

**DI** 18  
*Città nel  
Mondo*

Supplemento semestrale a "Impresa & Stato"  
Registrazione Tribunale di Milano n. 258  
del 6 aprile 1988

DIRETTORE RESPONSABILE  
Carlo Sangalli

DIREZIONE SCIENTIFICA  
Mauro Magatti, Giulio Sapelli

COORDINAMENTO EDITORIALE  
Pasquale Alferj

COMITATO DI REDAZIONE  
Mario Barone, Vittoria De Franco, Lidia Mezza, Lucia Pastori,  
Federica Villa

I contributi ospitati da "Dialoghi Internazionali. Città nel Mondo"  
impegnano solo gli autori. Trattandosi di uno spazio di discussione dove  
le idee si formano confrontandosi con altre idee, non sempre i punti  
di vista coincidono con quelli del promotore.

Tutti i diritti riservati  
© 2012, Pearson Italia, Milano-Torino

È vietata la riproduzione, anche parziale o ad uso interno didattico,  
con qualsiasi mezzo, non autorizzata.

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei  
limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla siae del compenso  
previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.  
Le riproduzioni effettuate per finalità di carattere professionale,  
economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello  
personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione  
rilasciata da aidro, corso di Porta Romana n. 108, 20122 Milano,  
e-mail [segreteria@aidro.org](mailto:segreteria@aidro.org) e sito web [www.aidro.org](http://www.aidro.org)

PROGETTO GRAFICO  
Heartfelt Graphic Design Studio, Milano  
[www.heartfelt.it](http://www.heartfelt.it)

[www.brunomondadori.com](http://www.brunomondadori.com)



Questo numero si apre con due ampi saggi di Giulio Sapelli e Mauro Magatti, che costituiscono i primi capitoli del volume da loro curato e di recente pubblicazione per i tipi di Bruno Mondadori, dal titolo programmatico *Progetto Milano. Idee e proposte per la città di domani*. L'opera, frutto di un lavoro che ha visto impegnati per più di un anno diversi studiosi e professionisti, è un ulteriore contributo della Camera di Commercio di Milano a una più attenta comprensione delle questioni che la città deve affrontare nella costruzione del suo futuro. Il profilo della città qui tracciato appare diverso da quello

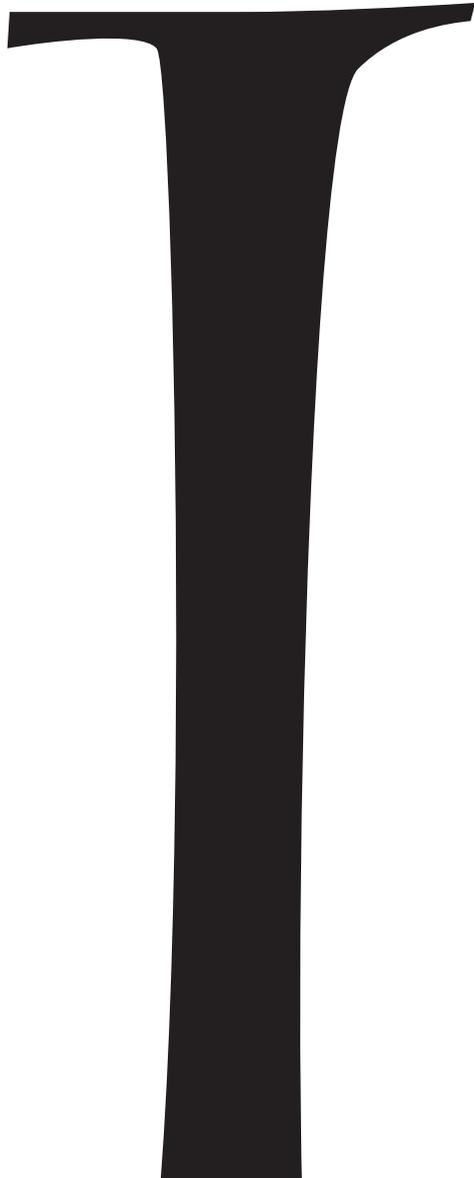
delineato sette anni fa, nel 2005, nel volume *Milano, nodo della rete globale. Un itinerario di analisi e proposte*. Alcune tendenze allora individuate sono diventate realtà, altre non hanno avuto la possibilità di svilupparsi e sono finite su un binario morto, altre ancora permangono perché costitutive del suo “carattere”, come l’incapacità storica di esercitare un “comando” sul suo contado e la necessità di promuovere una forma di governance funzionale al suo territorio, che abbraccia l’intero Nord.

Essendo Milano la “porta” attraverso cui passare per potersi agganciare alle catene globali del valore – una piattaforma non solo territoriale ma anche di senso (operando, tra l’altro, in campi come la moda e il design) – una più adeguata conoscenza di come la città e le sue relazioni cambiano è essenziale. I cambiamenti non sono facili da anticipare, ma possiamo registrarne e interpretarne i sintomi. Ciò è quello che il volume citato fa e che “Dialoghi Internazionali. Città nel Mondo” ha fatto nei diciotto numeri finora usciti: anche quando la rivista trattava di altre città presentandone progetti, politiche, buone pratiche, posizionamento tra le città globali, era sempre Milano l’elemento di confronto.

Molti sono i contributi che ampliano il dibattito su Milano aperto in questo numero della rivista. C’è il confronto con Roma in termini di differenza e complementarità. La presentazione di un’esperienza non accademica nel campo della formazione è l’occasione per sollecitare la riflessione sull’intreccio tra lavoro

creativo, imprese e scuole. La presentazione della rete consultiva cittadina introduce il discorso su Milano *glocal city*. La discussione dei criteri che informano il nuovo progetto europeo Horizon 2020 per la ricerca scientifica e l'innovazione induce a interrogarsi sul posizionamento di Milano e della Lombardia. La riflessione sulle società partecipate degli enti locali permette di considerare questi elementi strutturali del governo locale e di cogliere alcune caratteristiche generali delle partecipate milanesi e lombarde in alcuni specifici settori.

Viene approfondito, inoltre, il tema – molto dibattuto a Milano in occasione del Salone del Mobile e dell'annuale convegno internazionale Fashion Tales – del ruolo e del significato di “*self-reliance*” nella moda e nel design contemporaneo. Inoltre, sulla scia di Kevin Lynch, viene analizzata l'immagine della città che gli immigrati si fanno al loro primo arrivo a Milano, una mappa mentale in cui ognuno individua i punti di riferimento necessari alla propria sopravvivenza, e ci si interroga su quanto *planner* e decisori possono apprendere da questa nuova geografia urbana. La parte riservata alle trasformazioni urbane del XXI secolo è dedicata al fenomeno, poco esaminato in Europa, dell'intervento cinese in Africa in campo urbanistico: vendita, chiavi in mano, di progetti per la costruzione di nuove città o di pezzi di città e loro finanziamento e realizzazione. Una triangolazione che vede assieme lo Stato africano, l'università e le banche di Stato cinesi.



---

|     |   |
|-----|---|
| —   | NODI   Milano, oltre Milano   |
| 10  | Giulio Sapelli. Milano tra storia e futuro nella “terra di mezzo”   |
| 24  | Mauro Magatti. Una città tutta sostenibile  |
| 44  | Walter Tocci. Milano vista da Roma  |
| 50  | Etienne Riot. Dopodomani o l’altro ieri? I progetti di trasformazione della Stazione Centrale di Milano raccontano la città |
| 58  | Lorenzo Marchese. Milano non esiste   |
| —   | VITE DELLA CITTÀ  |
| 74  | Giuliano Di Caro. Dallo Ied ai workshop olografici. La Milano della formazione avanzata                                     |
| —   | PENSIERI SPETTINATI   |
| 82  | Piero Bassetti. Un progetto per Milano <i>glocal city</i>   |
| 86  | Paolo Perulli. Ricerca e innovazione orizzonte 2020. Milano e il Nord dove si posizionano?                                  |
| 99  | Roberto Spagnolo. La casa dell’automobile. Ricerca iconografica e schede di Linda Cattaneo                                  |
| 110 | Giulio Citroni, Andrea Lippi, Stefania Profeti. “La libertà è partecipazioni?”  |
|     | Le Spa comunali e il governo delle città  |
| 122 | Emanuele Bompan. Città nel Mondo. Portland  |
| —   | SULLE TRASFORMAZIONI URBANE DEL XXI SECOLO   Urbanisti cinesi in Africa   |
| 126 | Wang Jun, Zhang Zhao, Wen Xiaoyi. La pianificazione cinese in Africa: teoria e pratica                                      |
| 142 | Domenico Patassini. Un continente in ostaggio: l’Africa e l’illusione cinese  |
| 162 | Claudia Sonino. Città nel Mondo. Cape Town  |
| —   | RASSEGNA   <i>Self-reliant fashion</i> : nuovi approcci e pratiche  |
| 165 | Introduzione di Alessandra Vaccari  |
| 169 | Otto von Busch. Autonomia, capacità e “leggi della moda”  |
| 176 | INSTITUTE FOR FASHION DESIGN. BASILEA   |
| 186 | Javier Gimeno Martínez. La creazione di una cultura della moda in Belgio e in Spagna  |
| 194 | Alessandra Vaccari. Autoproduzione e indipendenza. Il caso di Buenos Aires  |
| 200 | GIANNISERRA. MILANO   |
| 206 | Guya Manzoni. Nuove mode possibili? Intervista di Rosa Chiesa   |
| —   | LAVORI DI SCAVO   |
| 214 | Nausica Pezzoni. Milano città d’approdo. I migranti mappano lo spazio urbano  |
| 236 | Sara Rossi. Città nel Mondo. Tirana   |



MILANO,  
OLTRE MILANO





MILANO TRA STORIA  
E FUTURO NELLA  
“TERRA DI MEZZO”

*di Giulio Sapelli, docente di Storia economica ed Economia  
politica presso l'Università degli Studi di Milano*

LE GERARCHIE DELLA GLOBALIZZAZIONE  
E LA NOTTOLA DI MINERVA

Milano è una città più attrattiva che vissuta, più attraversata che abitata, più precaria che stabile. Nella gerarchia della globalizzazione che ha completamente mutato gli anelli concentrici del rapporto tra politica ed economia, negli ultimi dieci anni, Milano ha profondamente modificato il suo ruolo internazionale e nazionale, ribadendo, tuttavia, la sua storica tradizionale posizione di “terra di mezzo” tra centro e Nord Europa e tra Sud Europa e Mediterraneo. È rimasta, infatti, fortemente ancorata alla sua storia di città che ha attorno a sé non un contado dove può espandere la propria egemonia, quanto, invece, una costellazione di città. Tali centri con essa condividono un destino non metropolitano e neppure conurbano, ma d’interrelazione abitativa a forte dissipazione antropica territoriale, che non può che sviluppare, quindi, tendenze centrifughe piuttosto che centripete. Esemplare, a questo proposito, la recente creazione di una provincia che ha letteralmente separato amministrativamente Milano dal suo tradizionale hinterland, industriale e ad alta concentrazione di medie, piccole e – un tempo – grandi imprese italiane e straniere: Monza e Brianza. Se la globalizzazione, come giustamente

sottolinea Gianmarco Ottaviano nel suo saggio, polarizza le tre gerarchie dei mercati e delle istituzioni (di città, di imprese, di occupazioni e lavoratori), Milano si trova precipuamente nel flusso storico che definisce queste gerarchie e, definendole, disegna anche il nuovo profilo della città.<sup>1</sup>

Un profilo in formazione, che si dipana sotto i nostri stessi occhi e la cui delineazione è uno degli obiettivi di questo lavoro collettaneo.<sup>2</sup> Intanto possiamo epistemologicamente affermare, senza tema di essere smentiti, che sicuramente sono in corso a Milano mutamenti tellurici che ancora non distinguiamo e che ancora non riusciamo a registrare. Come sempre la *praxis* precede il *cogito* e come sempre la ricerca sociale è l’emblema dell’hegeliana nottola di Minerva, che leva il suo volo dopo il crepuscolo: è più idonea a interpretare ciò che finisce o sta per finire, piuttosto che ciò che inizia o sta per iniziare. Per questo il nostro compito di intellettuali, oggi, è tanto difficile se deontologicamente orientato.

1 Si veda il contributo di Gianmarco I.P. Ottaviano, “Città, imprese e persone: le sfide della nuova stagione della globalizzazione”, in M. Magatti, G. Sapelli (a cura di), *Progetto Milano. Idee e proposte per la città di domani*, Bruno Mondadori, Milano 2012, pp. 75-107.

2 Vedi n. 1.

LA METAFORA DI CARLO V E QUANTO  
SIA DIFFICILE ESSERE FEDELI A ESSA

Milano, se vuole mantenere e rafforzare la sua posizione, deve specializzarsi verticalmente ribadendo il suo ruolo di città transitiva. Spieghiamo questo concetto. Un tempo era una città protagonista d'una transitività territoriale. Tutti ricordiamo il ruolo centrale attribuito da Carlo V d'Asburgo a Milano, ducato che consentiva la comunicazione strategica tra i due assi essenziali del suo impero: la Spagna e la Germania. Dopo la battaglia di Pavia del 1525 Carlo V aveva sbaragliato i francesi di Francesco I e ottenuto, con la Borgogna, appunto il ducato di Milano, luce dei suoi occhi. Continuò a battersi per sottrarre Milano ai francesi sino alla Pace di Cabrai, quattro anni più tardi, nella quale se la Spagna avesse rinunciato alla Borgogna, la Francia avrebbe fatto altrettanto con Milano, città essenziale per garantire i collegamenti internazionali di ciò che a quei tempi era il più grande impero mondiale.

Per queste ragioni la metafora della lotta di Carlo V per il ducato di Milano è la più adatta per comprendere come la centralità transitiva della città sia stata per secoli e sia ancora oggi il suo essenziale connotato nella storia universale. Storia a cui oggi, grazie alla globalizzazione, tutti si accorgono finalmente d'appartenere. La qualità della transitività, infatti, altro non è che il porre in relazione, il consentire il passaggio, il permettere la comunicazione, tanto delle persone quanto delle merci e quindi delle idee e, di conseguenza, delle innovazioni. Senza transitività nella libertà non vi può essere innovazione: per questo è essenziale il ruolo di città di passaggio di Milano. È però importante rilevare all'inizio di questa riflessione che il settore in cui questa caratteristi-

ca ha perduto molto della sua funzione propulsiva della crescita e dello sviluppo per Milano è stato quello finanziario.

L'inserzione nella globalizzazione è stata sin dall'inizio sinonimo di scarsa capacità proattiva da parte di quelli che definiremo in seguito gli eredi dell'alta borghesia milanese, allorché quest'ultima è venuta ricostituendosi nell'ultimo ventennio in assenza dell'industrializzazione come forza propulsiva e primaria a cui la finanza doveva far riferimento per la sua crescita. Al posto dell'industria – con le privatizzazioni e le fusioni e l'omologazione proprietaria di cui Pietro Modiano ci dà un quadro perfetto<sup>3</sup> – giunse l'iperfinanziarizzazione.

