalentemente a parchimetro);
  - parcheggi pubblici di corrispondenza con il trasporto pubblico (interni alla città);
  - parcheggi pubblici di interscambio collocati ai capolinea della rete di trasporto pubblico, (per lunghi tempi di sosta, prevalentemente destinati ai pendolari).
- Avrà Milano il coraggio di perseguire questo obiettivo per garantirsi un futuro migliore?

**4.4 Logistica**

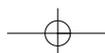
L'area milanese non possiede un grande centro d'interscambio merci ma solo strutture relativamente piccole e di limitata capacità, situate a una distanza di circa 15-20 Km, dalle quali parte la maggioranza delle merci che vengono distribuite in città. Due sono le linee d'intervento possibili:

- individuare dove si possa realizzare, in un futuro prossimo, il grande centro d'interscambio dell'area milanese;
- sperimentare ed attuare il sistema delle piattaforme urbane delle merci, ove siano concentrati i carichi diretti ai quartieri, per distribuirli poi con mezzi ecologici.

**4.5 Trasporto aereo**

L'accessibilità aeroportuale è fondamentale per qualsiasi grande città ed è elemento chiave della competizione tra le città mondiali. Questo vale a maggior ragione per Milano, che non si trovava già collocata sull'hub dei collegamenti aerei nazionali, e che solo da poco ha sviluppato con Malpensa il suo grande aeroporto. Questo è strategico per lo sviluppo di Milano e della sua area urbana, anche indipendentemente dalle sorti dei vettori nazionali, come la crisi di Alitalia ha evidenziato. L'aeroporto di Linate non potrà mai essere chiuso ai voli di linea senza danno per la collettività, ma, quando Malpensa riprenderà in pieno il suo ruolo, potrà essere sempre più limitato al traffico business domestico (EU).

Train No.	3701	XM	3301	3801	A	67	3803	3201	3	A3	51	3703	3	3807	3	3203
New York, N.Y.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.
Newark, N.J. P	12.10	12.40	1.30	3.52	4.50	6.10	6.25	6.35	6.50	7.10	7.24	7.30	7.32	7.39	7.42	7.42
North Elizabeth	12.24	12.55	1.44	4.07	5.04	6.24	6.38	6.49	7.04	7.24	7.30	7.32	7.39	7.42	7.42	7.42
Elizabeth	12.31	1.03	1.51	....	5.11	6.31	....	6.56	7.11	7.32	7.39	7.42	7.42	7.42	7.42	7.42
Linden	12.36	....	1.56	....	5.16	6.36	....	7.01	7.15	7.37	7.42	7.42	7.42	7.42	7.42	7.42
North Rahway	....	....	....	....	....	....	....	7.03	7.17	7.39	7.42	7.42	7.42	7.42	7.42	7.42
Rahway	12.40	1.11	2.00	....	5.20	6.40	....	7.06	7.20	7.42	7.42	7.42	7.42	7.42	7.42	7.42
Metro Park (Iselin)	12.44	....	2.04	4.26	5.24	....	6.56	7.10	7.25	....	....	....	....	....	....	....
Metuchen	12.48	....	2.08	....	5.28	....	....	7.14	7.29	....	....	....	....	....	....	....
Edison	12.51	....	2.11	....	....	....	....	7.17	7.32	....	....	....	....	....	....	....
New Brunswick	12.55	....	2.15	....	5.35	....	....	7.21	7.35	....	....	....	....	....	....	....
Jersey Avenue	1.02	....	2.18	....	....	....	....	7.28	....	....	....	....	....	....	....	....
Princeton Jct. S	....	....	2.31	....	5.50	....	....	7.19	....	7.50	....	....	....	....	....	....
Trenton, N.J.	....	....	2.42	4.58	6.03	....	....	7.28	....	8.01	....	....	....	....	....	....



## La ricerca MidLand è stata svolta per Assimpredil Ance da:

### Mario Abis

Ha specializzato la sua attività di ricercatore sociale sui temi del cambiamento e in particolare su due filoni: quello delle trasformazioni dei media e delle città. Dirige l'Istituto di ricerca Makno ed è professore incaricato all'Università IULM di Milano - Scienze della Comunicazione (ricerche psicosociali sul consumatore e sull'opinione pubblica). E' commissario per la qualità televisiva (Ministero delle Comunicazioni).

### Angela Airoidi

Laureata in Discipline Economiche e Sociali presso l'Università Luigi Bocconi. Come responsabile dell'Area Economia Territoriale di Gruppo CLAS srl e dell'Area Economia Urbana e Immobiliare del CERTeT - Bocconi si occupa dell'impostazione, coordinamento e gestione di progetti di ricerca e dei relativi team di lavoro. Ambiti di attività sono i temi dello sviluppo urbano, della fattibilità di progetti di recupero e trasformazione del territorio e dello sviluppo regionale.

### Gaetano Lisciandra

Laureato nel 1972 allo IUAV di Venezia, dal 1972 vive e lavora a Milano dove svolge attività professionale nel campo dell'urbanistica e dell'architettura. Socio effettivo dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, è stato Presidente della Sezione Lombarda e membro del Consiglio Direttivo Nazionale. Collabora con Università Italiane e straniere. E' autore di vari saggi e articoli su riviste di urbanista e architettura.

### Giorgio Goggi

Dal 1965 risiede a Milano. Architetto, è professore associato di urbanistica presso il Politecnico di Milano. Socio ordinario dell'Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti. Svolge attività di consulente e progettista, nel campo dell'architettura, dell'urbanistica e dei trasporti, per Amministrazioni pubbliche (Stato, Regione Lombardia, Comune di Milano), Enti di ricerca e privati.

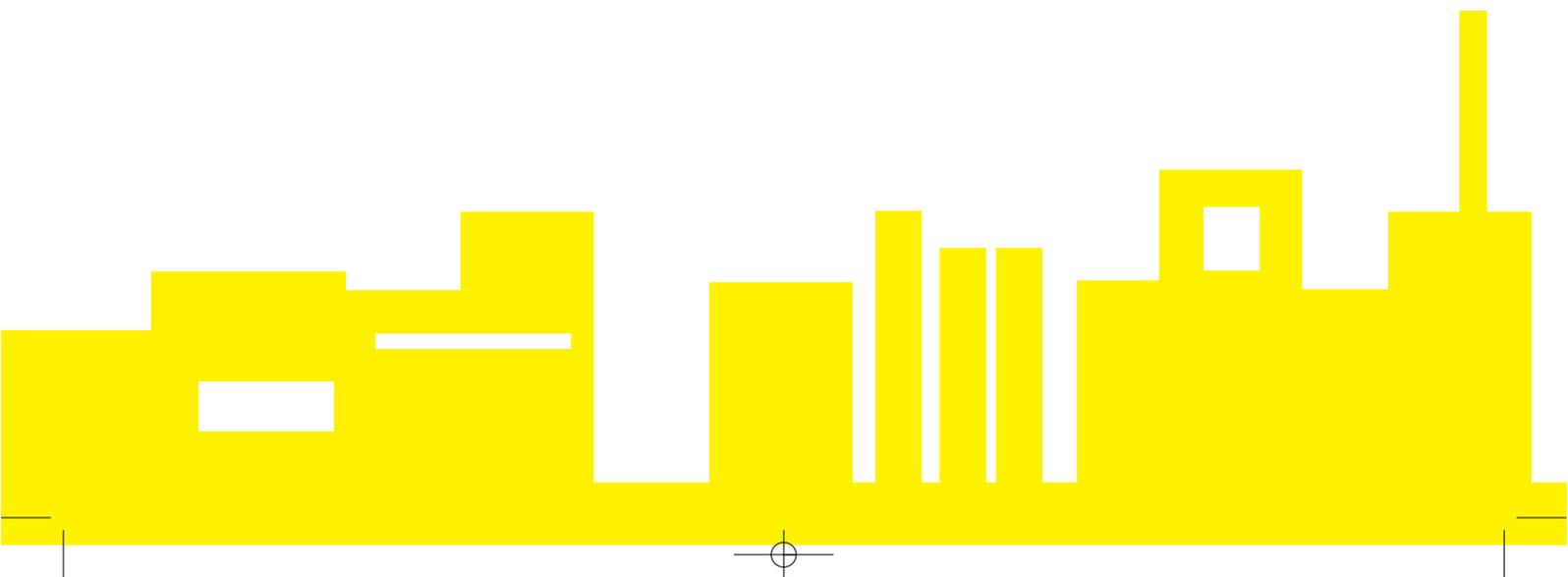
Si ringraziano Dario Vanetti e Francesca Canti per il loro prezioso contributo

# Mid



# Land

**La ricerca**



MidLand

# La città di mezzo

Una ricerca di Assimpredil Ance a cura di:  
Mario Abis, Angela Airoidi,  
Giorgio Goggi, Gaetano Lisciandra

## Premessa

Questo rapporto è il risultato di uno studio interdisciplinare. L'analisi economica, quella sociale, infrastrutturale e urbanistica costituiscono le basi da cui si delineano ipotesi e proposte di sviluppo. Il lavoro è focalizzato non solo sull'allineamento di diversi modelli di analisi, ma sul tentativo di fusione di questi, nella costruzione di un'interpretazione "unificata".