Questa trasformazione dei fini degli intermediari finanziari si cristallizzò, senza eufemismi, con l'intreccio che i *top manager stockoptionist* stabilirono, nel ventennio che va dagli anni novanta sino a oggi, con la classe politica, che di fatto ne domina i destini tramite un azionariato occulto e trasformistico. Quell'intreccio, e non un fantomatico “mercato”, li portò al potere negli anni della finanziarizzazione dell'economia mondiale, compresa la “piazza” milanese; e oggi li sorregge in un'erosione sempre più pericolosa, per via della crisi mondiale, delle sue capacità di capitalizzazione nel contesto europeo. Il saggio di Pietro Modiano è uno dei pochissimi contributi indipendenti elaborati negli ultimi anni su questo plesso strategico della nostra economia nazionale e sui rapporti di questa con la politica neocaciquista italiana, dominata dai partiti deboli e dunque personali, spesso preda di gruppi che altrove ho chiamato cleptocratici. Su questo argomento

3 P. Modiano, “Spunti per una riflessione sulla finanza milanese”, *ivi*, pp. 127-143.

il saggio è tanto eloquente quanto indiscutibile. La tesi che se ne trae è che mentre Milano si globalizzava, la finanza milanese si italianizzava e si internazionalizzava in senso subalterno, sia per la qualità degli esponenti che venivano dominandola, sia per la conclusione finale che questo processo ha avuto: l'incorporazione della Borsa milanese in quella londinese in forma assolutamente ininfluyente per l'efficacia e i volumi delle transazioni del capitale milanese e italiano. Di più: un tempo esisteva la radicale e benefica specializzazione storica che dominava le banche milanesi, sia *sub specie* proprietaria, sia *sub specie* funzionale; essa aveva assicurato con bassi gradienti di rischio – pur nella tragedia del Banco Ambrosiano che determinò l'eroico sacrificio di Ambrosoli – la crescita non solo lombarda. A quella situazione, che era dialettica, viva e meno pervasiva del potere di quanto non sia oggi, si è sostituita in questi ultimi anni una struttura non specializzata e povera di capacità aggregativa della crescita economica, con basse capacità di *governance* e di trasparenza. Certo, la crisi dell'industria ha accompagnato, quando non provocato, la decadenza del sistema bancario, ma questo non spiega il declassamento del sistema milanese da altamente qualificato e specializzato a subalterno e indistinto a basso gradiente di capacità direttive e professionali in relazione all'Europa. Come ricorda brillantemente e tristemente Modiano, decisiva fu la carenza del ceto dominante milanese in occasione delle privatizzazioni. A questo si sostituì la subalternità alla politica, che ha portato all'epoca delle privatizzazioni senza liberalizzazioni. La mia tesi è questa: è nato, a Milano e oltre, in quegli anni a noi vicini, un *colonial financial capitalism* che va a braccetto con il *rent seeking capitalism* tipico dell'Italia e dell'Europa mediterranea. Ha iniziato così a delinarsi uno dei

tratti più originali e nuovi della Milano del futuro: il comporsi di formazioni economico-sociali diverse, europee continentali e Sud europee; di qui il ruolo di “terra di mezzo” che unisce, oggi, non più segmenti imperiali, ma segmenti sociali e culturali che un tempo ritenevamo incompatibili. Ritorniamo al problema bancario. Nel delineare il nuovo orizzonte multifunzionale, rimane da ricordare il grande patrimonio della banca cooperativa, anch'essa, tuttavia, orbata dai limiti della sua stessa classe dirigente e dalla diffidenza degli organi di sorveglianza (*in primis* Banca d'Italia). In ogni caso le banche popolari e le banche di credito cooperativo lombarde restano l'emblema di una nuova possibile via al credito anche per Milano. Certo, rimane un senso d'impotenza che sconfinava con la disillusione. Quello che è accaduto in un decennio – anche a causa di incaute internazionalizzazioni troppo rischiose e che ora nella crisi finanziaria mondiale stanno svelando tutti i loro limiti per eccesso di rischio e per la caduta della specializzazione funzionale – ha impedito che si potesse offrire al risparmio italiano e all'impresa manifatturiera nazionale e lombarda una rappresentazione funzionale “milanese” che, nell'oligopolio finanziario mondiale, risultasse all'altezza del destino che queste storiche forze della società lombarda meritavano e meritano. Nonostante questa debolezza, nella gerarchia globale delle *world city*, Milano – nell'ambito della dialettica e nell'interazione tra *service centre* e *decision centre* – si caratterizza ancora per una specifica interazione con i plessi emergenti dell'economia globale. Specifica perché, pur nell'impetuosa crescente terziarizzazione e nel recente accresciuto ruolo del commercio mondiale nel definire il destino delle economie locali, a Milano le attività manifatturiere restano largamente presenti e dominanti. Ciò avviene, va

detto sin da subito, con la spiccata prevalenza delle professioni a elevata qualificazione, che producono, però, una segmentazione ad alta disuguaglianza nell'universo cittadino e nei suoi mondi vitali, come Costanzo Ranci dimostra con lucidità nel suo contributo.<sup>4</sup>

TERRITORIO E DISARMONIE: LA DIARCHIA  
TRA L'INTERNAZIONALIZZAZIONE ECONOMICA  
E LA SEPARATEZZA LOCALE

La più rilevante manifestazione di questa tendenza si rivela nella topografia cittadina. Le nuove teorie urbanistiche, del resto, insistono sull'interazione ontologica tra il sito e gli edifici che in esso si collocano: né l'uno né gli altri rimangono inalterati nel processo d'interazione, perché questo riflette in modo esemplare le trasformazioni sia sociali sia culturali in cui si è immersi.

Sito ed edificio, dunque, vivono in una continua interazione. La scoperta degli ultimi vent'anni risiede esattamente nella co-evoluzione della trasformazione tanto delle forme architettoniche quanto dei siti e, di conseguenza, delle condizioni di antropizzazione urbana. Milano è un esempio eloquente a questo riguardo se solo si pensa che, dagli ultimi anni novanta a oggi, la differenziazione tra i nuovi progetti immobiliari residenziali e dirigenziali nella città centrale e quelli fuori di essa – commerciali e produttivi – si è sempre più approfondita, come Matteo Bolocan Goldstein dimostra esauriente-

mente.<sup>5</sup> Egli sottolinea come ciò avvenga con un mutamento della domanda abitativa che accelera l'obsolescenza dei servizi e la debole connessione con il preesistente destino insediativo. Si creano in tal modo configurazioni territoriali non prevedibili e, insieme, scarsamente differenziate.

In questo senso la transitività di Milano è posta in crisi da un'accentuata incapacità d'integrazione sistemica delle funzioni e delle residenzialità. Essa denota una sorta di entropia decisionale e un'elevata dipendenza dal ciclo economico finanziario. Questo, come è noto, è oggi ad altissimo rischio, tipico della crisi in corso da collateralizzazione e securitizzazione finanziaria mondiale. Essa scarica sulla città la sua incertezza endemica e sottopone la specificità milanese a elevati pericoli di entropia. Conseguenza di ciò è, a nostro avviso, un'impossibilità – più che un'incapacità – di autoregolazione dell'offerta immobiliare. La crisi finanziaria, che diviene crisi della prevedibilità immobiliare e insediativa in un rapporto armonico tra sito ed edificio, produce una carenza di regia delle trasformazioni urbane, tanto pubblica quanto privata. Come se l'incapacità egemonica di Milano sul territorio, debolezza secolare (Venezia giunge, prima del trattato di Campoformio, sino a Brescia e a Lodi!), si "inurbasse" ora anche nella città stessa. Milano, nella sua ricchezza innovativa, fatica a integrare funzioni che, senza una consustanziale progettualità garantita dalla stabilità dei cicli finanziari e quindi immobiliari, rendono sempre più difficile il raggiungimento "urbano" del bene comune, ossia il *common good* della "vita buona" in una città che renda certa la

4 C. Ranci, "Ristratificazioni. Come cambia la struttura sociale di Milano", *ivi*, pp. 221-249.

5 M. Bolocan Goldstein, "Riconfigurazioni spaziali di Milano nella mondializzazione", *ivi*, pp. 251-279.

continuità dell'esistenza offrendo abitazioni e siti in cui perseguire il proprio progetto personale, abbassando il grado di esclusione e quindi di sofferenza sociale. Di qui il paradosso di una discrasia tra il crescere del ruolo storico-generale delle città nella configurazione delle gerarchie del potere economico mondiale e il decrescere della possibilità di rendere il centro urbano un luogo d'inclusione sociale a partire dalle trasformazioni dell'antropizzazione territoriale.

#### L'EPIDEMIOLOGIZZAZIONE CULTURALE NELLA STRATIFICAZIONE SOCIALE DISSOCIATA E LA SPERANZA DEL SUO SUPERAMENTO

La ragione di questa mancata integrazione sistemica, che è specifica, come rilevai anni orsono, delle economie e delle società – e quindi delle culture antropologiche – dell'Europa del Sud, risiede in ciò che Costanzo Ranci sottolinea con forza nel suo saggio. Mi riferisco al fatto che, nella configurazione della stratificazione sociale milanese, si intrecciano – ancora una volta – le caratteristiche tipiche degli aggregati umani dell'Europa continentale con quelle dell'Europa del Sud. La ricerca antropologica ha addirittura ipotizzato un “modello mediterraneo di città”, che è impressionante verificare nella sua esattezza e, insieme, nella sua capacità epidemiologica. Quasi come se apparisse dinanzi a noi l'epifania di una riproposizione del modello di Franz Boas della proliferazione meticcica e non evolutzionistica delle culture (si era agli inizi del Novecento e si descrivevano fenomeni che solo oggi sono divenuti, dal punto di vista geografico, universali, da marginali che erano o che si presumeva che fossero). Infatti, a Milano, la gerarchizzazione professionale, la strati-

ficazione di ceto e di classe, l'autoposizionamento sociale e i collegamenti internazionali sono tipici del cuore continentale europeo.

Essi si mescolano, però, con quelli caratteristici del cuore mediterraneo: il lavoro autonomo che informa modelli di vita e di autorappresentazione patriarcali e familisticamente amorali, il ruolo della famiglia allargata e sempre più dilagante e indispensabile per affrontare le ciclicità economiche, i livelli d'istruzione caratterizzati da bassa intensità nel superamento delle disuguaglianze e da alta disuguaglianza reale, il basso tasso di multietnicità accompagnato, però, da un distonico paradigma simbolico che ne dilata l'influenza sui destini di vita dell'aggregazione umana cittadina, ben al di là della sua compulsività sociale reale.

La mia convinzione è che questa epidemiologizzazione dei modelli sia ormai un fenomeno universale, certamente acuito dalla globalizzazione che non è però la causa di tale fenomeno, o per meglio dire: una delle concause più rilevanti risiede nella crescente differenziazione sociale in presenza di un'accresciuta disuguaglianza e di un sempre più diffuso grado di sofferenza sociale. Tutto ciò induce il proliferare di quei processi tipici di superamento della marginalità che hanno elaborato, al di fuori del controllo e dell'aiuto statale, le popolazioni non occidentali del mondo, come ha dimostrato la ricerca socio-antropologica più intelligente e meno conformistica.

Popolazioni a cui appartengono, nella sostanza, per il loro storico destino, anche quelle dell'Europa del Sud. In ogni caso, tali processi di difesa della società dalle ingiuste allocazioni di mercato sono ormai tipici di tutto il globo terracqueo; di qui il loro valore universale.

Ritorniamo dall'universale al particolare, cioè a

Milano, dove l'universale dello spirito assoluto si riflette (e si realizza?). La tesi forte e complessa di Ranci è che tale processo di difesa sia oggi giunto a un punto di non integrazione sistemica (sviluppo che, come si vede, conferma, anche in questo caso, il mio modello analitico della bassa integrazione sistemica). Eppure, ci dice convincentemente Ranci, questa integrazione di mondi vitali aveva funzionato egregiamente per circa un cinquantennio: sia durante la crescita gloriosa del canonico trentennio keynesiano del secondo dopoguerra, sia nel ventennio successivo, per giungere a lambire addirittura i primordi del secondo millennio. Capire perché ciò sia accaduto è fondamentale.

La mia convinzione è che la spiegazione di quanto è avvenuto e avviene non risieda nell'incapacità di *government* della città e della nazione. Espulsioni delle classi popolari dalla città, conflitti etnici anche se a bassissima intensità, calo delle nascite, crisi della famiglia con aumento del nichilismo sociale tipico della struttura "a single" degli insediamenti umani localizzati, precarietà lavorativa spinta e disoccupazione giovanile anche per i figli delle classi alte non sono fenomeni generati da assenza di governo del sociale: sono prodotti inevitabili dello sviluppo storico capitalistico nella concretezza storica odierna; questo è dimostrato dal fatto che sono fenomeni mondiali che hanno una costanza *événementielle* impressionante in tutto il mondo.

Il problema, quindi, è come arginare la sofferenza sociale e il cambiamento di paradigma umano che ne deriva, piuttosto che illudersi della possibilità di eliminare con l'azione politica e amministrativa tali fenomeni che sono strutturali, sia in senso sociale, sia in senso simbolico nell'immaginario archetipale collettivo (à la Lévi-Strauss).

L'unica prospettiva realistica è agire per contenere

il processo di disuguaglianza sociale, che è giunto a livelli parossistici anche nella prospettiva comparativa mondiale: il 10% dei milanesi possiede il 40% della ricchezza prodotta nella città. Questa situazione, che si accompagna a una drammatica caduta del senso di giustizia e a una crescita angosciata dell'indifferenza sociale, impone un lento ma coraggioso processo di reintegrazione, anche territoriale e abitativo, nonché culturale, delle classi sociali determinanti del sistema di gruppi e "quasi gruppi" presenti a Milano. In primo luogo i giovani e gli anziani precari ai confini della marginalità – e quindi in condizione moralmente assai più pericolosa della povertà – unitamente ai lavoratori dipendenti a scarsa qualificazione che rappresentano i *working poor*; i pensionati possessori dell'abitazione ma a bassissimo reddito ancora non espulsi dalla città; la minuta borghesia dei piccoli imprenditori, dei commercianti, dei professionisti non dotati del potere situazionale un tempo di fatto tipico delle classi dominanti alto-borghesi; i gruppi eredi di quest'ultima, ossia i grandi *top manager stockoptionist* e i grandi professionisti della conoscenza e degli ordini cetuali. L'elemento essenziale di giudizio risiede nel condividere o meno l'idea che la crescita e la forza della polisettorialità professionale milanese siano poste in pericolo da un'incipiente dissociazione sociale, che può mettere in discussione, in futuro, anche il ruolo creativo, innovativo, ancora straordinariamente efficace – si noti bene – della "Milano terra di mezzo". Propendo e tremo per la seconda ipotesi, quella del pericolo della dissociazione sociale, anche se vedo presenti nella società milanese, piuttosto che nella politica e nell'amministrazione, tutti gli antidoti per arginare questa deriva.

La mia prospettiva è simile a quella, ben più scientificamente fondata, che Enzo Rullani ha elaborato in

questi ultimi anni, indicando nella decostruzione di un assetto gerarchico di città mentalmente subordinato a un modello rigido e non in evoluzione costante, l'opzione vincente per la ricostruzione di una città globale.<sup>6</sup> Globale perché in-globa anarchicamente il mondo che la circonda. Per far ciò occorre però liberare energie anarchiche, appunto, e porle sotto controllo senza castrarle, generando, per esempio, fenomeni di avanguardia culturale che si incorporino nel fare impresa e nel creare "mondi vitali" in forma epidemiologica propulsiva e innovativa. Ossia generando prospettive di percorsi di crescita personale, più che istituzionale, che non necessariamente ripropongano il modello dell'impresa sempre e comunque, privando la società dei maestri di scuola, dei medici, degli ingegneri, dei funzionari eccetera. Occorre, invece, proporre modelli di orientamento all'azione propri della felicità realizzativa della persona nel suo demone professionale, di mestiere e di vocazione. Questo è possibile liberando le energie creative della gioventù e dell'irregolarità tipica della cultura milanese, nei secoli e oggi, sulla quale ha ben meditato Giorgio Vittadini nel suo contributo.<sup>7</sup> L'esempio più eclatante e preclaro a questo proposito risiede, per esempio, nel fatto che Milano ha risposto anche nella crisi al bisogno di cultura a livello istituzionalizzato nel contesto universitario, divenendo in questi ultimi dieci anni, come dimostrano le statistiche del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, il primo polo universitario italiano, superando il pluridecennale primato bolognese. La specificità milanese ri-

siede nell'ampiezza dell'offerta formativa universitaria e nella sua multifattorialità, sia specialistica, sia nell'allocazione dei diritti di proprietà, ma essa non è stata programmata. Insisto sul punto: è il frutto di un processo spontaneo, generoso se non temerario, spesso inefficace nel breve periodo, ma straordinario quanto a pluralità d'ispirazione e ad attrattività nel medio-lungo termine. Certo, il problema della disuguaglianza rimane: se si esaminano i processi nel loro farsi e comporsi promana da tale universo una sconfitta sul piano classico dell'utopia weberiana dell'istruzione come sinonimo di superamento della disuguaglianza sociale. Si è ancora fallito, o meglio, non si è ancora giunti alla soglia del sogno di una giustizia commutativa che vuol realizzarsi anche nell'istruzione e con l'istruzione. La risposta creativa animata dal desiderio di uguaglianza è nel porre in relazione ciò che il nichilismo moderno divide: il senso e la funzione; dall'istruzione occorre passare all'educazione. Per superare in tal modo la scissione sociale. A Milano e oltre.

#### SENZA "COMUNITÀ DI DESTINO" LA "TERRA DI MEZZO" DECADE

La convinzione che pervade chi scrive è che senza la ricostruzione di "comunità di destino", ossia di gruppi o "quasi gruppi" di persone impegnate nella lotta politica per via di obbligazioni morali prima che cognitive, non si risolverà in positivo il problema del nuovo sviluppo di cui Milano ha bisogno per inserirsi virtuosamente nel mondo della crisi economica mondiale.

Mondo che, pur tuttavia, rimane globalizzato. Che vi sia una malattia nella "terra di mezzo" è indubbio. Se ne fanno diagnosi diverse, più o meno impietose.

6 E. Rullani, "Nuova città, nuova impresa. Milano nel capitalismo globale della conoscenza", *ivi*, pp. 39-73.

7 G. Vittadini, "Cultura e istruzione a Milano", *ivi*, pp. 161-193.

L'ultima invasa è che tutti i mali vengano dall'assenza di una classe dirigente, o meglio, dalla scomparsa di essa. Mi sono già espresso su questo tema allorché apparve all'orizzonte il problema del declino o della decadenza italiana. Occorreva, come occorre oggi, inquadrare il problema nel contesto internazionale; allora risulterà evidente che la circolazione paretiana delle élite fatica in tutto il mondo non a riprodursi, ma a farsi nell'eccellenza delle selezioni; ossia a non degenerare nell'omofilia: per lignaggio, per consanguineità, per clonazione addestrativa. Un problema tipico di una poliarchia sempre meno pluralistica e sempre più dominata dai poteri situazionali di fatto e quindi sempre più oligarchia. Questo problema non può certamente esaurirsi qui. Va tuttavia evocato perché altrimenti non si comprenderebbe nulla del dramma di Milano. Rimangono ferme per anni opere tipicamente poliarchiche per blocchi decisionali omofiliaci, come dimostra il caso dell'Expo. Si è collegati tecnologicamente con il mondo, ma sono ferme le infrastrutture per poter giungere a volare dal capoluogo lombardo al resto del pianeta e per raggiungere dai cuori dell'hinterland la luccicante Milano (si pensi alle situazioni complesse di infrastrutture quali Serravalle, Asam e Sea). La poliarchia, che si configura – come è noto – anche con la rappresentanza territoriale, non può non risentire di questo scenario.

Recentemente si sarebbe potuto parafrasare Antonio Gramsci che rifletteva dei rapporti tra cattolici e storia d'Italia nell'ocaso del regime liberale: «La borghesia cambia di spalla al suo fucile», disse, ricordando la stipulazione del Patto Gentiloni nel 1912. Era il primo passo verso la fine del *non expedit* e l'inizio dell'attività politica in prima persona dei cattolici italiani.

La spalla prima reggeva il patto borghese con gli operai nell'ascesa industriale e riformistica, poi l'alleanza con il Vaticano, nei drammi della contro-rivoluzione preventiva fascista e del Concordato tra Stato e Chiesa del 1929. Il paragone storico viene alla mente per differenza, certamente, non per somiglianza. Oggi ciò che rimane della borghesia italiana e milanese è troppo diviso e pulviscolare per sopportare il peso di qualsivoglia strumento di governo invisibile della società che non sia la corruzione oppure il finanziamento dei quotidiani più disparati e delle televisioni più pornografiche, per rimediare all'assoluta mancanza di un'egemonia intellettuale di qualsiasi tipo e natura. Tuttavia il magma diffuso dell'insoddisfazione verso una classe politica molecolare e inconcludente, a fronte della pressione fortissima dell'oligopolio finanziario internazionale, non può non produrre un nuovo *homunculus* faustiano. Del resto, per riprendere una bella definizione di Lodovico Festa, un "piccolo establishment" funziona ancora e alla grande, allorché si tratta di cercare d'influenzare le decisioni pubbliche di un personale politico solipsistico e pur tuttavia aggregante interessi economici avvoltolati, appunto, alle classi politiche. *In primis* locali, territoriali. Classi politiche che circolano grazie a quegli interessi che – quindi – debbono soddisfare in ogni modo (e da sempre le concessioni edilizie sono terreno privilegiato dell'invisibile scambio), ripeterpetuando così se stesse mentre occludono i mercati e distruggono la concorrenza. L'arcipelago dei capi locali e territoriali si intreccia con filiere nazionali e financo internazionali cosicché la nazione si frantuma. Milano non fa eccezione, anzi, indica la via. Tale frantumazione, se soddisfa interessi a breve, rende impossibile ogni pianificazione del percorso di quelli imprenditoriali. Inoltre, in tal modo, la spesa

pubblica si gonfia a dismisura a causa di questa circolarità viziosa multicentrica: l'assenza di centro in presenza di volontà spartitorie non sostenibili sregola lo Stato e rende febbricitante il corpo della politica, mentre infetta l'economia, priva di regole e sconvolta dai *dumping* cleptocratici e monopolistici. Per questo oggi il territorio è osannato da tutti coloro che fanno parte del sistema caciquistico tra economia e politica. Non a caso è lì che si annida il dilagare della spesa. È inarrestabile perché nutre tanto le classi politiche dalla breve vita quanto le imprese assistite e gli improduttivi mediatori che vivono del loro ruolo roscchiando risorse. Ebbene, la grande crisi economica, la grande depressione che ci sovrasta non aveva affatto intaccato questo meccanismo. Di più, la crisi, nel suo aspetto dilagante di produzione di debito a mezzo di debito e di *shadow banking* per mezzo di collateral e *leverage* a rischio illimitato, ha dato un potere di condizionamento smisurato alle grandi banche capitalistiche universali in cui l'Italia eccelle per oscurità e per modestia, ma non per inefficacia lobbistica. Si guardi a varie vicende odierne di concussione e di corruzione, per esempio, con attenzione ai problemi di debito e di rinnovo dello stesso, e tutta la luce sortirà dal tunnel in cui la si imprigiona.

Il laboratorio di Milano è in crisi. Questo è un altro aspetto terribile e inquietante della discrasia tutta milanese, una sorta di dualismo freudiano: tra politica e cultura, tra interessi economici e personali e riproducibilità del pluralismo, tra glorificazione della società civile e scarsa crescita economica.

Occorre dirlo e riflettervi profondamente. Visto dai diversi suoi versanti caciquisti milanesi, l'*establishment* si era diviso e adagiato e spalmato con quotidiani, schiere di giornalisti, *brasseur d'affaires*, caciqui su caciqui. Essi hanno condizionato con il loro

vizio di struttura (il caciquismo, appunto) la vita italiana e milanese (e Milano è sempre, da "terra di mezzo", il sismografo della crisi e della rinascita che verrà, ne sono certo), con il conseguente dilagare del ruolo della magistratura, in un assetto istituzionale privato via via dei contropoteri tipici dell'*Esprit des Lois*. E via, allora, all'ideologia del territorio, alla retorica per me odiosa della natura ontologicamente maligna dei partiti politici, alla necessità del leader e via dicendo. Solo il centro politico – e questo perché tutte le società, invece che al conflitto, tendono all'ordine – peristalticamente si adatta a tutte le trasformazioni dell'era della distruzione dei partiti, è la sua essenza: decadere e risorgere, perché il centro per sua natura è un "non partito a geometria variabile". La peristaltica variazione continua e oggi non è più possibile. E quindi via il fucile dalla spalla e tutto ciò che fa fibrillare l'orizzonte e il rapporto tra politica ed economia.

In definitiva, occorrerebbero nuovi partiti: veri, ossia classici partiti à la Duverger, forti per autorevolezza e non per *patronage*, istituzionali, insomma, in grado di istituzionalizzare la politica e di non farla dipendere in forme così macabre dalla società civile. È questo che servirebbe a ciò che rimane della borghesia italiana e milanese, e soprattutto al popolo di Milano che continua a combattere, a soffrire, a pregare e a sperare grazie a quella risorsa immensa che è la Chiesa cattolica romana e ambrosiana, per assicurare stabilità e non fibrillazione, rispetto delle regole neoaustarchiche a livello europeo e non trucchi contabili alla greca: insomma un modo d'agire in un nuovo Zollverein dettato dall'Euro e dalla Bce. Ciò che rimane, per continuare a restare e per non scomparire avrebbe bisogno – lo ripeto – di nuovi partiti all'antica, nonostante tutto il Twitter e il Facebook del globo: partiti *face to face* o *rank and*

file, sicuri, affidabili, collaudati... Un lungo lavoro. In questo senso il destino futuro di Milano sarà uno specchio dei sistemi in cui si esprime la moderna sovranità degli stati attraverso il parallelogramma delle forze delle rappresentanze territoriali – che si incrocia con quello delle forze del potere situazionale di fatto dei poteri economici – che va dalle lobby alla corruzione: i sistemi poliarchici. Nella crisi economica da cui occorre fuoriuscire è necessaria una ridefinizione della stessa statualità grazie alle risorse morali che sono ancora attive e operanti in quelle parti della società che riconoscono nell'Altro e nel Dovere le obbligazioni morali che sole possono ricostituire delle “comunità di destino” trasformatrici.

#### LE SCELTE PER LA CRESCITA

Crescere in un'età di crisi o di contrazione, ossia di riduzione dei margini fiscali d'investimento e di restringimento della storica base produttiva, diviene pur sempre essenziale, ma è necessaria una “via sussidiaria” alla crescita medesima, ossia endogena, che si fondi sulle risorse sia locali sia attraibili dall'internazionale al locale. È altresì necessaria una profonda riflessione sulle forme di proprietà delle società commerciali, che costituiscono il governo economico municipale e oggi sono sottoposte alla pressione profonda e impropria da parte dei comuni e che, di tutte, o in parte, ne detengono il possesso per ripianare i loro bilanci, snaturandone in tal modo la funzione storicamente trasformatasi, ma sempre contrassegnata dal rapporto con i cittadini-utenti. In questa luce vanno letti l'esperienza e il dibattito in corso sui servizi pubblici locali, tra chi li vorrebbe far rientrare nell'alveo della Pubblica Amministrazione, sia pure intesa in senso ampio,

e chi li vorrebbe completamente affidati a imprese private. Entrambe le posizioni esprimono dei punti di vista fondati su elementi solidi e si richiamano a esperienze riuscite: si registrano casi eccellenti e fallimentari sia sull'uno sia sull'altro fronte. Un'analisi disinteressata della questione dovrebbe portare a condividere alcuni punti preliminari, che sarebbero fondamentali per affrontare la questione milanese e del suo hinterland.

I servizi pubblici locali, per definizione, hanno per oggetto beni che possono divenire comuni (*common goods*) grazie a una *governance* acconcia. Le organizzazioni che li erogano operano spesso in situazioni di monopolio (naturale, quando gestiscono delle infrastrutture fisiche, di fatto negli altri casi) e, anche quando operano in regime di concorrenza, partono da posizioni di mercato dominanti. La posizione acquisita dalle aziende deriva dall'accumulo d'investimenti fatti dalle comunità locali attraverso la fiscalità o le tariffe e non tutti i servizi sono ugualmente importanti sotto il profilo sociale. Il problema è, quindi, da un lato, tutelare la posizione degli utenti, che hanno bisogno dei servizi e non sono in condizione di scegliere tra un'offerta perfettamente concorrente; dall'altro, permettere che il gestore sia messo nelle condizioni di realizzare gli investimenti necessari e di operare in efficienza. In Italia la fornitura di servizi di utilità locale (energia elettrica agli utenti, illuminazione pubblica, vendita di gas, ciclo dei rifiuti, distribuzione dell'acqua, mobilità e servizi di trasporto) era stata garantita nel passato dalle amministrazioni locali stesse, in gestione diretta. Successivamente, sono stati creati degli enti separati, ma sempre di natura pubblica, poi delle società di diritto privato. In alcune situazioni, porzioni più o meno ampie del capitale di queste società sono state vendute a sog-

getti privati – finanziari o industriali – o addirittura collocate sui mercati, attraverso la quotazione in Borsa. In questa evoluzione c'è una soluzione di continuità importante: mentre la trasformazione in società per azioni ha probabilmente reso più efficienti le strutture, agendo sulle diverse procedure e sugli stili manageriali, la privatizzazione del capitale ha inciso sulla missione, che è passata dal servizio al cittadino in condizioni di economicità alla creazione di valore per gli azionisti attraverso la fornitura di servizi agli utenti. Nel dibattito in corso, non è stata presa in considerazione una terza possibilità, che potrebbe rappresentare un punto di mediazione innovativo, cioè l'utilizzo dell'istituto dell'impresa a finalità sociale o *not for profit*, e in alcuni casi anche di imprese cooperative. Valga la sostanza distintiva di queste forme polifoniche di allocazione dei diritti di proprietà, differenti tanto dalle società capitalistiche quanto da quelle pubbliche. Si potrà decidere di volta in volta quale di queste forme proprietarie a finalità sociale adottare in base al rapporto tra consumatori, cittadini e natura del servizio. L'importante è dar vita a organizzazioni che sintetizzino le caratteristiche tipiche della società commerciale *for profit*, ma le orientino a un fine che non è la generazione del massimo ritorno sull'investimento, bensì il valore sociale. Nell'impresa tradizionale capitalista, la funzione obiettivo è rappresentata dalla massimizzazione del profitto e del ritorno sul capitale; il rispetto delle norme giuridiche ed etiche costituisce l'unico vincolo cui è sottoposta. Nelle imprese *not for profit* è il contrario: l'obiettivo è la creazione di valore sociale; l'equilibrio economico-finanziario è il vincolo. Questo non significa che non si debba essere profittevoli.