**Questa unificazione si fonda su una scelta metodologica chiave dello studio che riguarda la ricostruzione della natura e delle vocazioni della città come leva per la rappresentazione dello sviluppo possibile.**

In questo quadro, la costruzione di un modello interdisciplinare ha riguardato, in particolare:

- la ricerca delle compatibilità fra le diverse ipotesi di sviluppo;
- l'individuazione delle possibili forme di alimentazione fra un sistema e un altro, cercando di cogliere come, ad esempio, la leva delle dinamiche sociali possa trovare una relazione con le possibili leve di eccellenza economica; o come un certo disegno urbanistico implichi determinate scelte "trasportistiche" o, ancora, come certe condizioni di mobilità possano formare condizioni di qualità sociale ed economica e così via...

c) lo sforzo, quindi, di mettere in evidenza come il modello e le proposte possano essere alimentate da una visione di sistemi interconnessi, più che di spaccati settoriali o verticali, e come questi nel loro insieme possano tradursi in "un sistema di risorse" da finalizzare agli obiettivi dello sviluppo della città;

d) il tentativo di individuare proposte, ipotesi di lavoro in una prospettiva di problem solving all'interno di una visione strategica di ampio respiro che, in parte, travalica le competenze dell'Amministrazione comunale, ma alla quale l'Amministrazione potrebbe dare un contributo di indirizzo molto forte, grazie anche all'assegnazione dell'Expo e al ruolo che questa assegna a Milano nei confronti della regione tutta. Il documento ha dunque due sezioni. La presente che propone una sintesi strategica, risultato dell'integrazione delle quattro prospettive di analisi. La seconda, presentata a parte, comprende i quattro contributi analitici, come ricerche autonome e verticali. Le analisi sono in gran parte supportate dai contributi tecnici di e-Mapping, unità di ricerca di Assimpredil Ance dedicata alla georeferenziazione e lettura strategica di dati territoriali.

## 1 IL RUOLO DELLA CITTÀ NELLA GLOBALIZZAZIONE

**Le città sono oggi riconosciute come gli indiscussi motori dello sviluppo economico del mondo occidentale in quanto luoghi privilegiati e prevalenti della produzione di conoscenza e innovazione,** ossia dei due fattori che determinano la crescita nell'attuale economia definita, appunto, della conoscenza. I sistemi urbani non solo non sono morti, nonostante l'ampia diffusione delle ICT ma, anzi, crescono e conquistano sempre più valore nella competizione globale, trascinando a volte anche il destino della nazione a cui appartengono. L'avvento e la capillarità delle nuove tecnologie di comunicazione, infatti, non hanno azzerato la necessità di concentrare attività, servizi e residenza in uno spazio urbano organizzato e la città continua ad essere un luogo di agglomerazione insediativa che mantiene un ampio ventaglio di vantaggi statici e dinamici, di effetti sinergici e cumulativi che si traducono in economie di localizzazione e di urbanizzazione. Non solo, sono le città più grandi a dare il maggior contributo allo sviluppo economico dei loro paesi: è evidente per metropoli come Londra, Parigi e New York, le cosiddette "città globali", ma anche le aree urbane europee con più di 1 milione di abitanti hanno generalmente un PIL superiore del 25% a quello medio europeo e del 40% a quello del loro paese. Città come Budapest, Copenaghen, Dublino, Helsinki, Randstad-Holland e Bruxelles concentrano quasi la metà del PIL nazionale nelle loro aree metropolitane; Oslo, Auckland, Praga, Londra, Stoccolma, Tokyo e Parigi registrano un PIL che rappresenta circa un terzo di quello nazionale e la maggior parte delle aree metropolitane presenta un PIL pro capite superiore alla media nazionale. Milano e l'area della provincia producono il 10% del PIL nazionale, la Lombardia il 20%, l'area milanese ha un reddito pro-capite che è quasi il doppio di quello medio nazionale. Studi empirici, poi, dimostrano che il contributo delle aree urbane allo sviluppo dei loro paesi decresce rapidamente in relazione alla diminuzione della loro dimensione (misurata in termini



città che si reggono sulla forza e la frequenza delle relazioni che connettono i nodi strategici di tali reti e che permettono di creare spazi policentrici e network di scala globale, a rischio però di annullare le specificità locali. Entrambe le tendenze causano un considerevole aumento dei fenomeni di pendolarismo, una crescita nell'uso dei diversi mezzi di trasporto e un intensificarsi dell'utilizzo delle tecnologie di informazione e comunicazione.

Le due forme, peraltro, possono anche convivere nella stessa area urbana che può avere un centro molto sviluppato e periferie diffuse, così come riuscire a costruire reti di città e reti di scala globale. È questo il caso delle grandi metropoli come Parigi o Londra, che presentano vaste periferie e zone sub-urbane, forti relazioni con l'intera regione urbana e notevoli connessioni con le maggiori città del mondo (le città globali). La dimensione e la forma delle città moderne e competitive quindi può essere molto diversa, ma, con qualche approssimazione, si possono individuare 4 tipologie:

- le regioni metropolitane monocentriche (mono-centric metro-regions), come Dublino o Helsinki che hanno meno di 2 milioni di abitanti, ma una discreta dinamicità economica;
  - le regioni metropolitane monocentriche dotate di una rete costituita da numerosi nuclei urbani minori (mono-centric metro-regions with smaller multiple nuclei), caratterizzate da una presenza di abitanti superiore a 5 milioni, nate da regioni metropolitane monocentriche che hanno nel corso del tempo costruito reti sempre più strette con altri nuclei cittadini localizzati nelle prossimità e/o molto ben connessi, come ad esempio è accaduto per la regione metropolitana londinese (7 milioni di abitanti);
  - le regioni metropolitane policentriche o reti urbane (polycentric metro-regions) come il Randstad-Holland (quasi 8 milioni di abitanti), che comprende le città di Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, e la Rhine-Ruhr (oltre 13 milioni di abitanti), che comprende le città di Bonn, Dortmund, Düsseldorf ed Essen;
  - le megalopoli (mega-cities), città che hanno almeno 10 milioni di abitanti, ma che possono raggiungere gli oltre 30 milioni di abitanti di Tokyo o i 18 milioni di New York.
- È poi possibile raggruppare in tre grandi classi i principali vantaggi competitivi che derivano dalla dimensione e densità delle città, ossia da quella massa critica sinergica formata da capitale umano, imprese, servizi, infrastrutture; vantaggi che vanno a sommarsi in genere a quelli derivanti dalla localizzazione in un'area geografica favorevole rispetto ai maggiori scambi commerciali internazionali e alle principali infrastrutture di trasporto. Il primo è un vantaggio di agglomerazione: le grandi aree metropolitane riescono ad attrarre le sedi principali delle multinazionali e delle grandi imprese, offrono una scelta più ampia di risorse tangibili e, soprattutto, intangibili, concentrano un maggior numero di servizi specializzati, posseggono un rilevante insieme di infrastrutture (trasporti, telecomunicazioni), permettono

di numero di abitanti). È pur vero, però, che non tutte le grandi città riescono ad avere un ruolo di rilievo nell'economia globale e ciò dipende soprattutto dalla compresenza o meno di alcuni elementi, fra cui la dimensione spaziale (una certa disponibilità di suolo per gli insediamenti residenziali, i servizi, le imprese e le infrastrutture), la densità abitativa e la collocazione geografica. **Si potrebbe quindi affermare che essere "grandi" non basta, ma che occorre possedere una "densità di qualità" dove cioè la presenza di una molteplicità di fattori e funzioni non formano una agglomerazione urbana "collosa", ma creano un'agglomerazione sinergica e una concentrazione di relazioni interne funzionale allo sviluppo di relazioni verso l'esterno** e di flussi di scambio di conoscenze e informazioni capaci di creare reti con altre città di scala globale, generando crescita economica e sviluppo sociale. L'urbanizzazione sta cambiando la forma e la natura delle grandi città, generando due tendenze apparentemente opposte: da una parte, soprattutto nelle città di maggiori dimensioni, si assiste ad un crescente fenomeno di sub-urbanizzazione e diffusione urbana che porta a cancellare i confini fra città e campagna, disegnando città "quasi" infinite in cui il rischio è che i vantaggi di concentrazione e localizzazione di residenza, attività produttive e funzioni pubbliche siano annullati dai costi e dalle externalità negative generate dall'eccessiva dispersione, spesso neppure sufficientemente governata e pianificata. Dall'altra parte, si osserva la nascita di complesse strutture urbane reticolari, di reti fra

di generare continue nuove relazioni e contatti fra le persone, riducono i costi di transazione... La posizione della città è ulteriormente rafforzata dal fatto che imprese (oggi soprattutto imprese dedicate al terziario avanzato) e residenti continuano a considerare efficiente la localizzazione urbana perché, nonostante gli elevati costi (prezzi degli immobili e costo della vita, in generale), i vantaggi in termini di riduzione dei costi di trasporto (oggi anche dei tempi) e di aumento delle occasioni di contatti e scambi di informazioni sono giudicati maggiori: si riconosce che nelle città, infatti, i processi di apprendimento cumulativo e collettivo si manifestano in modo più evidente e con maggiore facilità. In secondo luogo, le aree metropolitane offrono contemporaneamente i vantaggi della specializzazione e quelli della diversità, creando le condizioni perché persista un proficuo mix di attività e settori in grado di contrastare e resistere di fronte alle crisi economiche e ai mutamenti del mercato. La specializzazione si concentra soprattutto nelle attività ad alto valore aggiunto, proprio grazie a un più facile accesso alle conoscenze e alla disponibilità di risorse umane qualificate, centri di ricerca, università: nelle aree urbane si localizzano le attività di R&S, le produzioni più innovative e le professioni più creative. La maggior parte dei brevetti viene registrato nelle città, a Parigi e Londra, ad esempio, si registra più del 40% dei rispettivi totali nazionali di brevetti. La diversificazione delle attività - la contaminazione fra i diversi settori produttivi, agevolata dalla prossimità fisica dei luoghi di produzione, tende a generare nel tempo livelli di innovazione maggiori di quelli normalmente osservati nei distretti industriali specializzati. **Inoltre, le esperienze di maggior successo nella localizzazione delle attività ad alto contenuto scientifico, o nella creazione di parchi scientifici, hanno mostrato che è essenziale scegliere aree urbane dove vi sia già per vocazione produttiva un potenziale di sviluppo in alcuni settori high-tech, ove sia possibile costruire reti fra diversi centri di ricerca, creare collaborazioni attive fra università e imprese locali, avere accesso a diversi servizi e infrastrutture di supporto, poter usufruire di un luogo dove sia piacevole abitare, incontrarsi,**





o impedirne lo sviluppo. Fra le possibili esternalità negative emergono soprattutto i pesanti costi di congestione, ossia i costi collegati al traffico intenso, all'inquinamento atmosferico, all'inquinamento sonoro, al degrado delle zone verdi, al consumo di suolo. Ne sono colpite prevalentemente le aree metropolitane che hanno avuto uno sviluppo recente e troppo veloce, come Seoul, Pechino o Istanbul, ma anche le grandi, o troppo grandi, metropoli come Parigi, Tokyo e Londra e persino le aree che presentano una densità demografica meno alta come Helsinki. Le megapoli possono essere caratterizzate anche da diseconomie di agglomerazione. Una dimensione grande è funzionale alla creazione di ricchezza fino a una certa soglia (stimata dagli studiosi intorno a 7 milioni di abitanti), oltre la quale la correlazione fra la dimensione dell'area metropolitana e il reddito generato diventa negativa: è il caso delle megalopoli come Seoul, Città del Messico, Tokyo. L'incapacità di governare i flussi di immigrazione può generare gravi fenomeni di esclusione sociale e povertà, non solo nelle megalopoli meno avanzate come Città del Messico, ma anche nelle ex città industriali come Lille, così come nelle periferie di grandi aree metropolitane, come Parigi o Londra. La povertà e l'esclusione sociale (oltre che rappresentare un grave problema in sé) hanno costi elevati per l'intera comunità, si traducono in alti livelli di criminalità, in un degrado della percezione della qualità della vita da parte di tutti i cittadini, in una perdita di fiducia degli investitori e, localmente, in una diminuzione dei valori immobiliari.

#### consumare in modo attivo il proprio tempo

**libero.** Ne sono un esempio il triangolo Londra-Cambridge-Oxford, i casi di San Francisco o di Boston e potrebbero essere un buon esempio anche i centri di ricerca in biotecnologie e medicina che si stanno sviluppando nell'area milanese, proprio a partire da un potenziale di crescita che oggi mostrano i due settori e da una tradizionale vocazione di questa area verso la chimica, la farmaceutica e la cura della salute. Infine, le aree metropolitane tendono ad avere maggiori dotazioni di capitale sia umano che fisico.

Nella maggior parte delle aree metropolitane, il livello delle competenze è più alto rispetto alla media nazionale, vi si concentrano gli Atenei più importanti, vi risiedono o lavorano un maggior numero di laureati e si alimentano continui processi di apprendimento collettivo. Le aree metropolitane hanno anche uno stock di capitale superiore se misurato in termini di valore del patrimonio immobiliare e da questo ricavano anche parte del loro reddito. Va però sottolineato che sempre di più alle aree urbane di successo si richiede di offrire anche un ambiente ove la qualità nella vita sia alta, vi siano sufficienti spazi verdi anche nelle zone più centrali, infrastrutture di trasporto adeguate e veloci, un'elevata offerta di servizi culturali, servizi per il tempo libero e luoghi per la socializzazione. Per alcune città di rilievo minore, come ad esempio Bilbao o Glasgow, la scelta di puntare proprio sulla dotazione di servizi culturali e la riqualificazione urbana per creare città "belle e attraenti" ha portato addirittura alla loro promozione su scala globale, riuscendo ad attrarre considerevoli flussi turistici da tutto il mondo. Non tutte le grandi città però sono città di successo ed esistono diversi elementi che, se predominano sui fattori di successo, possono determinare il declino di un'area urbana

#### 1.1 Le regioni metropolitane

Le grandi città formano "regioni metropolitane" e perdono la loro primitiva definizione di "città" quando costituiscono aree economiche funzionali che coinvolgono in genere più di un livello amministrativo e un notevole numero di abitanti e pendolari per motivi di lavoro, studio e leisure. Sono caratterizzate da un centro che costituisce in genere il nucleo urbano originario e principale da cui l'area urbana si è sviluppata e che spesso è anche il polo principale dell'intero sistema urbano. Le regioni metropolitane mantengono quindi la loro primitiva qualità di città, con le tipiche forme e strutture urbane, ma acquistano una nuova dimensione territoriale che è equiparabile a quella regionale e formano con il territorio coinvolto un sistema urbano unico, densamente popolato, adeguatamente connesso e tenuto insieme da un flusso continuo di relazioni e interazioni. Tracciare i confini esatti delle regioni metropolitane è un problema complesso e che ad oggi non ha un'unica soluzione. Gli studi finora compiuti tendono a utilizzare, in genere, il criterio del pendolarismo per stabilire i raggi di influenza delle città-polo e disegnare così l'area urbana di riferimento. Ma i criteri che si possono usare sono numerosi, ad esempio: il riferimento a confini amministrativi o di competenza governativa sovracomunale, quando è necessario avere dati statistici puntuali; la localizzazione di alcune attività economiche rilevanti per l'area o l'individuazione dei distretti produttivi principali; la presenza e concentrazione di servizi collettivi a scala sovracomunale; l'ampiezza del mercato del lavoro di riferimento; l'ampiezza del mercato immobiliare di riferimento; la presenza di una certa massa critica di attività economiche, servizi pubblici, infrastrutture di trasporto, giudicata rilevante anche rispetto alla media nazionale... Nessun criterio, però, sembra riuscire finora a descrivere perfettamente una regione metropolitana, soprattutto se è policentrica. Nel caso di una regione metropolitana policentrica, infatti, si perde il riferimento della città-polo centrale in quanto le aree policentriche si distinguono proprio per la mancanza di un polo unico dominante e la presenza invece di numerosi centri urbani

in cui il più grande non differisce di molto dagli altri in termini di dimensioni, peso economico, influenza politica.

Ne consegue che le aree policentriche sono spesso definite come un insieme di centri urbani indipendenti, ma fortemente interrelati, localizzati l'uno in prossimità dell'altro, adeguatamente connessi, attraversati da forti flussi di pendolari, aggregati in un unico sistema produttivo e funzionale, non internamente competitivi ma collaborativi. Dal punto di vista morfologico le regioni urbane policentriche sono delle reti, per questo difficilmente definibili in modo univoco, soggette a cambiamenti nel tempo legati alla trasformazione delle relazioni economiche fra i diversi poli, governate non da un unico ente amministrativo, ma attraverso accordi stipulati fra diversi livelli amministrativi e fra diversi enti locali che coinvolgono i vari nodi della rete. Al di là della difficoltà di disegnare i confini delle regioni metropolitane, è però ormai evidente che le città competitive hanno oggi un rapporto fondamentale con il territorio che va ben al di là delle aree contermini. Si parla di regioni metropolitane, dove nella definizione che si usa addirittura predomina il termine "regione", ma anche di città-regione, dove l'espressione conserva l'identità originaria della città, ma associa ad essa la caratteristica di "regione" dando subito l'idea che i confini vanno allargati molto al di fuori degli ambiti tradizionalmente urbani. La città-regione o la regione-città non è solo un ampliamento spaziale della città che per essere competitiva deve essere "grande", ma è un significativo cambiamento nell'interpretazione del rapporto che la città sviluppa con tutto il territorio regionale di riferimento, poiché è nell'allargamento a livello regionale che la città trova sufficiente spazio:





- per collocare nuove attività economiche, nuove infrastrutture e nuove funzioni che non possono più essere localizzate al suo interno;

- per disporre di aree da dedicare alla residenza a prezzi inferiori; per localizzare centri commerciali di rilevanti dimensioni; per usufruire di luoghi di svago e di vaste aree verdi; per attingere a un più ampio bacino di capitale umano qualificato. Allo stesso tempo, la città è in grado di offrire al territorio regionale un luogo privilegiato per lo sviluppo della conoscenza e dell'innovazione, servizi amministrativi, finanziari o di consulenza di alto livello, attività ad alto valore aggiunto, un mercato del lavoro che offre migliori opportunità di carriera, una vasta gamma di corsi di formazione e corsi universitari o master, di istituzioni e organizzazioni pubbliche o private di livello internazionale, servizi culturali, infrastrutture per lo sport, infrastrutture di trasporto per collegamenti internazionali...

La capacità di costruire, pianificare, gestire al meglio le relazioni all'interno del proprio territorio diviene quindi, insieme alla "massa critica" e alla "densità di qualità", un fattore cruciale per il successo di una regione metropolitana, sia essa monocentrica (per cui le relazioni tendono comunque a riferirsi a un polo dominante), policentrica, oppure, persino, se si tratta di una megalopoli dove la complessità del governo del territorio per vastità e densità diventa fortemente critica.

## 1.2 Condizioni e requisiti per competere

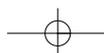
### 1.2.1 L'innovazione necessaria

I fenomeni legati alla globalizzazione comportano per le città alcuni rischi che mettono in discussione la loro capacità competitiva, non solo in termini di acquisizione di nuove posizioni, ma anche di mantenimento e consolidamento delle posizioni acquisite o che sembrano tali. In particolare, la globalizzazione pone Milano di fronte ad alcuni problemi che deve affrontare in tempi molto rapidi; in primo luogo deve sviluppare una capacità innovativa che ha in potenza, ma che deve crescere per essere

in grado di dare origine ad innovazioni di frontiera, da mettere a disposizione poi del sistema imprenditoriale: non è più sufficiente la capacità delle PMI di fare micro-innovazioni, occorre il lavoro di ricerca in centri e università pubblico-privati in grado di fare attività innovative di frontiera.