Va da sé che la limitazione della spinta verso il profitto, da un lato, deve essere compensata da una

produzione di valore sociale misurabile e, dall'altro, non deve diventare un alibi per l'inefficienza gestionale. Si pone, quindi, un problema di metrica, su cui il mondo della ricerca e dell'accademia si sta esercitando con successo. L'opportunità del momento presente è rappresentata dalla possibilità di uscire dai confini di un dibattito ideologico e di proporre un'innovazione sociale e giuridica con un forte impatto potenziale, anche a livello internazionale, che risolverebbe anche problemi di bilancio comunale che spesso si pongono in modo totalitario e invasivo.

Queste imprese "diverse" offrono un dividendo misto, risultante di componenti economiche (profitto calmierato), sociali e ambientali. Tecnicamente, le imprese a finalità sociale sono società commerciali di capitali che statutariamente stabiliscono una gerarchia degli interessi da soddisfare, così da privilegiare la produzione misurabile di valore sociale e ambientale rispetto a quello economico di cui si possano appropriare gli azionisti.

Ritengo che uno schema di business sociale possa essere con successo applicato nella costruzione di una *superutility* che nasca come aggregazione di ex municipalizzate fornitrici di servizi a comunità territoriali a partire dalla vita pubblica milanese. In particolare, seguendo l'obiettivo prioritario di creare valore sociale e ambientale sui singoli territori in modo economicamente sostenibile, la sua adozione potrebbe concentrarsi soprattutto sulle fasi di distribuzione e vendita dei servizi, mantenendo invece una configurazione tradizionalmente *for profit* nelle fasi a monte, di importazione, produzione, stoccaggio e trasporto delle materie prime. La motivazione va ricercata nelle caratteristiche principali di questi due stadi: nelle fasi a valle del business la vicinanza al cittadino rende più percepibile la natura pubblica

dell'impresa e gli interessi per la comunità locale, anche sulla base delle esperienze delle Cic inglesi (*Community Interest Companies*); al contrario, l'intensità di capitale e la struttura patrimoniale necessaria per gestire in modo competitivo le fasi a monte (produzione di energia, acquisto di materia prima sui mercati internazionali attraverso contratti *take or pay*, gestione di terminali di gassificazione) rendono più complicata l'adozione di un modello di impresa sociale, dovendo remunerare prioritariamente il rischio economico degli investimenti effettuati.

Secondo questo schema, a livello preliminare, potrebbe essere configurata una *superutility* – di cui Milano potrebbe essere il cuore – articolata su due livelli.

Una holding industriale *for profit* (anche quotata) che gestisca gli asset strategici produttivi e di approvvigionamento di tutte le municipalizzate, in grado di competere sui mercati nazionali e internazionali. Questa holding, nella quale le amministrazioni locali avrebbero una partecipazione minoritaria e di natura finanziaria, parteciperà le imprese *not for profit* (Spa con statuti speciali/di impresa sociale) operanti in ogni territorio.

Nelle società territoriali *not for profit*, responsabili dei servizi ai cittadini, le amministrazioni pubbliche dovranno invece detenere partecipazioni di controllo, come garanti dell'interesse generale (qualità dei servizi e livello delle tariffe). La gestione dovrà essere assicurata da manager in forma di *civil servant* (con nessun CdA), in grado di massimizzare il valore sociale e ambientale per le comunità, rispettando i criteri di sostenibilità economica.

Tra la holding industriale e le *not for profit* locali esisterà un rapporto privilegiato di fornitura/acquisto di materia prima per servizi (gas, energia, acqua...),

in grado di allineare gli interessi di due livelli lungo la filiera di business. Per la holding, le partecipazioni nelle società locali, pur non di controllo, avranno una valenza strategica di natura industriale, in quanto le *not for profit* locali rappresentano una sorta di “mercato *captive*” per le materie prime (gas ed energia elettrica). A nessuno sfugge come questo modello potrebbe essere applicato virtuosamente anche e soprattutto alla gestione dei rifiuti e dell'acqua potabile. Così come, ancora, a nessuno sfugge che un simile ragionamento sia essenziale anche per i settori del welfare. In questo libro vi è una proposta forte, chiara, decisa in favore della trasformazione culturale e imprenditoriale di quest'ultimo da sistema di costi a complesso di opportunità imprenditoriali che riannodi le fila delle generazioni e non le contrapponga l'una all'altra, così come legghi e non ponga in contrasto profitto e utilità sociale e quindi occupazionale nel welfare medesimo. Qui veniamo al cuore della questione sociale e delle disuguaglianze, che possono e debbono essere risolte sia secondo la classica via maestra dell'educazione come ascensore sociale, sia con quella meno classica, perché inedita, della trasformazione del tempo del declino della vita in tempo di crescita delle opportunità sociali per tutte le generazioni. Il saggio di Johnny Dotti – non può sfuggire a nessuno – è un contributo importante in questo senso.<sup>8</sup> Così come sarà importante discutere la formazione delle decisioni urbanistiche e immobiliari continuando la strada del confronto e della partecipazione, anziché nell'accordo tra oligarchie, che può essere rassicurante, ma troppo spesso corre il rischio di pagare

8 J. Dotti, “Per un welfare che contribuisca alla crescita della città”, *ivi*, pp. 281-295.

i prezzi di una razionalità troppo limitata perché escludente anziché includente. Il tutto dovrebbe porre al centro una riorganizzazione istituzionale omeostatica, ossia che assicuri la corrispondenza tra la trasformazione del tessuto cittadino e di quello dell'hinterland e le istituzioni politiche. Esse dovrebbero co-governarlo, ossia governarlo insieme a un ruolo nuovo e non più eludibile delle rappresentanze funzionali, che debbono e possono acquisire un nuovo profilo co-decisionale sulle questioni cruciali del governo, anzi, dei governi municipali. Allora molte diatribe si riveleranno inconcludenti, se non dannose.

Si riscoprirà che il comune, l'ente locale, secondo le lezioni di maestri come Massimo Severo Giannini e Adriano Olivetti, deve tornare a essere il cuore della vita politica nazionale. Senza più orpelli decisionali, dannosi per la partecipazione politica dei cittadini, in assenza della quale non vi è vita civile.

# UNA CITTÀ TUTTA SOSTENIBILE

*di Mauro Magatti, preside della facoltà di Sociologia  
dell'Università Cattolica di Milano*



## MILANO INAFFERRABILE

La tempesta finanziaria in cui è precipitata l'Italia negli ultimi mesi del 2011 costituisce l'occasione per il risveglio di un paese che, da più di dieci anni, ha imboccato una traiettoria di marginalità e decadenza. Sotto la regia di un governo guidato da un milanese, già rettore di una delle più importanti università della città – e composto da diversi ministri provenienti da altre autorevoli istituzioni ambrosiane – il paese prova a rialzarsi. Ancora una volta, molto del destino dell'Italia passa per Milano, città che, nel contesto nazionale, mantiene una preziosa differenza. Nella storia unitaria, infatti, Milano è il luogo in cui il modello italiano si è più intensamente ibridato con elementi e influenze esterne. Ciò ha permesso al capoluogo di raggiungere un'apertura e una complessità che non hanno riscontro in nessun'altra città italiana. In effetti, Milano non è rappresentativa tanto dell'Italia esistente, quanto del suo futuro; e se è vero che l'Italia non è Milano – città che nel resto della penisola è ammirata ma anche temuta – è ugualmente vero che, senza la differenza di cui è portatrice, il nostro paese sarebbe ancora più marginale rispetto ai processi della contemporaneità. Dopo tutto, il capoluogo lombardo rimane l'unica città d'Italia di cui c'è

traccia nelle classifiche internazionali dei nodi della rete globale. Per questo, in un momento di crisi come quello che stiamo attraversando, è essenziale che Milano riesca ancor più a rilanciarsi.

Interrogarsi sul destino di questa città è tutt'altro che facile, tanto più che non è affatto chiaro dove e, soprattutto, che cosa sia Milano.

Sappiamo infatti che, oggi ancor più di ieri, è riduttivo parlare della città solo con riferimento ai suoi confini amministrativi, comunali o provinciali. Questo perché è il cuore di un complesso sistema urbano, una città di città, che, grazie al continuo sviluppo tecnico ed economico, tende a estendersi, coinvolgendo realtà che fino a qualche anno fa non avremmo esitato a considerare separate. Oggi, grazie all'alta velocità, Torino e Bologna sono a un'ora di treno. Da questo punto di vista, Milano costituisce un *unicum*, non ancora sufficientemente pensato e, soprattutto, praticato.

Il primo scoglio è dunque quello dell'indeterminatezza che, più che dalla sua fisionomia, deriva dalla sua ontologia: non riuscendo a capire dov'è, Milano fatica ancor di più a capire che cos'è. Un'indeterminatezza che si riscontra persino tra le sue classi dirigenti – che sempre più spesso non sono originarie né vivono a Milano – e che incide sugli stessi destini della città. Rispetto ad altri centri più globalizzati, il capoluogo lombardo – che si conferma una città

di prima grandezza – soffre di una bassa autopercezione, che all'esterno diventa un'immagine sfuocata. Diverse concause – come l'indebolimento della borghesia industriale, la multisetorialità del suo tessuto produttivo, la frammentazione urbanistica – fanno sì che Milano non riesca a esprimere un'efficace narrazione di sé. Le diverse anime che compongono la città stentano a ritrovarsi in un discorso comune senza il quale le pratiche si disperdono e il governo perde lucidità.

Eppure l'identità di questa metropoli è scolpita nel suo stesso nome. In effetti, Milano – etimologicamente “terra di mezzo” collocata nel cuore della vasta pianura che circonda il Po, immediatamente a ridosso delle Alpi – storicamente è sempre stata luogo di scambio, incontro e mediazione. Ecco perché è prima di tutto costituita da coloro (cittadini, imprese, istituzioni non solo statali) che agiscono e pensano in relazione a ciò che sta oltre i suoi confini. Milano è una città che non deve essere letta attraverso le categorie della stanzialità; la sua natura è, piuttosto, espressione di quel movimento e di quel dinamismo che, secondo Jean-Luc Nancy, definisce l'essenza stessa della città contemporanea come

innanzitutto una circolazione, un trasporto, una corsa, una mobilità, una oscillazione, una vibrazione. Da ovunque essa rimanda fuori da sé: ma il suo fuori è sempre meno la campagna, [... ed] è piuttosto il fuori indefinito che si allontana e riurbanizza sempre più lontano [... Ogni] luogo urbano rinvia ad altri e non esiste o non consiste se non in tale rinvio.<sup>1</sup>

Ecco perché, in un certo senso, Milano rimane sempre inafferrabile. Definendosi relazionalmente, essa

va pensata come un campo di forze, tanto difficile da circoscrivere e da delimitare quanto attivo e dinamico e, proprio per questo, capace di svolgere un potente ruolo di attrazione e attivazione. L'unico equilibrio a cui può tendere è lo squilibrio che le viene dalla sua apertura. Per essere se stessa, Milano deve essere sempre oltre Milano.

CHE COSA C'È STATO E CHE COSA È MANCATO NELL'ULTIMA MODERNIZZAZIONE DI MILANO

Durante la lunga stagione postbellica, l'immagine di Milano ha costituito il principale contraltare a quella dell'Italia che, soprattutto attraverso il cinema, veniva internazionalmente offerta. La *dolce vita* romana che ha riempito l'immaginario italiano di tutto il mondo raccontava di un modo di vivere sideralmente lontano dalla concreta sobrietà milanese. Quasi che Milano non fosse propriamente Italia. Laboriosa e parsimoniosa, industriosa e amante dell'arte – anche se spesso distratta nella cura di se stessa – si è qualificata come la città del merito e delle professioni, dove si corre sempre ma dove, in cambio, è possibile essere apprezzati per le proprie capacità lavorative e così accedere al benessere economico. Per questo, Milano ha per molto tempo costituito il luogo di elezione dei tanti che, in tutta Italia, avevano idee e talento. Tutto ciò l'ha arricchita materialmente e spiritualmente, al punto da renderla la capitale morale del paese: coniugando solidarietà ed efficienza – frutto del sodalizio tra cattolicesimo ambrosiano e illuminismo lombardo – ha storicamente saputo essere luogo aperto, capace di combinare un'attitudine pratica, e perciò popolare – che ha sempre avuto a cuore l'applicazione, il saper fare, la laboriosità –, con una spiccata

<sup>1</sup> J.L. Nancy, *La città lontana*, Ombre corte, Verona 2002, p. 47.

vocazione culturale, punto d'incontro tra innovazione estetica (arte, bellezza, gusto), competenza tecnico-economica e sensibilità sociale-solidaristica. Con le parole di Giorgio Vittadini:

La città è viva perché in essa ha prevalso e prevale, su un idealismo innamorato di idee astratte e su un pragmatismo empirista incapace di cogliere i fenomeni in profondità, un tipo di conoscenza realista in cui la ragione è concepita come apertura alla realtà e non sua misura.<sup>2</sup>

Milano borghese e popolare, artigiana e operaia, laica e religiosa, ha a lungo creduto in una libertà conquistata in base alle competenze pratiche e alla professionalità, viste come fondamento della dignità individuale e del mutuo riconoscimento. Per questo, è da sempre la locomotiva della modernizzazione italiana. È da qui, infatti, che si sono irradiati molti tra i fenomeni più rilevanti della storia economico-sociale del nostro paese. Così è stato anche per l'ultima ondata di modernizzazione, che possiamo definire "post industriale". La "Milano da bere" degli anni ottanta, la città della moda e del design, delle televisioni e della medicina, della finanza e delle tante università, del terziario avanzato e delle grandi banche: è in questo modo che il capoluogo lombardo ha reinterpretato le trasformazioni economiche degli ultimi decenni. Negli anni, ciò ha determinato un profondo cambiamento dei ceti che compongono la città. Sparite le grandi famiglie industriali, ad affermarsi sono stati i professionisti del terziario avanzato e del post industriale: finanziari, immobilari, giornalisti, professori universitari, creativi. Contemporaneamente

Milano ha rafforzato i suoi legami con il mondo. Specializzandosi nelle funzioni direzionali e connettive al servizio dei tanti distretti industriali circostanti, ha avuto un ruolo cruciale nel far nascere e crescere i miti del *made in Italy* e della moda. Rispetto a un paese che ha per lo più ignorato le sfide poste dalla fase storica alle nostre spalle, Milano ha, dunque, ancora una volta, trainato il processo di modernizzazione italiano.