A Milano è venuto meno il circolo virtuoso tra localizzazione della grande impresa che fa innovazione perché in grado di internalizzare i costi della ricerca e di sostenerne i possibili fallimenti e un indotto di PMI (fornitori e subcontractor) che, a loro volta, generano feedback innovativi: **occorre ristabilire nuovi percorsi e nuovi network di contaminazione tra centri di ricerca, università e imprese.** Di fronte alla competizione globale Milano ha progressivamente perso posizioni nei settori **scale-intensive, specialised supplier** e science-based e ha mantenuto le posizioni acquisite nei settori tradizionali solo rifugiandosi nei prodotti di nicchia ad alto valore aggiunto. Se da un lato questi ultimi sono in parte supportati da una attività di R&S anche di rilievo (si pensi ad esempio alla ricerca di nuove fibre per la moda o di nuovi materiali per il design, o al design stesso che diventa attività di R&S per settori come il mobile o i mezzi di trasporto), tale attività non ha sufficiente massa critica per affrontare gli investimenti che nella ricerca hanno ritorni incerti e, comunque, in tempi molto lunghi. Dall'altro lato i prodotti di nicchia hanno sinora beneficiato dello sviluppo del potere di acquisto dei paesi con forte tasso di crescita, ma la loro competitività trova un limite nella capacità di imitazione di questi stessi paesi, nella forza dell'euro che frena le esportazioni e nel drastico ridimensionamento dei consumi negli Stati Uniti. Un altro aspetto che getta qualche ombra sul futuro di Milano è meno tangibile e misurabile e deriva dalla considerazione che la capacità innovativa di una città riguarda sia l'alimentazione di aree scientifiche, tecnologiche, economiche e infrastrutturali avanzate sia la creazione di sistemi di relazione fra i diversi ambiti e il loro "contaminarsi" in un ambiente culturale e sociale diffuso e favorevole. **In questa prospettiva, il declino milanese, rispetto a posizioni tradizionalmente di eccellenza nell'innovazione, è legato più al deficit nella capacità di creare sistemi ambientali innovativi che a specifici**

**arretramenti di presidi: anzi, molte peculiarità settoriali rimangono d'avanguardia o, addirittura, si consolidano come avviene, ad esempio, nella filiera della salute.** Un aspetto centrale di queste dinamiche sta nella ridefinizione delle vocazioni economiche di Milano, a cominciare da quella "terziarizzazione" che da tempo viene rappresentata come il senso del suo processo evolutivo dalla fase industriale a quella postindustriale. Questa dinamica, assunta nella sua generalità, non coincide con l'affermarsi di processi innovativi. Va infatti distinto un terziario che produce reddito a un terziario che produce valore: una terziarizzazione che si può definire burocratico/passiva rispetto ad una terziarizzazione attiva/produttiva. Un aspetto del deficit di lettura culturale delle dinamiche socioeconomiche milanesi, a partire dalla seconda metà degli anni ottanta, sta nel non avere ben distinto fra questi ambiti e avere creato una dimensione debole ed ambigua nella rappresentazione della capacità milanese di trasformare in innovativi i processi di deindustrializzazione. Questo ha comportato, ad esempio, un'enfasi eccessiva nello spingere e valorizzare l'area dei servizi all'impresa - spesso collegati alla dimensione globale di Milano assicurata, tra l'altro, dalla presenza di molte multinazionali del consulting e dell'auditing o della finanza - che molto spesso coincidono, invece, con burocrazie conservatrici e di scarso valore aggiunto che fanno riferimento ad un mercato del lavoro specializzato, ma non innovativo. E, al contrario, nel non avere ben individuato e sostenuto quell'area della produzione immateriale (le tecnologie e i content informativi, per esempio) che assicura dimensioni di servizio ad alto valore aggiunto per l'impresa e i sistemi di produzione a sé stanti. Ne è emersa una confusione della lettura dello sviluppo economico della città, che diviene ancora più grande quando non definisce il senso di un valore legato ad un'economia essenzialmente "esibitiva" (fiere, saloni, mostre, eventi, ecc.) che disloca altrove la sua filiera produttiva, accontentandosi, sostanzialmente, di avere e, qualche volta subire, solo la parte più fragile e instabile della catena del valore. La valorizzazione acritica di un terziario "passivo", combinato con un'economia di esibizione e consumo, deforma il modello di uno sviluppo per innovazione della città che deve, invece, selezionare le sue possibili eccellenze produttive, materiali ed immateriali che siano. Nelle proposte di MidLand si cerca di uscire da questa ambiguità, delineando un modello del valore in una ridefinizione dell'economia della conoscenza a Milano





*I. Burdett R. e Kanai M., "La costruzione della città in un'era di trasformazione urbana globale", La Biennale di Venezia, 10a Mostra Internazionale di Architettura, Marsilio Editori, Venezia, 2006.*

ad assicurare l'innovazione che non è un fattore casuale, ma strategico e, come tale, deve essere supportato e controllato dalla governance alla quale spetta il compito di organizzare reti, servizi, spazi e tempi, ossia di creare le condizioni perché l'innovazione possa esplicitarsi.

### 1.2.2 La capacità di attrarre

Nel quadro internazionale il gioco competitivo dei sistemi città va, dunque, sostituendo quello dei sistemi paese. La globalizzazione dei mercati e la crescente complessità delle strutture sociali ed economiche si combina con lo spostamento della competizione che ha la sua centralità nelle città più che nei paesi. Il mutamento del ruolo delle città costituisce, nel passaggio fra identità metropolitana e identità di area metropolitana, il senso stesso dell'evoluzione sociale ed economica del pianeta: "nel 2050 sarà concentrato nelle città il 75% della popolazione globale che risiederà, perlopiù, in megalopoli di svariati milioni di abitanti e in regioni a intensa urbanizzazione che si estendono oltre i confini degli stati e dei continenti". In questo quadro, la funzionalità di un modello attrattivo ha a che fare con la selezione, da una parte, di quelle dimensioni creative che sono una leva competitiva delle città rispetto al contesto internazionale, dall'altra, con il processo di valorizzazione delle città in sé, per la loro community, in una declinazione "interna". Non è pensabile sviluppare un modello solido senza dare coerenza e simultaneità a due leve di attrazione: una interna e l'altra esterna. Una dicotomia simmetrica rispetto alle leve di attrazione. Infatti, si può parlare di un'attrattività della città in chiave **economico-finanziaria** (città attrattore di investimenti, di imprese, di lavoro, ecc...) e di un'attrattività in termini di fruizione e stile di vita, sotto un profilo che potremmo definire **socioculturale**. Questi due ambiti possono anche svilupparsi in modo combinato costituendo il **doppio valore dell'attrattività: da una parte, valore di richiamo**

come forma di un terziario a valore. Il superamento di questo deficit può dare una risposta anche alla formazione/attrazione di una cosiddetta "classe creativa" come soggetto protagonista delle dinamiche attrattive della città. La classe creativa è un elemento costitutivo dei processi innovativi e riguarda la presenza di una soggettività sociale capace di creare trasversalmente, un presidio culturale e professionale avanzato nei settori che fanno l'innovazione della città. **Da questo punto di vista la "creatività" del sistema sociale di una città consiste sinteticamente nella capacità:**

- di generare, in continuum o ciclicamente, elementi di discontinuità nei processi ideativi e progettuali delle imprese;
- di generare un modello di cooperazione fra mondo della formazione (le università in primis) e mondo della ricerca e delle applicazioni dei prodotti e dei servizi innovativi;
- di generare un flusso omogeneo di informazione e relazioni fra i diversi contesti culturali e le diverse risorse tecnico/professionali, tale da rappresentare nella complessità un'energia unitaria per la città;
- di ricordare il momento del flusso produttivo con l'evoluzione degli stili di vita e di consumo, in una dimensione ambientale, osmotica fra il fare e l'essere...

Una combinazione di fattori che a Milano possono trovare un terreno molto fertile nelle tante vocazioni più o meno esplicite della città che ha nella sua natura un grande potenziale di contaminazione, possibile proprio per la sua complessità socioeconomica; per la storica sedimentazione culturale della dicotomia tra una dimensione scientifico/tecnologica e una dimensione artistico/culturale; per la forte presenza di una società studentesca (studenti e insegnanti rappresentano oltre il 18% della popolazione cittadina) speculare di questa dicotomia; per la grande capacità attrattiva delle estetiche dei processi di consumo e degli stili di vita; per la sua capacità di reinventarsi continuamente nei lavori, nelle relazioni, nelle forme... Tutto questo, però, è solo necessario, non sufficiente

### di capitali, investimenti, consumi; dall'altra valore di richiamo di azioni e relazioni sociali.

Un effetto combinato perché tutte le esperienze internazionali confermano che il valore attrattivo della città è il risultato di un circuito virtuoso fra i due contesti. Un terzo elemento di orientamento riguarda la necessità di ridurre la complessità dei fattori in gioco, individuando quelli più direttamente gestibili in una logica di comparabilità: nel senso che siano o propriamente e potentemente esplicativi dell'identità milanese o che siano "in concorrenza" con quelli di altre città/aree metropolitane. Al valore identitario dell'attrattività si correla quello delle relazioni. La capacità attrattiva sta certamente nel valore della città in sé e nei confronti di altre città, ma anche nella capacità di mettersi in relazione con le altre città, di essere nelle reti fisiche e immateriali: ovvero nel valore della connettività. L'assunzione di questo fattore fa compiere all'immagine attrattiva di Milano un salto di livello competitivo, ponendola sullo stesso piano delle città europee di "seconda fascia": Francoforte, Lione, Barcellona, Rotterdam, Manchester, Monaco di Baviera, Amburgo. Non è una grande capitale europea, perché priva del centro politico, e perché povera nella dimensione attrattiva che Roma, Parigi o Londra hanno dal punto di vista storico-culturale. Il sistema delle "attrattività" milanesi vede per altro già disegnato un quadro potenziale. Emerge come i fattori consolidati attrattivi della città siano collegati a 3 eccellenze + 2 leve di sostegno.

### Le tre eccellenze:

1. la forza della tradizione storico artistica milanese (Brera, la Scala, Leonardo, ecc.);
2. la competitività dei suoi centri di ricerca e innovazione (con particolare riguardo ai centri connessi con il tema della salute);
3. il glamour milanese che, generato in modo tangibile in alcuni comparti (design e moda, innanzitutto), è più in generale fondativo di uno "stile" della città.

A questi elementi di attrattività consolidati si legano elementi più dinamici e opportunistici, ulteriormente rafforzati dall'assegnazione dell'Expo a Milano.

- la prima leva racconta la complessità della città come "densità delle eccellenze" - arte, design, moda, shopping, sistema della salute - intesa come elemento di distinzione ("il tanto nel piccolo..."), ma anche forma della sua possibile flessibilità: la Milano che si apre al territorio dell'area regionale valorizzando altre eccellenze e altre centralità, la Milano interconnessa nella rete globale;
- la seconda leva è la rappresentazione della tensione verso un futuro possibile, generato dai cambiamenti in corso, legati soprattutto alle trasformazioni urbanistiche, architettoniche, dei servizi, ecc. e sintetizzate



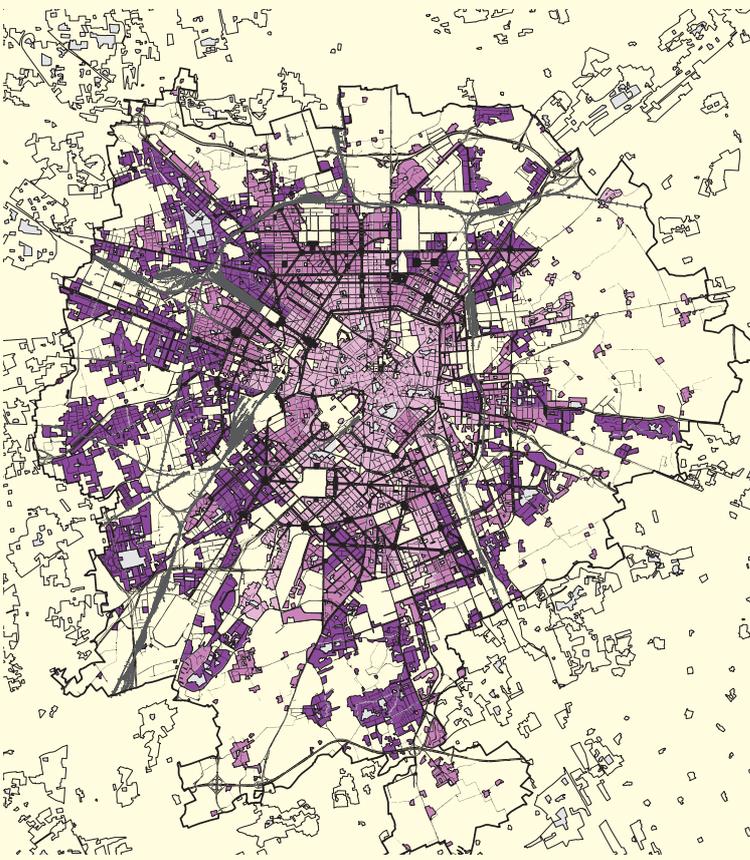


Le elaborazioni dei dati qui riportati sono state realizzate dall'Unità di ricerca di Assimpredil Ance, e-Mapping formata da:  
Dott. Riccardo Zilli Urbanista  
Arch. Anna Rosati Architetto  
Dott. Giovanni P. Roccacci Naturalista

diretta da Prof. Arch. Cecilia Bolognesi

# Popolazione

Variatione della popolazione residente dal 1991 al 2001

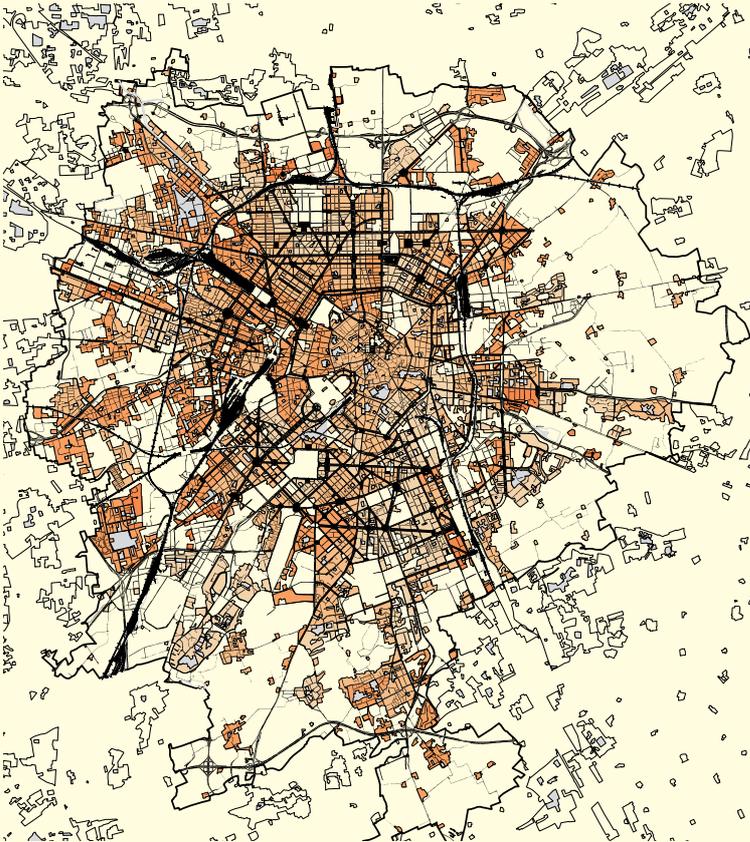


Variazione della popolazione residente nel comune di Milano dal 1991 al 2001

-30% ≤ < -15%  
 -15% ≤ < -5%  
 -5% ≤ < 0%  
 0% ≤ < 39%

■ non sono presenti valori uguali a 0%  
 □ urbanizzato non residenziale

Variatione della popolazione residente dal 2001 al 2007

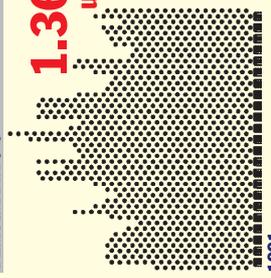


Variazione della popolazione residente nel comune di Milano dal 2001 al 2007

-7% < < 0%  
 0% < < 5%  
 5% < < 15%  
 15% < < 43%

■ non sono presenti valori uguali a 0%  
 □ urbanizzato non residenziale

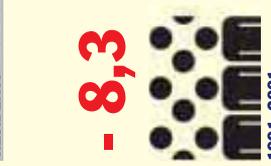
## DEMOGRAFIA popolazione milanese



**1.369.231**  
unità

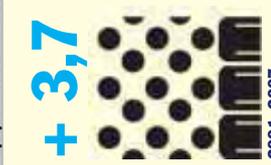
1991

## RESIDENTI variazione della popolazione milanese



**- 8,3**

1991\_2001



**+ 3,7**

2001\_2007



**- 4,9**

1991\_2007

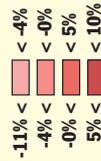
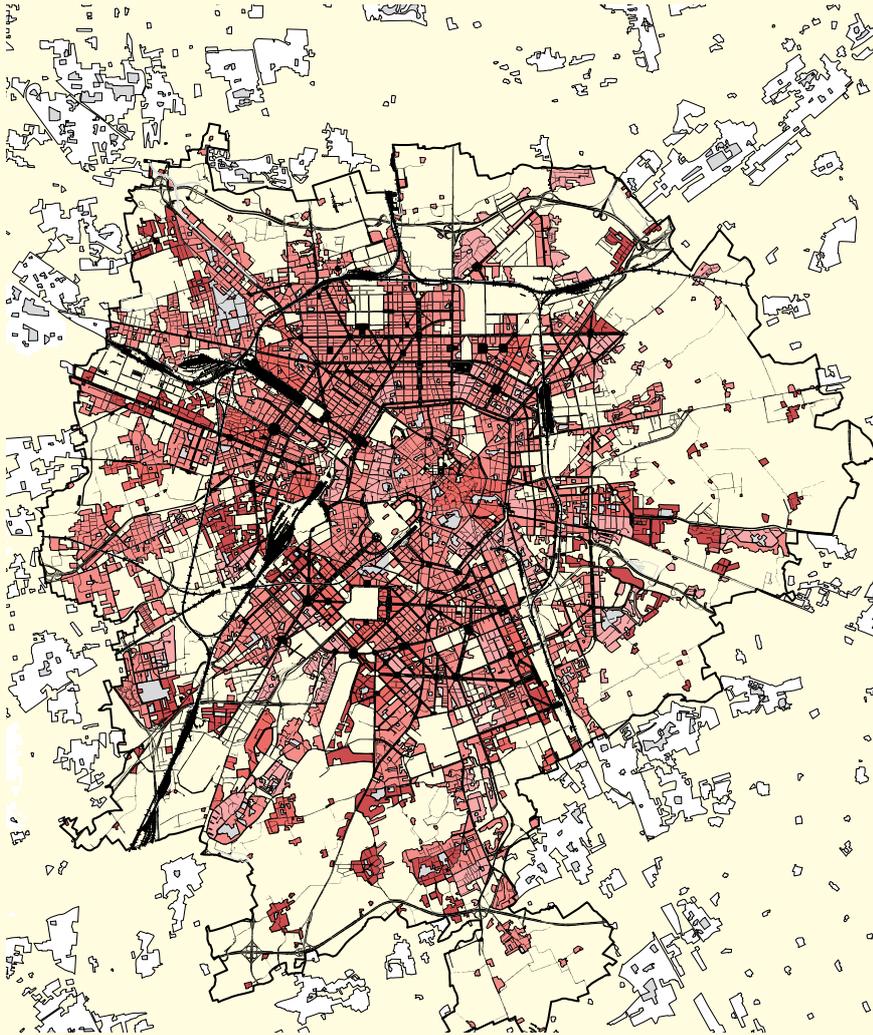
**1.303.437**  
unità