L'esplosione della crisi – che in qualche modo segna un punto di svolta nel sentiero di crescita seguito negli ultimi vent'anni – è l'occasione per fare un bilancio di questa intensa stagione. Non per dire che tutto è andato storto – il che, oltre che ingeneroso, sarebbe sbagliato – ma per cercare di capire i blocchi che oggi si devono superare.

È del tutto evidente, infatti, che la valutazione comparativa non va fatta con le altre città italiane, ma con quelle globali.

In tale prospettiva, il lavoro che qui presentiamo mi pare arrivi a una conclusione importante: secondo svariati indicatori, Milano si conferma saldamente inserita nei circuiti internazionali, vera e propria porta della globalizzazione italiana. Tuttavia, a un'analisi più approfondita, la transizione compiuta dal capoluogo lombardo negli ultimi anni risulta ancora caratterizzata da incertezze e incompiutezze. Su questo punto i contributi raccolti in questo volume mostrano una significativa convergenza. L'occasione di modernizzazione offerta dalle privatizzazioni bancarie, che ha avuto come epicentro Milano, non è stata colta a pieno, come mostra analiticamente Pietro Modiano nel suo intervento.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Si veda il contributo di Giorgio Vittadini, "Cultura e istruzione a Milano", in M. Magatti, G. Sapelli (a cura di), *Progetto Milano. Idee e proposte per la città di domani*, Bruno Mondadori, Milano 2012, p. 161.

<sup>3</sup> P. Modiano, "Spunti per una riflessione sulla finanza milanese", *ivi*, pp. 127-143.

Le privatizzazioni, infatti, che pure hanno proiettato il paese fuori dall'isolamento, non hanno sciolto il nodo di fondo che strozza il sistema economico italiano e milanese, stretto tra marginalità internazionale e legami localistici. Seguendo Modiano, il processo di concentrazione che ha portato alla costituzione di due giganti bancari milanesi, a fronte di un sistema produttivo locale e frammentato, rischia di rimanere una fuga in avanti: l'adozione di un modello bancario di taglio anglosassone segna, infatti, una linea di contraddizione rispetto alla realtà italiana, fatta ancora di imprese di piccole e medie dimensioni, per lo più a carattere familiare e legate al territorio. Tanto più che Milano, il cui ruolo di capitale finanziaria del paese è stato confermato da tali processi, non è riuscita a costituirsi come un centro finanziario di portata europea.

In positivo, occorre domandarsi quale compito le grandi istituzioni finanziarie potranno svolgere, in futuro, per aiutare il sistema produttivo a superare il suo endemico nanismo, favorendo quel processo di gerarchizzazione o almeno integrazione di cui si sente la necessità.

Allo stesso modo, dal punto di vista urbanistico, la potente ondata di iniziative che ha investito la città lascia irrisolte diverse questioni. Nel suo contributo, Matteo Bolocan Goldstein evidenzia come, negli anni alle nostre spalle, intere aree della città siano state oggetto di numerosi interventi, alcuni dei quali anche cospicui, senza però che sia possibile riconoscerci una traiettoria di sviluppo comune.<sup>4</sup> Il volto di Milano sta rapidamente cambiando, adeguandosi agli standard di molte altre città globali,

ma in questa dinamica emerge in modo ancora più evidente la cronica debolezza delle connessioni interne, sia territoriali sia funzionali. Per questo, trasformazioni spazialmente rilevanti, che combinano i processi più diversi – da quelli concentrati e intensivi a quelli molecolari –, rischiano di rimanere episodi isolati, con un debole impatto sulla città nel suo insieme, nonostante i notevoli investimenti economici che i grandi progetti/cantieri hanno richiesto. Il rischio è che, al termine di questo ciclo di modernizzazione, il tessuto urbanistico si ritrovi ancor più squilibrato, specialmente per quanto riguarda la relazione tra la dimensione pubblica e quella privata, con conseguenze negative sulla qualità della vita e quindi sull'attrattività della città.

Alla medesima conclusione si arriva leggendo il saggio di Giorgio Vittadini, centrato sui temi dell'istruzione e della ricerca.<sup>5</sup> In tali ambiti Milano ha un patrimonio incomparabile rispetto alle altre città italiane, con grandi istituzioni in grado di reggere la sfida globale, e il suo ruolo, in questo campo, negli ultimi anni si è addirittura rafforzato. Tuttavia, i margini di miglioramento, rispetto agli standard internazionali, rimangono ampi. La città fa ancora fatica ad attirare nuovi talenti, mentre si segnala l'emorragia di cervelli che, partendo dalle università, guardano altrove per poter essere valorizzati. La capacità, poi, di attrarre studenti e docenti stranieri rimane contenuta. Ancora da migliorare, inoltre, è la relazione tra gli atenei e il tessuto economico circostante, laddove le pratiche concrete di collaborazione rimangono ancora relativamente rare. Pur a fronte di strutture di elevata qualità, la

4 M. Bolocan Goldstein, "Riconfigurazioni spaziali di Milano nella mondializzazione", *ivi*, pp. 251-279.

5 G. Vittadini, "Cultura e istruzione a Milano", *op. cit.*, pp. 161-193.

capacità del territorio di sviluppare un'offerta di eccellenza nel panorama europeo, in particolare a livello di master e dottorati, rimane insoddisfacente. Per quanto riguarda i processi d'innovazione, Roberto Verganti mostra come, nella sua indubbia capacità di giocare un ruolo da protagonista nei flussi dell'innovazione creativa, Milano presenti ancora un quadro con luci e ombre.<sup>6</sup> Le luci sono note, rappresentate in particolare dal design e dalla moda; tra le ombre si annoverano innanzitutto i problemi di connessione tra l'ecosistema dell'innovazione milanese e quello globale negli ambiti oggi a più forte crescita, in particolare quelli legati alle tecnologie della comunicazione e dell'informazione, alle grandi sfide globali della sostenibilità, dell'energia, dell'alimentazione, dei servizi avanzati. A ciò si deve aggiungere un'insufficiente capacità di trasferire know-how e servizi dal livello locale ai mercati globali: la conoscenza prodotta localmente, anche quando importante perché sostenuta da una buona domanda interna, fatica a entrare in circuiti virtuosi di scambio con l'esterno.

In riferimento all'innovazione specificatamente digitale, il saggio di Andrea Granelli evidenzia un ulteriore tratto di incompiutezza:<sup>7</sup> Milano, infatti, è la prima città italiana per infrastruttura internet, ma in termini di connettività delle dorsali si posiziona al nono posto in Europa e al decimo se si considera il Mix (il punto di interconnessione delle reti internet). Anche qui, la mancanza di una progettualità condivisa costituisce un grave ostacolo ai miglioramenti in termini di qualità della vita e

di sostenibilità ambientale che le tecnologie digitali, poste al servizio di Milano, potrebbero contribuire a realizzare. Basta usare l'automobile in città per vedere come il sistema dei semafori sia difettoso, mancando qualunque efficace sincronizzazione. Di fatto, i tanti progetti di digitalizzazione realizzati a Milano negli ultimi anni sono stati concepiti e implementati a macchia di leopardo, in assenza di una politica e di una visione condivisa sul digitale – proprio come avvenuto per gli interventi urbani –, mentre i problemi di connettività e di *digital divide*, che si registrano oggi anche in zone con importanti concentrazioni industriali, sono il risultato di processi di infrastrutturazione che hanno seguito logiche difformi e indipendenti dalla morfologia del territorio.

Tutto questo ha inevitabili conseguenze sul tessuto socio-economico della città che, come osserva Costanzo Ranci, è la più ricca d'Italia, ma anche la più diseguale. Alla disunità funzionale si correla, dunque, una perdita di coesione sociale – portato del formarsi di una sorta di *underclass* etnica e della crisi della famiglia come agenzia principale del welfare ambrosiano – acuita dal progressivo indebolimento del ceto medio autonomo e professionale, che contribuisce a radicalizzare il dualismo sociale ed economico della città.<sup>8</sup>

Rispetto alle grandi metropoli dell'Europa settentrionale, oltre all'elevata molecularizzazione del tessuto produttivo, Milano presenta un basso livello d'istruzione e di qualificazione professionale della forza lavoro e una minore efficacia riequilibrativa nella capacità dell'intervento pubblico. Il

6 R. Verganti, "L'innovazione. Milano negli ecosistemi della creatività", *ivi*, pp. 109-126.

7 A. Granelli, "Milano 'digitale': quali prospettive?", *ivi*, pp. 195-217.

8 C. Ranci, "Ristratificazioni. Come cambia la struttura sociale di Milano", *ivi*, pp. 221-249.

risultato è un modello sociale e urbano ibrido che combina, in modo contraddittorio, tratti tipici delle città occidentali europee a elementi caratteristici di quelle mediterranee: con il progressivo spostamento delle famiglie di ceto medio, in particolare giovani, nell'hinterland, il comune di Milano diventa sempre più città di single e di anziani, popolato dall'esercizio di pendolari che quotidianamente si riversa nel centro e da una folta presenza di immigrati, verso i quali manca una vera e propria politica di integrazione.

Il bilancio della stagione che è alle nostre spalle, iniziata con gli anni ottanta, mostra dunque che del ritardo italiano si trova traccia anche a Milano, la quale è senz'altro la città più globalizzata del paese, ma, come osserva Gianmarco Ottaviano, con tutta una serie di debolezze che non devono essere sottovalutate.<sup>9</sup> Specularmente, si può ipotizzare che il ritardo italiano sia, almeno in parte, riconducibile all'incompiutezza della modernizzazione realizzatasi nel capoluogo lombardo. Essa può essere meglio compresa alla luce di due ulteriori considerazioni. È chiaro, infatti, che Milano rimane, oggi più di ieri, terra di mezzo, attraversata com'è da flussi ed eventi che la travalicano e che uniscono il locale con il globale. Dunque, sta ancora in mezzo, ma su una scala e secondo modalità completamente diverse dal passato: da un lato, il suo bacino locale coincide sempre più distintamente con l'intero Nord Italia che, in modo sempre più massiccio, guarda proprio a Milano come al punto di riferimento per inserirsi nei flussi globali; dall'altro, la sua estensione connettiva tende a esplodere, non essendo più conte-

nuta nemmeno alla sola dimensione europea – che pure rimane lo spazio geo-economico di riferimento fondamentale –, ma aprendosi sempre più decisamente verso il mondo intero.

Il problema è che questo doppio processo – ristrutturazione del rapporto con il “contado” e creazione di connessioni propriamente globali – comporta uno sforzo enorme che necessariamente è destinato a toccare, per essere efficace, tutte le fibre del tessuto sociale, economico e istituzionale della città. Milano è, da questo punto di vista, nel mezzo di una metamorfosi spinta e sollecitata – come spesso accade nella storia – più che da un lucido disegno modernizzatore ideato e perseguito dalle classi dirigenti milanesi, dall'enorme peso economico ricoperto dalla regione in cui si situa; un'area che rimane straordinariamente integrata dal punto di vista economico sia dal lato dei consumi sia da quello della produzione.

Come ricorda Enzo Rullani, oggi, nel bel mezzo della grave crisi italiana, Milano non può più contare sulle sollecitazioni esogene, provenienti da quel capitalismo distrettuale diffuso che ne ha sospinto la terziarizzazione.<sup>10</sup> Di fronte alla crisi in cui si dibatte l'intera economia nostrana, è piuttosto al capoluogo lombardo che tocca il compito di assumere più attivamente la leadership, diventando il punto di emanazione attiva di un'ulteriore fase di modernizzazione. Uno sforzo che Milano deve compiere, prima di tutto, per se stessa, dato che la sua sorta di “rendita di posizione” – che le deriva dall'essere il centro di una vasta area produttiva – è ormai a rischio di esaurimento.

La questione è che, nelle sue stesse strutture qua-

9 G.I.P. Ottaviano, “Città, imprese e persone: le sfide della nuova stagione della globalizzazione”, *ivi*, pp. 75-107.

10 E. Rullani, “Nuova città, nuova impresa. Milano nel capitalismo globale della conoscenza”, *ivi*, pp. 39-73.

lificanti – le infrastrutture della comunicazione (aeroporti, ferrovie), i servizi avanzati per le imprese, le eccellenze nel campo dell'economia (moda, design, media), della ricerca (università, grandi ospedali), dell'arte (Brera, La Scala) e dello sport – Milano deve ancora portare a termine la transizione alla forma di capitalismo globalizzato che, seguendo Pierangelo Sequeri<sup>11</sup> e George Stigler, possiamo definire “cognitivo”. Nonostante i notevoli passi in avanti compiuti in questi anni e le tante aree di eccellenza, la città non dispone ancora in misura adeguata dei codici tecnici, estetici, spirituali che segnano il tempo che viviamo e che costituiscono la sostanza, per così dire, della “immaterialità” postmoderna globalizzata.

Tale insufficienza è riconoscibile sia nella (inadeguata) qualità di alcuni suoi vertici sia – e soprattutto – nella (scarsa) penetrazione degli standard necessari per far fronte alla sfida della contemporaneità – come dimostra, per esempio, la percentuale ancora troppo bassa di ricercatori sul totale della manodopera – nelle profondità del tessuto sociale. Anche nelle aree in cui Milano ha il possesso di tali codici, come nel caso della moda o della medicina, è evidente la fatica della disseminazione. Per Milano, però, come e più che per il resto del paese, raggiungere un più alto livello di padronanza e di condivisione di tali codici è condizione necessaria (seppure non sufficiente) per continuare ad alimentare quella vitalità che rende l'intera regione circostante così attraente per il mondo di oggi e di domani. La nuova modernizzazione a cui Milano deve guardare consiste nel realizzare quel salto cognitivo – nelle sue implicazioni infrastrutturali, economiche, sociali, culturali e spirituali – che il tempo richiede.

#### IL NOMOS DELLA “TERRA” NELL’ERA DEL “MARE” TECNICO

Milano si accosta alla nuova fase storica aderendo perfettamente alla sua identità profonda, anche se a cambiare è la natura della sua medietà. In effetti, la portata del cambiamento è tale che induce a chiedersi, nell'era dell'immaterialità e della mobilità, abbia ancora senso utilizzare una metafora terrestre: si può, cioè, parlare oggi di “terra” (nell'espressione “terra di mezzo”)? E se sì, in che senso?