La crescita dovuta al fenomeno dell'immigrazione non ha saputo pareggiare le presenze del 1991



2007

**Variazione della popolazione residente dal 1991 al 2007**



non sono presenti  
valori uguali a 0%

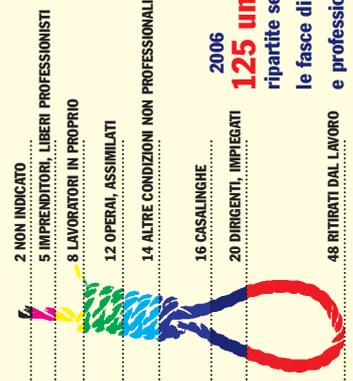
urbanizzato non residenziale

Variazione della popolazione residente  
nel comune di Milano dal 1991 al 2007

Fonti: ISTAT - XIII e XIV censimento  
della popolazione e delle abitazioni

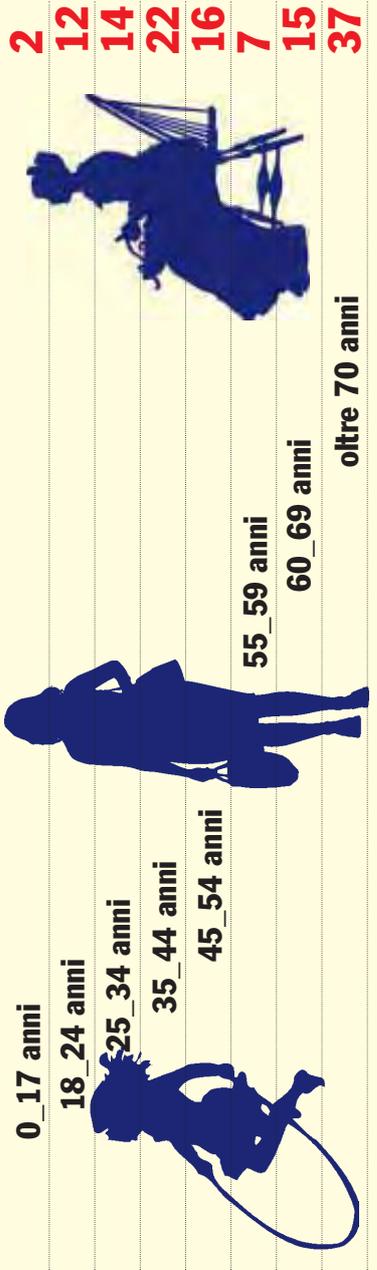
Settore Statistica del Comune di Milano

**SUICIDI PER QUALIFICA PROFESSIONALE**



2006  
**125 unità**  
ripartite secondo  
le fasce di età  
e professionisti

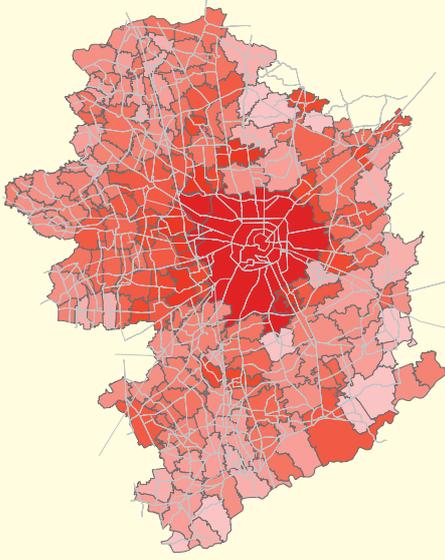
**SUICIDI PER CLASSI DI ETÀ**



## Popolazione

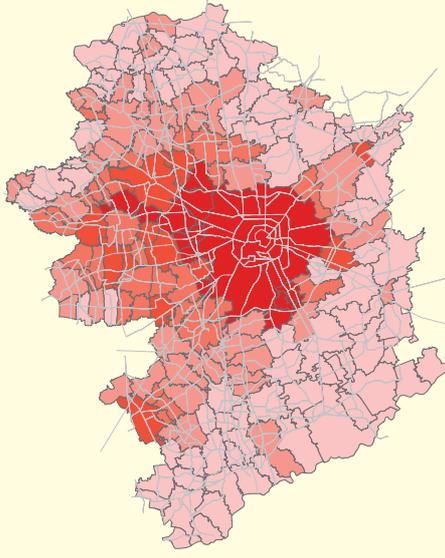
Densità relativa 2007

(residenti 2007 / superficie urbanizzata 2003)



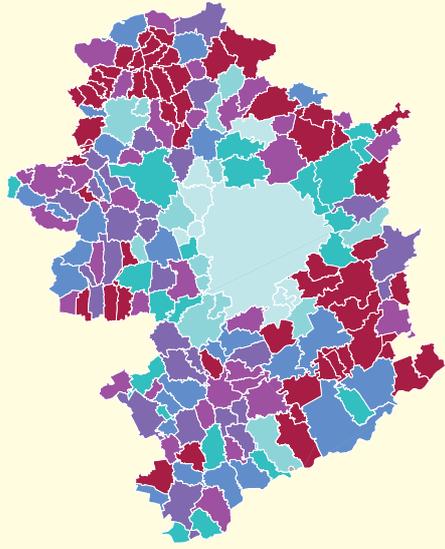
Densità assoluta 2007

(residenti 2007 / superficie territoriale)

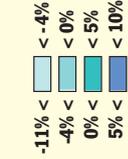
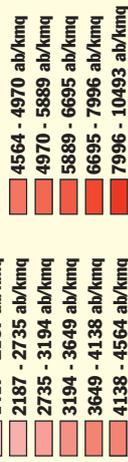


Variazione percentuale della popolazione residente

dal 1991 al 2007



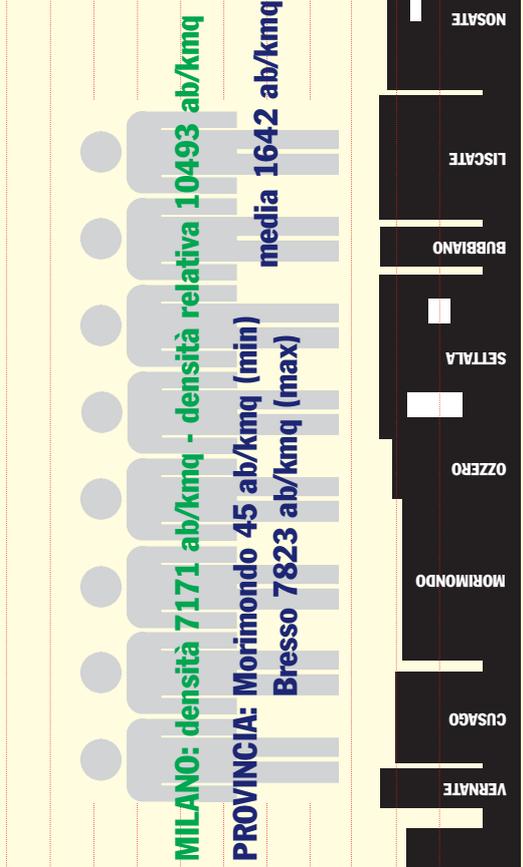
Numero di abitanti sulla superficie urbanizzata del Comune di Milano e dei comuni della provincia (rispetto alla densità calcolata sulla superficie territoriale)  
 Fonti: Settore Statistica del Comune di Milano