Nella sua teoria politica, Carl Schmitt contrapponeva il mare alla terra, laddove il primo è il regno dell'instabilità, del movimento, della libertà, mentre la seconda è stabilità, ordine, distinzione. Secondo l'autore tedesco, a partire dal momento in cui l'ordine terraneo europeo collassa a seguito della scoperta dell'America, tutta la vicenda moderna ha a che fare con questa distinzione e con i suoi profondi intrecci con lo sviluppo tecnico:

il passo verso un'esistenza puramente marittima provoca, in se stesso e nella sua interna ulteriore conseguenza, la creazione della tecnica in quanto forza dotata di leggi proprie. In tutta quella parte di tecnica che si era sviluppata nell'ambito di un'esistenza prevalentemente terranea, non c'era una vera tecnica assoluta [...] lo scatenamento del progresso tecnico è comprensibile solamente da un'esistenza marittima [...] tutto ciò che si lascia riassumere nell'espressione “tecnica scatenata”, si sviluppa solamente [...] sul terreno di coltura e nel clima di un'esistenza marittima.<sup>12</sup>

Il tema è tutt'altro che archiviato. Negli ultimi vent'anni, infatti, il processo di globalizzazione si è fondamentalmente dispiegato in rapporto al

11 P. Sequeri, “Il Caffè nell'era di internet. Appunti sul sistema urbano della cultura a Milano”, *ivi*, pp. 147-160.

12 C. Schmitt, *Dialogo sul nuovo spazio*, Giuffrè, Milano 1986, p.100.

costituirsi di un sistema tecnico planetario che, nel sostenere la mobilità dei fattori, ha causato la crisi della sovranità degli stati territoriali (*in primis* quelli europei) e, con essa, il nuovo protagonismo di città e *city region*, più rapide nell'adattarsi alla nuova proiezione globale. Ora la crisi interrompe questa dinamica, riportando in auge la questione della politica, cioè la ridefinizione di confini e rapporti di forza: nel nuovo "mare tecnico" (il sistema tecnico planetario) nel quale la nostra vita sociale ha luogo, qual è il significato della "terra" (cioè, com'è possibile la ricostruzione di comunità di mutuo riconoscimento di natura fondamentale politica)? Parlare di Milano, e del suo futuro, significa collocarsi all'interno di un tale scenario, che rimette in discussione il rapporto della città con il Nord Italia, con il più ampio contesto italiano e con quello europeo. In questo senso, interrogarsi sul futuro di Milano significa riflettere su che cosa oggi definisce la "terra".

Per cominciare a sviluppare il ragionamento può essere interessante osservare che il termine "terra" significa secco, non umido, in contrapposizione al mare. L'espressione "gran secca", con cui Dante denomina la terra, indica come questa, per esistere, debba emergere dal mare, rispetto al quale sta in relazione, senza esserne sommersa. La terra dà dunque il senso di una solidità e di una permanenza, cioè di una storia, di un lavoro, di un futuro. Ma anche di un servizio. Secondo Schmitt, la parola greca *nomos* può essere ricondotta a una triplice radice etimologica *Nehmen-Teilen-Weiden*: la prima rinvia all'idea di presa, di conquista; la seconda alla divisione e alla spartizione; la terza alla coltivazione e alla valorizzazione. Benché tutte e tre queste prospettive tendano a riemergere quando si parla di terra, è soprattutto quest'ultima che, nel trattare la

città contemporanea, occorre considerare. Nel mare tecnico, la "terra" è quell'emersione che rende possibile la vita umana associata, mettendo la tecnica al servizio dei suoi abitanti. In cambio, essa richiede fatica e investimento: per dare frutto e servire i suoi abitanti, la terra deve essere lavorata e curata. Parlare di terra, nell'era tecnica, è dunque una scelta di fondo, di natura eminentemente politica, in opposizione alle visioni secondo le quali si tratta semplicemente di potenziare quelle funzioni che rendono possibile la libera circolazione dei fattori della produzione (tra cui gli esseri umani). Se, infatti, è fuori discussione che, a seguito della nuova fase della modernizzazione realizzatasi negli ultimi decenni, i network e la mobilità contano molto (tanto più in un paese che per anni non se n'è occupato), allo stesso modo occorre domandarsi perché, proprio negli ultimi vent'anni, le città e/o le regioni abbiano conosciuto una nuova centralità. La risposta è che, nonostante tutto, la "terra" torna a essere protagonista anche se in un modo diverso rispetto al passato. Una tale affermazione trova un'importante conferma nelle ricerche sulle performance delle città internazionali: a vincere sono quelle che riescono a ricomporre, in modo dinamico, la tecnica con il senso, il funzionamento con il significato, l'efficienza con l'affettività, la crescita con il limite. È questo il *nomos* della terra nell'era del mare tecnico, laddove una terra esiste solo se vengono create le condizioni strutturali e simboliche che la definiscono in rapporto a ciò che le sta attorno. Se, infatti, non si dà "terra" senza emersione, al tempo stesso nessuna terra può vivere indipendentemente dal mare che, fuor di metafora, è oggi il sistema tecnico planetario, con i codici, i linguaggi, le pratiche e i flussi di cui è costituito. Ciò porta a due considerazioni sintetiche. La prima

è che, oggi, la terra si ridefinisce come contenitore di un valore che, invece di disperdersi, si deposita. Esiste solo laddove si compie questa capacità di deposito. Infatti, come scrivono Michael Porter e Mark Kramer, per reggere le sfide della “seconda globalizzazione” – quella che si delinea con la crisi e le sue conseguenze – occorre produrre, senza limitarsi a consumare, *valore condiviso*, laddove la nozione di “valore” non è riducibile a una declinazione meramente economicistica.<sup>13</sup> Valore, infatti, è tutto ciò che viene condiviso dalle parti e, in questo senso, è di comune interesse. In un mondo aperto e in movimento, il valore è il riconoscimento di un interesse comune – che possiamo chiamare anche bene comune – e che, proprio per questo, si costituisce come differenza rispetto all’ambiente circostante. In questo senso, è ciò che insieme si decide di far esistere, attraverso un atto di mutuo riconoscimento e affidamento, a partire da una storia, una cultura, una tradizione – intese non come gabbie immutabili, ma come punti di appoggio per l’azione individuale e organizzata – e in rapporto alla conoscenza concreta delle condizioni di contesto nelle quali tale azione ha luogo. Come tali, questi valori non sono astrazioni, generici principi o desideri, ma risposte tangibili alla sfida della concretezza, per il benessere e lo sviluppo di una data comunità. Come tutti sappiamo oggi, a fronte del ritardo accumulato in questi anni, l’Italia deve recuperare margini di produttività lungo tutta la catena del valore. Questo perché, come osservano ancora Porter e Kramer, in ambiti cruciali – quali, per esempio, l’approvvigionamento energetico, la logistica, i ca-

nali di acquisto e distribuzione, la produttività dei dipendenti, la localizzazione, i processi di innovazione, la costruzione di brand di qualità –

la catena del valore di un’impresa influenza inevitabilmente – e viene influenzata da – numerose problematiche sociali, come l’utilizzo delle risorse naturali e dell’acqua, l’igiene e la sicurezza, le condizioni di lavoro e le parità di trattamento. [...] Molte delle externalità impongono dei costi interni all’azienda anche in assenza di una regolamentazione o di imposte sulle risorse. [...] Il nuovo pensiero rivela la congruità tra progresso sociale e produttività della catena del valore.<sup>14</sup>

In questa prospettiva, immersi nel mare tecnico, il lavorare la terra significa concretamente far sì che il valore sia non solo creato, ma anche trattenuto. In economie aperte, non basta produrre valore. Occorre stabilizzarlo nello spazio e nel tempo in modo da riprodurlo. La teoria e la pratica del valore, oggi, si reggono sulla capacità di addensamento e di attivazione, su un mix di apertura e chiusura, di razionalizzazione e affettività, di efficienza e di senso. La seconda considerazione è che la terra non può più pensarsi, oggi, come separazione, ma solo come relazione. Qualsiasi terra, infatti, ha perso la sua autosufficienza e si costituisce solo in rapporto al mare della tecnica, da un lato, e ad altre terre emerse, dall’altro. Per questo la terra deve perdere il tradizionale riferimento alla separatezza e, con essa, al sangue. Come sappiamo, in questi decenni, la terra è ritornata alla ribalta del dibattito pubblico come risorsa identitaria reattiva più che proattiva, ma le nuove condizioni ci costringono ad andare al di là di questa discussione. In tema

13 M.E. Porter, M.R. Kramer, “Creating Shared Value”, in “Harvard Business Review”, n. 1-2, gennaio-febbraio 2011, pp. 62-77.

14 Ivi, p. 76.

di città, si tratta, come scrive Richard Sennett, di superare l'idea secondo cui, per avere margini attivi, occorre cancellare qualsiasi forma di resistenza/distinzione tra i gruppi. Per evitare i rischi che da ciò deriverebbero è utile, continua Sennett, riferirsi alla distinzione utilizzata dai biologi tra parete e membrana cellulare: «una parete cellulare trattiene tutto per quanto possibile e dà via quanto meno possibile. Una membrana è un altro tipo di bordo: è sia poroso sia resistente, le cose fluiscono dentro e fuori, eppure la cellula mantiene la sua struttura».<sup>15</sup> In un mondo complesso e in movimento, per competere – emergere dai processi del mare tecnico – occorre chiudersi quel tanto che è necessario per essere veramente aperti. La metafora della membrana evoca un aspetto importante: contrariamente alla fase postbellica – quando le società nazionali costituivano mondi per lo più separati – oggi, nel mare aperto della seconda globalizzazione, occorre la capacità di stipulare “nuove alleanze” qualificate per il loro profilo relazionale e per il loro livello cognitivo. Nel mare tecnico ci si allea per costruire con-fini che non vogliono sigillare, ma consentire la differenza e permettere la relazione con il mondo intero che si struttura attorno a codici tecnici; non in uno spirito residuale e reattivo, ma come opzione strategica e consapevole. Allearsi significa, infatti, lavorare concretamente per creare le condizioni che permettono gli scambi con cerchie più ampie senza perdere consistenza interna, al livello cognitivo richiesto. Nel quadro delle società contemporanee, il governo delle città ha il compito di gerarchizzare il territorio, che lo struttura e lo connette,

costruendo le condizioni adatte a nuove forme di alleanza, flessibili e dinamiche, tra gli attori sociali. Collocandosi in uno spazio aperto, che va al di là dei suoi stessi confini, tale forma di governo fonda la sua sovranità sulla capacità di contribuire a creare le condizioni perché cittadini e imprese siano capaci di entrare in relazione con il mondo intero. Così facendo, la comunità può di nuovo emergere, tornando a far esistere, appunto, la terra. In un mondo avanzato, tecnico e culturalmente evoluto, il governo stabilizza ciò che è instabile e fa permanere ciò che è mobile.

#### LA NUOVA FABBRICA DI MILANO

La fabbrica è il luogo del fare, del produrre, del creare attraverso l'azione. Mai come oggi, una città come Milano – proprio in quanto nodo della rete globale – si definisce come una fabbrica. Ben prima della fase industriale, la fabbrica indica la capacità di lavorare a un progetto collettivo di lungo periodo, che impegna ingenti risorse umane, tecniche ed economiche per la realizzazione di un fine di rilievo. Non a caso risale al 1387 l'istituzione, da parte di Gian Galeazzo Visconti, della Fabbrica del Duomo, il cui compito era (ed è ancora oggi) quello di progettare, realizzare e mantenere la cattedrale milanese. Un'impresa che durò più di un secolo e che, alla fine, portò alla luce uno dei monumenti più grandiosi della storia dell'arte. Etimologicamente, fabbrica viene dal greco *phyo* che significa “sono, faccio che qualcosa sia, produco”. Ed è in questo senso originale che si deve oggi parlare di “nuova fabbrica di Milano”. A oltre seicento anni dall'avvio di quella grande opera, il nuovo Duomo da costruire è una città pienamente capace di realizzare

<sup>15</sup> R. Scruton, Z. Bauman, R. Sennett, “Idee circa il mondo in cui vogliamo vivere”, in “Vita e Pensiero”, n. 5, 2011.

le speranze di libertà, competenza e giustizia che sono simbolicamente incastonate nelle guglie della cattedrale di Milano e che il corso del progresso economico-sociale e democratico di questi secoli ha poi disseminato in tutta la società. Nei termini usati nelle pagine precedenti, ciò significa lavorare per far emergere Milano, terra di mezzo, nel mare tecnico della globalizzazione contemporanea. Un obiettivo che è quanto mai urgente oggi, in questi anni delicatissimi in cui si sta realizzando il passaggio da una fase storica a un'altra.

*Integrare funzionalmente e socialmente una piattaforma sempre più grande*

La terra emersa, oggi, deve essere pensata innanzitutto come una piattaforma in continua espansione che va rafforzata e integrata in relazione alle sue funzioni di connessione esterna e interna, oltre che alle sue forme abitative e sociali. Nel quadro della globalizzazione contemporanea, la piattaforma – la sua ampiezza e la sua qualità – costituisce un fattore strategico per partecipare ai flussi globali. Pensata come cuspide di una vasta piattaforma, Milano dispone di un vantaggio strategico notevolissimo, anche se assai complesso da governare. L'area milanese, infatti, a differenza delle conurbazioni sterminate che si sono moltiplicate negli ultimi anni in tutto il pianeta – si pensi, per esempio, a Città del Messico a Shanghai ma anche a Londra o Roma –, mantiene la caratteristica di essere città di città, costituita da un mosaico di luoghi, di vita e di universi di senso, attorno a cui si dispone una vasta popolazione di imprese, in buona misura manifatturiere. L'intera area è un arcipelago, non una città infinita, di cui Milano, intesa in senso stretto, è il nucleo, relativamente piccolo – poco più di un

milione di persone – di una galassia in espansione. Oggi, grazie all'alta velocità, Torino e Bologna, che distano un'ora di treno da Milano, entrano di fatto nella sua orbita. Ciò apre nuove opportunità e, insieme, nuovi problemi.

Le criticità di questo modello sono note. Esse riguardano essenzialmente la forte dipendenza funzionale dal centro, conseguenza di un sistema che rimane radiale, cronicamente sottodotato dal punto di vista infrastrutturale e per questo incapace di ottimizzare il dinamismo delle soggettività esistenti (nonostante importanti interventi compiuti dal lato dell'infrastrutturazione globalizzante, come Malpensa e la Fiera). Sussiste però soprattutto, e con l'estensione della piattaforma rischia di aggravarsi, un serio problema di *governance*, dato che l'organizzazione a cerchie concentriche della statualità italiana non riesce a far fronte alla natura dei problemi che interessano la piattaforma nel suo insieme e nelle sue relazioni interne ed esterne. Se visto come nucleo di una piattaforma in espansione, il capoluogo lombardo ha oggi la responsabilità specifica di mettersi alla testa di un movimento che miri a innovare il sistema della *governance* interna: da un lato, Milano non può pretendere di comandare il suo "contado", non l'ha mai fatto storicamente né può pensare di farlo oggi; dall'altro lato, però, il capoluogo non può sottrarsi al compito di sollecitare la gerarchizzazione delle priorità nel quadro di una corretta prospettiva spaziale e funzionale. L'occasione viene dalla proposta del governo di abolire le province, processo che offre il destro per promuovere l'avvio sperimentale di nuove modulazioni istituzionali volte a rafforzare la *governance* funzionale della piattaforma. Più che a un nuovo livello istituzionale (area metropolitana) occorre infatti pensare a forme innovative di *governance* fun-

zionale in grado di dettare un'agenda comune tra soggetti diversi e aggregare le risorse necessarie per la risoluzione dei problemi. Tale sperimentazione può essere realizzata a partire da tre questioni:

1) *Il sistema della mobilità, interna ed esterna, a tutt'oggi inadeguato.* La natura della piattaforma – il suo essere città di città – costituisce un fattore di straordinaria complessità, com'è reso evidente dai problemi permanenti nei flussi quotidiani della mobilità, da e verso il centro, e dai pesanti costi, anche in termini di inquinamento, che ciò produce. Per aumentare la produttività sistemica, l'intera strategia della mobilità merita, nei prossimi anni, di essere ulteriormente ripensata a partire dal completamento del collegamento circolare tra le città che sono satelliti nell'orbita di Milano e nel quadro di una politica cooperativa di decentramento strategico che, mirando alla più ricca articolazione funzionale interna, faccia crescere l'intera piattaforma. I vantaggi più evidenti di una tale strategia sono la riduzione della congestione verso il centro di Milano e una crescita dell'articolazione interna dell'intera area, a beneficio del centro che ha urgente bisogno di qualificare ulteriormente le sue funzioni più pregiate.