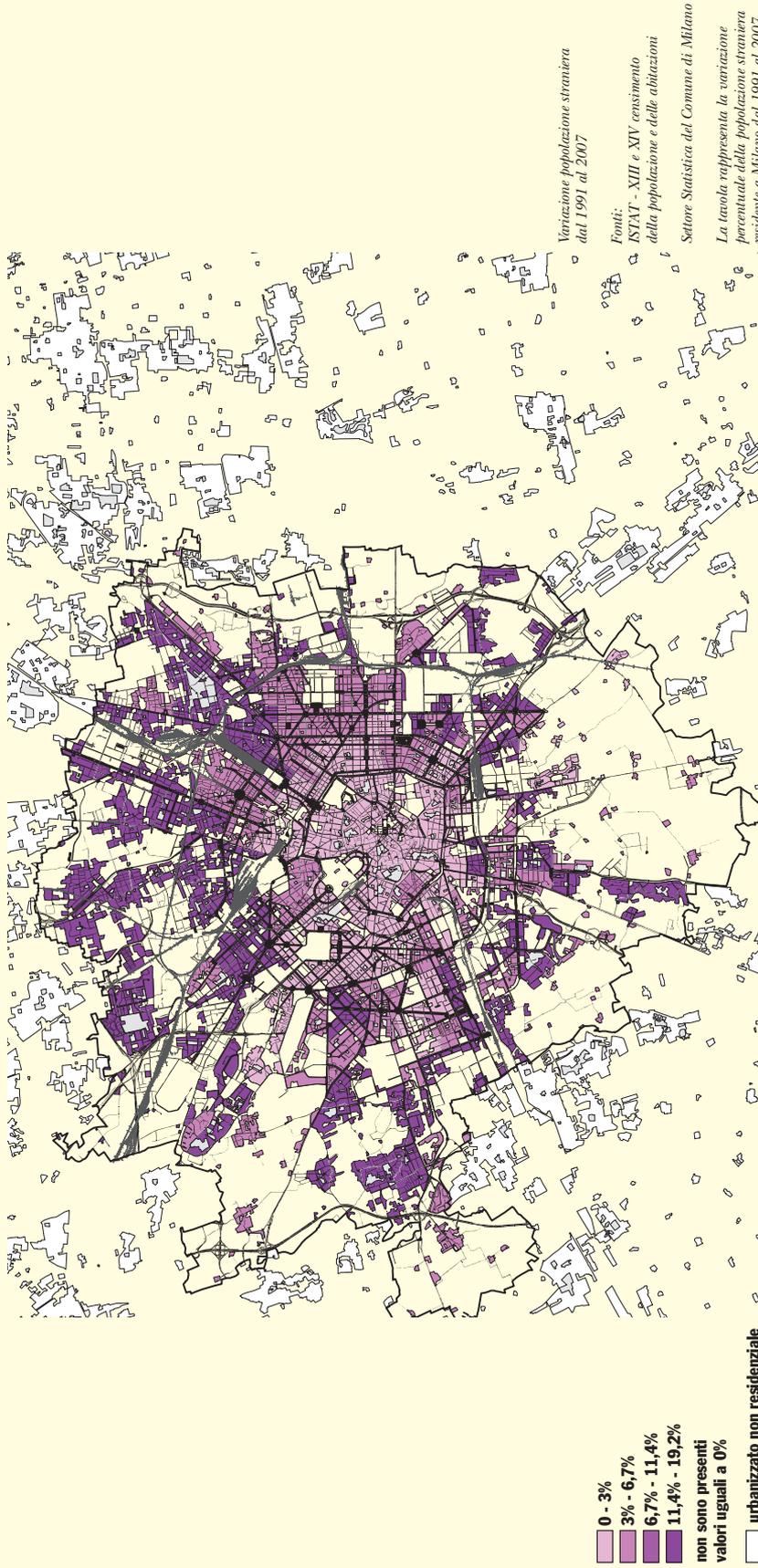
DENSITA' ASSOLUTA



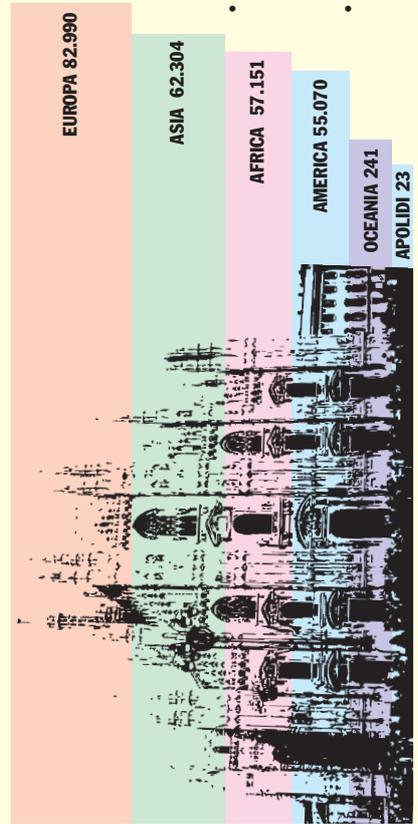
DENSITA' RELATIVA



**Variazione della popolazione straniera residente dal 1991 al 2007 sul totale della popolazione residente a Milano**



**PRINCIPALI PAESI DI PROVENIENZA (dati relativi alla provincia di Milano)**



- I permessi di soggiorno in provincia di Milano sono **257.779** che rappresentano il **10,7%** sul totale nazionale e il **17%** sul nord Italia.
- Nel 2006 il numero di permessi di soggiorno richiesti è **16.242** che rappresentano il **9%** sul totale nazionale.

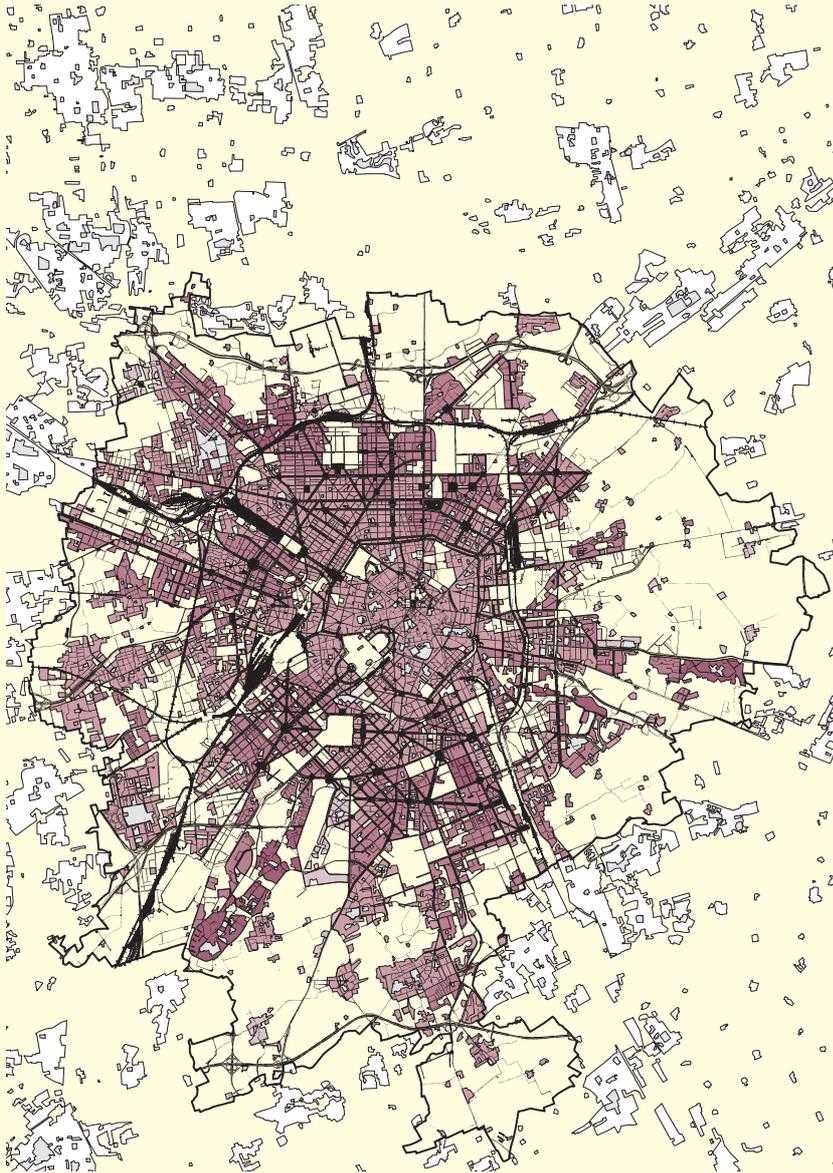
**CRESCITA DELLA POPOLAZIONE IMMIGRATA IN VALORE ASSOLUTO**

Dati relativi al Comune di Milano



# Popolazione

## Vecchiaia



0 < 1  
1 ≤ < 2  
2 ≤ < 3  
3 ≤ < 4

dati riferiti al 1° gennaio 2007

□ urbanizzato non residenziale

La tavola rappresenta l'indice di vecchiaia calcolato come rapporto tra la popolazione di età superiore ai sessantacinque anni e la popolazione di età inferiore ai quattordici anni.

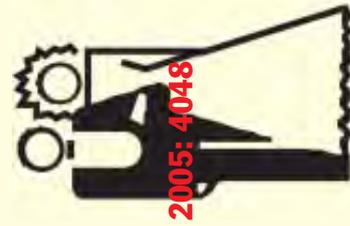
### REDDITO MEDIO ANNUALE INDIVIDUALE PER CLASSI DI ETÀ (ANNI 2000 - 2004)

**2000**  
0\_14 anni: 2379 euro procapite  
15\_64 anni: 21670 euro procapite  
oltre 65 anni: 18521 euro procapite

**2002**  
0\_14 anni: 2626 euro procapite  
15\_64 anni: 24701 euro procapite  
oltre 65 anni: 20920 euro procapite

**2004**  
0\_14 anni: 2846 euro procapite  
15\_64 anni: 24445 euro procapite  
oltre 65 anni: 21755 euro procapite

### MATRIMONI E DIVORZI



**2005: 1438**



**35,5%**  
rispetto ai matrimoni  
**2006: +12%**  
**41,9%**

Fonte: Comune di Milano - Settore Statistica e Istat  
Separazioni e divorzi in Italia 26 giugno 2007