2) *La creazione di un ecosistema dell'innovazione e dei servizi.* La piattaforma entro cui Milano si colloca va pensata come un sistema di servizi evoluti: terziario avanzato, creatività, università e ricerca, sanità, formazione, ma anche utility ed energia. La mancanza di grandi imprese rende particolarmente importante la qualificazione dei servizi contestuali, dato che la piccola e media impresa incamera valore aggiunto – e servizi alla persona – dall'ambiente circostante, la qualità della vita rimane uno dei più importanti

fattori di competitività dei contesti urbani. I ritardi in questo campo sono ancora troppo grandi: dalle forniture energetiche agli istituti di ricerca, dalla formazione professionale al sistema finanziario, fino al caso della comunicazione digitale. Le priorità sono due. La prima è l'investimento nella ricerca, che costituisce il fattore competitivo strategico sul quale Milano deve puntare e che deve interessare tanto quella di base quanto quella applicata, realizzando la sistematica valorizzazione degli scambi tra mondo delle imprese, università, centri di ricerca. La seconda è l'investimento strategico negli ambiti energetico e telematico che, per la natura dell'area (città di città e polo industriale), costituiscono una risorsa o una strozzatura.

3) *L'investimento sui gruppi sociali più dinamici (giovani, donne, immigrati).* La crescita economica vive di uno spirito che esprime i movimenti profondi del tessuto sociale. Di fronte a una società invecchiata e che comincia ad avere problemi di integrazione, occorre interrogarsi per capire da dove possano venire i nuovi *animal spirit*.

Guardando alla composizione sociale di Milano, sono tre i gruppi che hanno il potenziale di innervare la città di nuova linfa ed è su questi che si deve investire:

— i giovani. Milano negli ultimi decenni è stata la città delle opportunità per chi aveva talento e buona volontà, oggi rischia di essere un luogo da cui i giovani se ne vanno. Occorre al più presto fermare e invertire questa tendenza, restituendo al capoluogo lombardo la fama di essere una città dove si premia il merito. Solo in questo modo, i giovani (italiani e stranieri) possono essere indotti a dare il meglio di loro stessi;

— le donne. In un città dove la componente femminile ha ormai livelli di istruzione più elevati

rispetto ai colleghi uomini (tra coloro che hanno meno di 35 anni) la valorizzazione di questa non è più solo una questione sociale, ma anche economica. Milano può essere leader nel valorizzare il contributo delle donne alla crescita a partire dalla creazione di quelle condizioni che ne rendono possibile un facile inserimento e la piena realizzazione nel mercato del lavoro – servizi per l’infanzia, contratti di lavoro più flessibili, pratiche di armonizzazione famiglia-lavoro – e la rimozione delle persistenti forme di discriminazione;

— gli immigrati (specie quelli ad alta qualificazione e i nuovi imprenditori). Se vuole essere città globale, Milano deve affrontare con più coraggio il tema della multietnicità, non solo in chiave sociale – integrare i nuovi cittadini – ma anche economica: per essere internazionale, una grande città deve essere capace di diventare un luogo in cui la diversità viene armoniosamente ricomposta.

#### *La strategia delle torri e la costruzione di un nuovo paesaggio urbano*

Per rafforzare l’integrazione nei circuiti globali, la piattaforma ha bisogno di torri, ovvero di istituzioni in grado di intercettare, elaborare e radicare linguaggi e pratiche costitutive del sistema planetario. Si tratta di codici tecnici ed economico-finanziari, ma anche di canoni estetici e simbolici.

Definiamo “torri” queste istituzioni perché devono essere sufficientemente “alte” e ricettive da arrivare là dove circolano e vengono elaborati i linguaggi della globalizzazione, pena la marginalizzazione dell’area in cui si trovano. Come grattacieli nello skyline urbano, così le torri a cui mi riferisco sono elementi cruciali per il collegamento della terra ai sistemi tecnici e all’elaborazione culturale con-

temporanea. Ciò, però, non è in sé garanzia che i linguaggi intercettati penetrino nei contesti sociali circostanti e che avvenga dunque l’emersione della terra. Per realizzare tale obiettivo, le torri devono anche riuscire a effettuare degli interscambi con i soggetti circostanti, mantenendo così il loro radicamento al luogo.

Ora, Milano dispone di una ricca dotazione di torri: ospedali prestigiosi, grandi banche, numerose università, celebri istituzioni artistiche, la più grande diocesi mondiale della Chiesa cattolica. Da questo punto di vista, pur senza essere una capitale, Milano vanta un patrimonio invidiabile che è poi uno dei segreti della sua forza. Eppure, se si guarda con attenzione, rispetto a questa ricca dotazione si impongono due considerazioni. La prima è che, almeno per alcuni aspetti, queste torri devono realizzare un nuovo salto di qualità, incrementando la loro capacità di impiegare i linguaggi universali e di fecondare i contesti circostanti. In particolare sono coinvolte:

— le università milanesi, tra le migliori del sistema italiano. Nonostante i significativi passi avanti realizzati in questi ultimi anni, il grado di integrazione internazionale di queste istituzioni è ancora insufficiente. Se la legittimazione fondamentale degli atenei sta oggi nella loro internazionalizzazione – in *primis* della ricerca e della didattica, in entrata e in uscita – occorre sollecitare e stimolare il rapido completamento di tale trasformazione;

— le grandi istituzioni artistiche della città che, pur costituendo una straordinaria eccellenza di Milano e rappresentando un punto di riferimento su scala internazionale, stentano a diventare veri poli di attrazione di nuove risorse umane, finanziarie e strumentali;

— le grandi banche che escono dalla stagione dell’integrazione verticale, ma devono ancora pienamente

dimostrare di essere davvero soggetti internazionali, in grado di mantenere un legame con la loro identità originaria e insieme di essere veicolo di internazionalizzazione dell'intero sistema economico italiano.

La seconda considerazione riguarda, invece, l'aumento del numero e della varietà delle torri nella prospettiva della costruzione di un nuovo paesaggio urbano. Circa il primo aspetto, nuove torri possono sorgere in relazione alle eccellenze di cui Milano già dispone. Si pensi al caso della moda o del design, settori strategici che fanno scuola nel mondo e si basano sulla grande tradizione imprenditoriale di Milano. Eppure, proprio in questi ambiti, Milano sente molto forte la concorrenza di grandi città come New York o Parigi. Ecco allora l'opportunità di creare, proprio in questi settori, nuove torri, cioè grandi istituzioni di riferimento che permettano di conservare e, se possibile, rafforzare la qualificazione della città in questi campi. In tale prospettiva si pone la realizzazione di un grande museo multimediale del design, obiettivo che potrebbe anche realizzarsi attraverso un rilancio in grande stile della Triennale, nella logica di quella nuova alleanza tra pubblico e privato di cui si accennava sopra.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, seguendo l'esempio di molte altre città internazionali, si tratta di rafforzare la strada già intrapresa negli ultimi anni investendo sulla nascita di poli funzionali.

L'obiettivo deve essere quello di disegnare un nuovo paesaggio urbano che faccia emergere e renda percepibili le tante sfaccettature di Milano. La zona Bicocca – quartiere universitario e della ricerca – e, potenzialmente almeno, il cantiere di CityLife – dove si può pensare a un museo del design – costituiscono due occasioni concrete, soprattutto in vista della creazione di nuove forme di collaborazione pubblico-privato.

*Rafforzare le infrastrutture del nodo, sviluppare le catene del valore, infittire l'agenda degli eventi*

Il terzo piano strutturale riguarda il rafforzamento strategico delle connessioni di cui la città dispone rispetto ai circuiti globali. A questo proposito è utile distinguere tra le reti – forme di connessione relativamente poco strutturate attraverso cui i soggetti radicati localmente hanno la possibilità di inserirsi nei flussi globali –, le catene del valore – connessioni più organizzate e chiuse che si strutturano attorno a sistemi proprietari o di partnership formalizzata – e gli eventi, cioè occasioni grazie alle quali la città ha la possibilità di affermare la propria presenza all'interno dei circuiti globali. È mediante questa varietà di piani – che vanno pensati e agiti insieme – che la terra nel mare tecnico entra in relazione con gli altri contesti, accrescendo così la propria capacità di generare valore.

Rispetto a questi obiettivi, la città ha tre sfide da affrontare:

1) Milano è ben inserita nei flussi globali. Sono infatti numerose le reti che si sviluppano attorno alle sue torri, ma anche i simboli contano. Per esempio, anche grazie all'importanza del settore moda e design, la città è ben introdotta nei circuiti dello shopping e dell'arte, che costituiscono due potenti attivatori di flussi turistici. Dal punto di vista infrastrutturale va notata l'accresciuta capacità di Milano di fare rete: Malpensa, la Fiera e l'alta velocità sono asset assai significativi, che hanno aiutato a cambiare le condizioni delle connessioni dell'intera area. Tuttavia, anche su questo piano ci sono ancora margini di miglioramento.

Per quanto riguarda gli aeroporti, Malpensa rimane infatti un parziale insuccesso, mentre manca ancora una chiara visione strategica sul sistema aeropor-

tuale che ruota attorno a Milano, sulla sua eventuale specializzazione, oltre che sull'organizzazione dei collegamenti. Anche per quanto concerne la Fiera, che ha ottenuto un risultato sicuramente più positivo, si può pensare che le potenzialità dell'investimento possano avere ulteriori possibilità di esplorazione. L'alta velocità deve completare le sue direzioni di marcia, verso Padova e verso Genova. Dunque, occorre completare il percorso iniziato a metà degli anni novanta migliorando l'efficienza complessiva delle infrastrutture di rete.

2) Milano rimane un centro direzionale, sede di numerose filiali di multinazionali. Da questo punto di vista, la città rivela un profilo tendenzialmente passivo, essendo un terminale di reti o catene del valore esterne che la considerano un luogo dove occorre trovarsi, perché nucleo centrale di un vasto e interessante territorio; la qualità degli investimenti effettuati nell'area rimane però limitata. Queste connessioni, per quanto positive e indice dell'importanza della città e della sua capacità di attrazione, tendono più allo sfruttamento del valore esistente che alla sua rigenerazione e/o espansione. Da questo punto di vista, si tratta di una situazione che alla lunga rischia di diventare penalizzante. Per contrastare questa deriva Milano deve puntare a essere soggetto attivo nella creazione di catene del valore, interne ed esterne. Questo dipende soprattutto dalla dimensione dei soggetti economici e istituzionali che vi operano, troppo piccola per disporre di risorse organizzative e finanziarie adeguate rispetto ai processi globali. Le reti che hanno la testa a Milano sono anche molto lunghe, ma tendenzialmente esili: è il caso delle tante imprese esportatrici di nicchia che spendono la loro qualificazione nel rapporto esclusivo con un particolare cliente o mercato. Se

vuole fare un salto di qualità, Milano deve puntare a potenziare le soggettività economiche presenti nell'area, anche mettendo a frutto la presenza dei due principali gruppi bancari italiani.

3) Occorre infittire l'agenda degli eventi della città, che costituiscono un veicolo prezioso per migliorare l'inserimento nei flussi globali. In effetti, il capoluogo lombardo ha un buon rendimento per quanto riguarda la sua capacità di progettare e realizzare iniziative adeguate a questo fine: oltre a essere una delle capitali dello sport europeo e un importante centro religioso, ha un calendario ricco di grandi eventi, a cadenza di solito annuale, che hanno risonanza mondiale. La Settimana della Moda e il Salone del Mobile, per citare i due appuntamenti più importanti, rendono Milano famosa in tutto il mondo, generando un indotto che sostiene l'attività economica lungo tutto l'arco dell'anno. Tuttavia, ci sono margini di ulteriore sviluppo: la strategia da seguire deve essere quella di puntare a far aumentare il numero di occasioni nelle quali possa diventare "obbligatorio" passare da Milano.

#### MILANO DA AMARE

Per far emergere e rendere produttiva la terra nel mare tecnico, oltre a razionalizzare gli elementi strutturali, è necessario far crescere la qualità umana e il capitale sociale di chi la lavora, arricchendo altresì le comunità che la popolano. Nemmeno nell'era della tecnica una terra può prosperare se non ci si preoccupa anche della crescita delle persone, della qualità della vita e dell'elaborazione di un logos in grado di comporre l'esplosiva vitalità umana. Tanto più quella che si trova in una grande me-

tropoli. Gli studi sugli ambienti urbani confermano che il successo delle città contemporanee dipende da una molteplicità di fattori, molti dei quali immateriali e qualitativi: la possibilità di dare un futuro a Milano passa dunque anche dalla capacità di declinare quest'ulteriore dimensione che, in ordine di importanza, non è seconda a quella puramente strumentale-strutturale. Sappiamo infatti che, nelle società avanzate, la qualità del vivere costituisce un aspetto importante e qualificante anche dal punto di vista economico, sia perché agevola l'innovazione e l'introduzione di nuovi settori di attività, sia perché costituisce un *asset* per la concorrenza territoriale. L'elemento dell'affettività rimane decisivo: è grazie alla capacità di investire sulle dimensioni della bellezza e della condivisione di senso che una città globale – fatta di residenti stabili, pendolari, *city user*, immigrati, turisti, *businessman* e *professional* – si ritrova e cresce. Ciò porta a chiedersi: c'è qualcosa per cui si può amare Milano anche se non si è nati sotto la Madonnina?