**Carico sociale - Milano 2007**

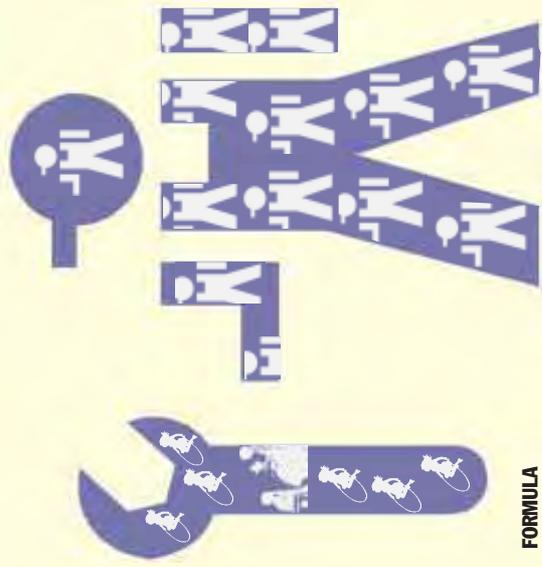
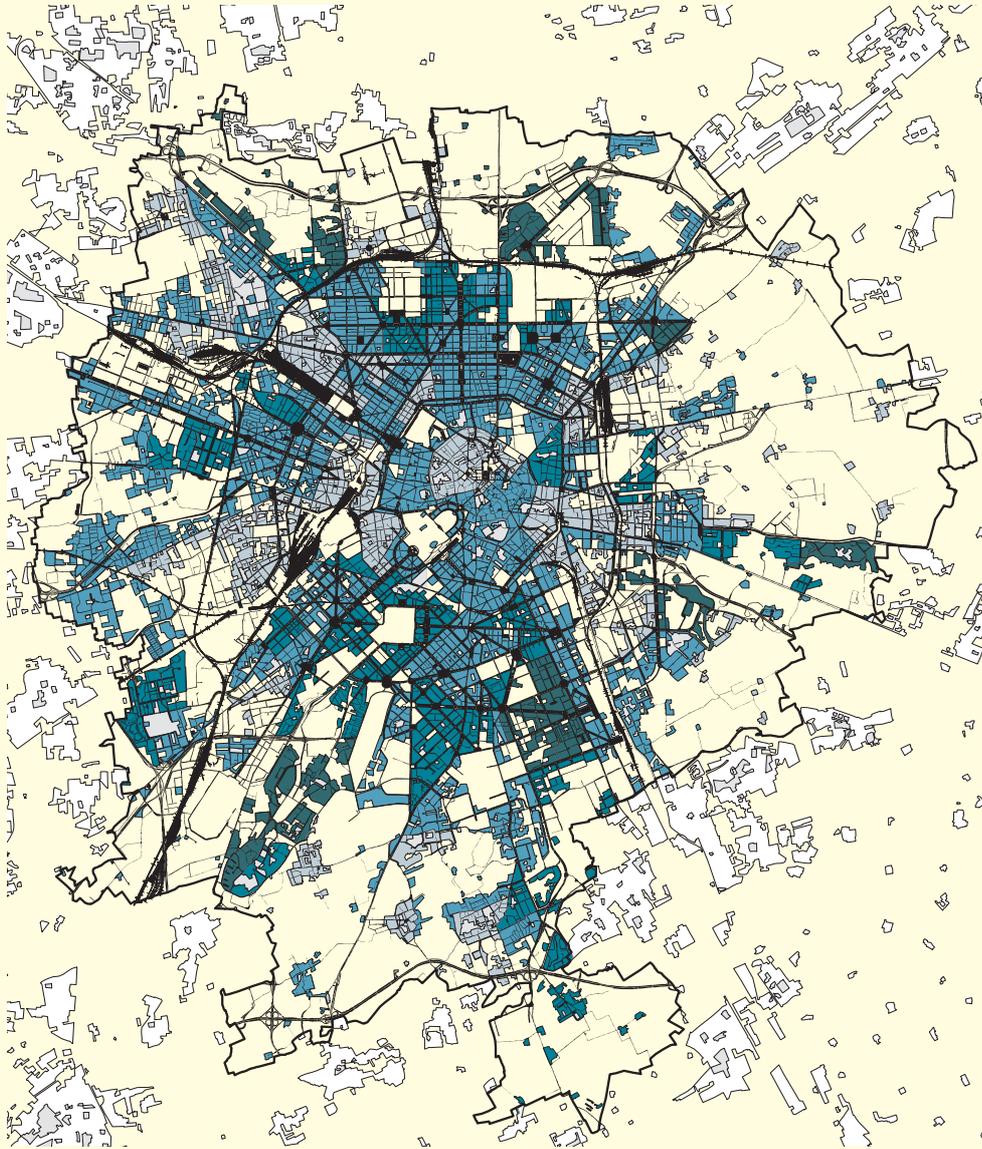
La tavola rappresenta l'indice di carico sociale calcolato come rapporto tra la somma della popolazione di età compresa tra zero e quattordici anni e superiore a sessantaquattro anni, e la popolazione di età compresa tra quindici e sessantaquattro anni. Quanto più l'indice di carico si avvicina a 1 tanto più è consistente la parte di popolazione che in base alla propria età si trova in condizione non lavorativa.

Fonti:  
ISTAT - XIV censimento della popolazione e delle abitazioni  
Settore Statistica del Comune di Milano

**Indice di carico sociale per Milano 2007**

- 0,3 <  < 0,5
- 0,5 <  < 0,6
- 0,6 <  < 0,7
- 0,7 <  < 1

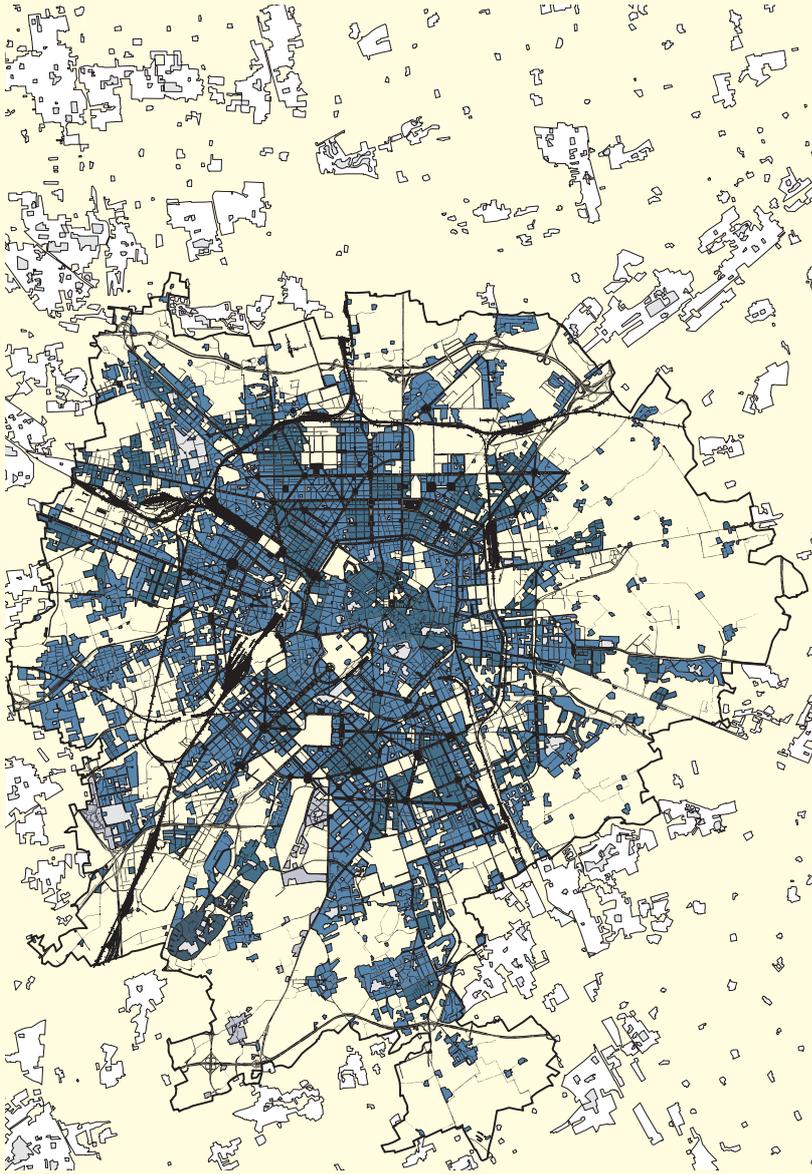
 urbanizzato non residenziale



<p><b>CARICO SOCIALE PER MILANO 2007</b></p> <p><b>157.616</b>  <b>308.577</b></p> <p>res 0_14 + res 64 p</p> <p><b>836.560</b>  <b>res 15_64</b></p>	<p><b>=0,557</b></p>	<p><b>CARICO SOCIALE PROVINCIA DI MILANO 2007</b></p> <p><b>517.165,7</b>  <b>764.898,1</b></p> <p>res 0_14 + res 64 p</p> <p><b>2.601.394</b>  <b>res 15_64</b></p>	<p><b>=0,493</b></p>	<p><b>CARICO SOCIALE PROVINCIA DI MILANO NEL 2027</b></p> <p><b>684.423,1</b>  <b>898.045,1</b></p> <p>res 0_14 + res 64 p</p> <p><b>2.777.774</b>  <b>res 15_64</b></p>	<p><b>=0,57</b></p>
---	----------------------	--	----------------------	--	---------------------

**FORMULA**  
Popolazione non autonoma  
Popolazione in attività lavorativa

## Popolazione Indice di ricambio



0 < 1  
1 <= 2  
2 <= 3  
3 <= 4

urbanizzato non residenziale  
dati riferiti al 1° gennaio 2007

*Formula:*  
Popolazione di età compresa  
tra 60 e 64 anni / popolazione  
di età compresa tra 15 e 19 anni

*Un indice di ricambio superiore  
ad 1 significa che il numero di coloro  
che hanno interrotto l'attività profes-  
sionale è superiore al numero  
di quanti hanno iniziato a lavorare  
nello stesso lasso temporale*

*Fonti:*  
ISTAT - XIII e XIV censimento  
della popolazione  
e delle abitazioni Settore statistica  
del Comune di Milano

### FIGLI PER DONNA



### NASCITE / DECESSI



### SPORT