Milano dispone di una forte tradizione di integrazione sociale, tuttavia, come rileva Costanzo Ranci, il cambiamento di questi anni inizia a eroderne le basi. Non si deve però dimenticare che il capoluogo lombardo ha un vantaggio enorme: *città di città*, è una metropoli senza esserlo. Inoltre, Milano rimane a metà strada tra il modello mitteleuropeo – che si fonda sull'individuo e sui servizi – e quello mediterraneo, centrato sulla famiglia, sulle relazioni e sul territorio. Non si tratta di fare del romanticismo, ma non c'è dubbio che questa medietà – che per alcuni aspetti è all'origine di molti problemi – può in realtà costituire un punto di forza, a patto che si elabori, per una città di città, un modello innovativo di welfare che eviti tanto il familismo – nella sua forma tradizionale incompa-

tibile con la modernità – quanto l'individualismo che, se estremizzato, desertifica la vita umana. Per riuscirci, occorre mettere a sistema le specificità del modello di sviluppo dell'area (in questo, molto italiana), il riconoscimento del ruolo della famiglia e la centralità del territorio, della piccola impresa e delle forme diffuse di associazionismo. Il tema che riemerge è la valorizzazione delle risorse relazionali e di luogo di cui un'area metropolitana come quella lombarda ancora dispone. Nella linea prefigurata da Johnny Dotti, emerge allora un progetto di welfare come componente strategica di un sistema di servizi alla persona visto non come ambito marginale e costo da minimizzare, ma come settore di investimento qualificante per lo sviluppo umano in contesto urbano.<sup>16</sup>

La seconda linea di sviluppo riguarda il *capitale umano* e il *sistema formativo*. Si tratta qui di decidersi a prendere seriamente la lezione di Amartya Sen e Martha Nussbaum, secondo i quali l'investimento più importante, per tenere insieme benessere e libertà, sviluppo economico e sviluppo sociale, è quello sulle persone. Ciò che si perde nella formazione non è mai un costo, ma sempre un investimento. Nel quadro del sistema tecnico planetario e di una società aperta, urge porre al centro dell'azione strategica di una città le *capability* personali, sul duplice piano della formazione e dell'inserimento nel mercato del lavoro. Come osserva Vittadini, in tema di scuola e di università, Milano è oggi la città più avanzata in Italia. Le indagini ci dicono, tra l'altro, che anche nelle materie scientifiche l'area milanese ha standard nettamente più alti di quelli del

16 J. Dotti, "Per un welfare che contribuisca alla crescita della città", in M. Magatti, G. Sapelli (a cura di), *Progetto Milano*, op. cit., pp. 281-295.

resto del paese, in linea con quelli delle principali città europee.

Sono ottime premesse, ma restano due nodi da sciogliere. Rendere eccellente, nel giro dei prossimi cinque anni, l'intero comparto formativo richiede scelte di fondo impegnative. Il sistema della formazione, infatti, ha bisogno di essere adeguatamente accreditato, portando garanzie attorno agli standard che è in grado di offrire. Al tempo stesso, questo ha bisogno di risorse aggiuntive senza le quali diventa difficile riuscire a realizzare miglioramenti significativi. Ciò implica l'adozione di una logica premiale in grado di sostenere quelle istituzioni che mostrano una più marcata capacità d'innovazione e successo. Una tale evoluzione deve riguardare l'intera filiera, dalle scuole materne sino all'università, coinvolgendo anche la formazione tecnico-pratica, che va ripensata e rilanciata a partire da una riduzione della distanza tra sapere formale e sapere applicato. Per far questo occorre stimolare e premiare l'innovazione della didattica, ancora molto rigida, e soprattutto favorire l'interscambio tra il sistema formativo e il mondo produttivo, nella duplice direzione di sostenere l'ingresso nell'impresa, specie in quella di piccole dimensioni, di giovani con un livello più alto di formazione formale e, nello stesso tempo, di accompagnare la crescita di alcune realtà aziendali attraverso forme di collaborazione con il mondo della ricerca.

L'ultima linea di sviluppo che suggeriamo punta, invece, a potenziare un elemento dell'identità di Milano che, seppur importante, rimane insufficientemente valorizzato. Lo spunto viene dal recente rapporto Oecd sull'Higher Education,<sup>17</sup> secondo il

quale Milano, oltre a disporre di un ottimo capitale universitario, ha anche, e forse soprattutto, un notevole potenziale nell'alta formazione nel campo della visual art, dell'arte, della creatività. In tale campo, il capoluogo lombardo è già città di riferimento internazionale, ma molto ancora rimane da fare. L'indicazione è interessante, tanto più che diversi dei comparti economici più rappresentativi della città hanno riguardato il lato estetico-simbolico: Milano è famosa in tutto il mondo per La Scala, la moda e il design sono settori trainanti, Brera rimane un punto di riferimento internazionale, senza contare la presenza, in città, di capolavori come il Duomo o il Cenacolo vinciano, e il fatto che la città è una tappa obbligata del circuito turistico dello shopping. Sul piano della formazione legata alla forza attrattiva del design, molti sono i corsi universitari, l'Accademia di Brera e lo Ied hanno una buona visibilità anche fuori dai confini nazionali e il Politecnico è un punto di riferimento. A partire da queste premesse, Milano ha concretamente la possibilità di acquisire una leadership internazionale in questo settore, mettendo a regime una serie di elementi al momento tra loro non connessi e investendo su un grande progetto che dia valore aggiunto, oltre che all'intero comparto, alla città nel suo complesso.

#### IL LOGOS DELL'EXPO: MILANO A SOSTENIBILITÀ TOTALE

Quando si parla di governo di una città si pensa in generale alla dimensione spaziale, mentre quella temporale viene di solito considerata come amorfa. In realtà, il tempo conta tanto quanto lo spazio nell'azione di governo; è l'occasione, il *kairos*, di cui

<sup>17</sup> Oecd, *Higher Education in regional and city development: Lombardy, Italy*, Parigi 2011.

parla Machiavelli. Questa osservazione vale, a pieno titolo, anche nel contesto contemporaneo, vista anche l'impossibilità di applicare schemi rigidi a una realtà in continuo mutamento, con il rischio di subire passivamente la dinamica di frammentazione che costituisce un effetto secondario del nostro modello di vita. A livello individuale e collettivo, un modo per contrastare tale rischio è fissare obiettivi sufficientemente chiari e vicini nel tempo in modo da permettere la mobilitazione attiva e convergente delle risorse disponibili. Luc Boltanski ed Ève Chiappello ne parlano nei termini di una "logica del progetto".<sup>18</sup> In ambito urbano, tale modalità di governo si traduce nell'organizzazione di grandi eventi che, oltre ad attrarre e mobilitare ingenti risorse economiche, permettano, se opportunamente gestiti, di definire un riferimento collettivo che, disponendosi sull'arco temporale, favorisca l'armonizzazione di iniziative anche molto diverse. In questa prospettiva, la riflessione sul futuro di Milano resterebbe incompiuta senza un riferimento a Expo 2015, evento che ha una dimensione strutturale e simbolica insieme.

Milano è stata, a lungo, la città industriale per eccellenza. Oggi, invece, è città dei servizi. Dal materiale è passata all'immateriale, anche se, come si è visto, mantiene un forte radicamento produttivo. Tale trasformazione strutturale ripropone, in maniera ancora più forte rispetto al recente passato, la questione del senso. Rispetto alla capacità di creare e di ricercare ancorata al fare, Milano oggettivamente detiene una spiccata specializzazione. Il senso potrebbe e dovrebbe emergere da una migliore

capacità della città di raccontare se stessa, le proprie attività, i propri successi, i propri gruppi emergenti. Per questo, è importante operare per giungere a una narrazione più integrata delle tante attività, dei tanti eventi e flussi che costituiscono la Milano di oggi. Come città di mezzo, non racconta una fissità, ma un movimento e una relazione; racconta la bellezza dello scambio e dell'apertura, stratificata, come luogo vivo. Luogo del sogno e dell'incontro, luogo dell'altrove. I media tradizionali (giornali e tv) sono lontanissimi dallo svolgere questo compito, ma le nuove tecnologie possono forse aprire una strada nuova. In questa prospettiva, l'Expo costituisce davvero un'occasione unica, che non va sprecata. Non solo perché immette Milano nel circuito degli eventi globali, che di per sé è già un valore aggiunto prezioso, ma anche per il contenuto della manifestazione – "Nutrire il pianeta" – che la colloca ancora, pienamente, come terra di mezzo, tra il Nord e il Sud del mondo, tra la ricchezza e la povertà, tra il cambiamento tecnologico e la tradizione culturale, tra l'industria e l'agricoltura, tra la produzione e i servizi, tra la tecnica e la terra, tra il popolo e l'élite, tra la deprivazione e il lusso, tra l'italianità e la mondialità.

Dopo aver dedicato questi primi anni a definire l'architettura logistica dell'Expo, ora è il tema che deve diventare centrale, per l'evento in sé ma anche per Milano e il suo modello di sviluppo. Sfamare il pianeta è, infatti, insieme una questione tecnica e una questione di senso. In una fase storica nella quale i paesi avanzati sperimentano la crisi di un sistema ipertecnico dove i mezzi sono infiniti e i fini inconsistenti, il tema dell'alimentazione si pone al crocevia di tutte le questioni: economiche, politiche, tecniche, religiose, culturali ed etiche.

Nell'era della "seconda globalizzazione", il tema

<sup>18</sup> L. Boltanski, È. Chiappello, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard, Parigi 1999.

dell'Expo può fare di Milano la capitale mondiale di un modello di sviluppo a "sostenibilità totale", centrato su un mix avanzato di innovazione tecnica, rispetto dell'ambiente, responsabilità sociale e solidarietà planetaria.

In questo modo, Milano ha una splendida occasione per rinnovare la sua stessa ontologia: "terra di mezzo", città di città, nodo della rete globale, il capoluogo lombardo ha davvero la possibilità di fare la differenza. Milano, infatti, è una grande città d'affari internazionale che rimane direttamente collegata a un'area importante dal punto di vista agricolo e manifatturiero, parte di un paese in cui quello dell'alimentazione è un tema sovrabbondante di cultura, prima diocesi mondiale di un paese cattolico che ha un'importante tradizione nella soli-

darietà internazionale, nel cuore del Mediterraneo, cerniera tra Nord e Sud lungo una delle frontiere più delicate del mondo contemporaneo.

Se si considera da questa prospettiva, l'Expo è molto più che un'occasione di vetrina. È l'opportunità, per Milano, di affermare, in modo nuovo, che cosa vuole rappresentare nel primo secolo del nuovo millennio, dunque di ri-narrare l'identità che la città vuole darsi, rileggendo la propria storia.

La prospettiva della sostenibilità totale – declinata nei luoghi e nei processi dell'Expo – è la possibilità più straordinaria di cui Milano dispone, dal punto di vista economico e simbolico, teorico e pratico, perché è l'occasione per individuare un discorso di senso che, senza costituire un letto di Procuste, funga da bussola per lo sviluppo della città ben oltre il 2015.

# MILANO VISTA DA ROMA

di Walter Tocci, vice sindaco di Roma tra il 1993 e il 2001, parlamentare, direttore del Centro per la Riforma dello Stato

È sempre utile tornare sulla relazione tra Roma e Milano per comprendere presente e futuro del nostro paese. La globalizzazione non solo non archivia il vecchio dualismo nazionale, ma per certi versi ne illumina aspetti prima nascosti.

Le due città, diceva Prezzolini, sono come annotazioni sul passaporto spirituale degli italiani, caratteri irriducibili e non di meno entrambi indispensabili per definire la fisionomia italiana. Tutto ciò è la conseguenza dell'eccentricità o meglio della mancata centralità di Roma, una capitale anomala che non è mai riuscita a rappresentare da sola l'intero carattere nazionale, come invece hanno saputo fare Londra o Parigi. In ogni caso, della relazione tra le due città è interessante sia il lato antitetico sia quello complementare.

Il primo si consolidò alla fine dell'Ottocento, in seguito alle delusioni del mito risorgimentale della Terza Roma e alla rivoluzione industriale settentrionale. Divenne chiaro all'opinione pubblica nazionale proprio nella competizione per le Expo dell'epoca, che Roma non riuscì a organizzare pur chiedendo i finanziamenti statali e Milano realizzò mirabilmente con le proprie

risorse in ben due edizioni, nel 1881 e nel 1894.<sup>1</sup> Il lato complementare, invece, è sempre stato meno visibile, pur esprimendosi in tante occasioni. Mi piace ricordare che le migliori politiche urbane di Roma nel Novecento sono state realizzate da due uomini del Nord: Edmondo Sanjust di Teulada, ingegnere capo del Genio Civile di Milano, con il piano regolatore del 1909 e il riformista pavese Giovanni Montemartini, con la municipalizzazione dei servizi. L'integrazione si è rafforzata, nel bene e nel male, soprattutto nella Prima Repubblica: *Miracolo a Milano* e *La Dolce Vita*, capitalismo familiare e capitalismo di Stato, Bettino Craxi e Giulio Andreotti. Poi si è rotta nella Seconda Repubblica perché Milano ha rinunciato a proporsi come modello morale per la nazione e anzi si è fatta rappresentare in politica da messaggi conflittuali al limite del separatismo. Forse le sue energie erano tanto assorbite dalla grande trasformazione dall'industria al terziario avanzato da non avere più la forza di spirito per pensare al resto del paese. Non avendo però la consapevolezza per gli altri non l'ha avuta neppure per sé stessa. Da quando è venuta meno la narrazione della borghesia industriale, la città, come dice Mauro Magatti, «soffre di una bassa autopercezione, che all'esterno diventa un'immagine sfuocata».<sup>2</sup>

Questa abdicazione milanese nel passaggio di secolo ha lasciato a Roma per la prima volta la possibilità di rappresentare da sola lo spirito di coesione nazionale. Le amministrazioni capitoline di centro-sinistra riuscirono a dare l'impressione che potesse

diventare la vera capitale per i meriti contemporanei e non solo in virtù delle glorie antiche. Il successo del Grande Giubileo riconquistò la fiducia degli italiani e il prestigio internazionale. La grande narrazione veltroniana propose al paese un Modello Roma di governo mite e solidale come alternativa credibile alle spaccionate leghiste e berlusconiane. Poi la sconfitta del 2008 rivelò la fragilità dell'illusione e improvvisamente emersero gli istinti del vecchio plebeismo romano che trovarono immediata rappresentazione nella destra romana. L'inadeguatezza del sindaco Alemanno ha riportato indietro le lancette verso la città burocratica e clientelare. Il nuovo sindaco dovrà risanare l'amministrazione cittadina e ricostituire una credibilità nazionale della capitale.

Nel frattempo molte ragioni chiedono di aprire un discorso nuovo tra il Settentrione e il paese. Le parole "lombardo" e "ambrosiano" perdono il significato aggressivo di questi anni per tornare a indicare risorse preziose dell'italianità. Con i nuovi politici milanesi, Giuliano Pisapia e Mario Monti, la sobrietà e la responsabilità sono tornate sulla scena come virtù che parlano alla nazione.

#### DIFFERENZE E COMPLEMENTARIETÀ

È possibile che il dualismo tra Roma e Milano ritrovi il lato complementare a partire dalle reciproche differenze, proprio perché queste non saranno più come prima, ma verranno rielaborate di fronte ai problemi del nuovo mondo.

Da sempre esse sono rappresentate da paradigmi opposti, uno orizzontale e l'altro verticale. *Mediolanum* è la città di mezzo che mette in relazione i territori, le culture e le economie. Non ha mai comandato sul

1 F. Bartolini, *Rivali d'Italia. Roma e Milano dal Settecento a oggi*, Laterza, Roma-Bari 2006, p. 128.

2 M. Magatti, "La nuova fabbrica di Milano (a sostenibilità totale)", in M. Magatti, G. Sapelli (a cura di), *Progetto Milano. Idee e proposte per la città di domani*, Bruno Mondadori, Milano 2012, p. 2.

contado, ma ha saputo alimentarsi della sua linfa restituendo i frutti della civiltà urbana. Non è mai rimasta chiusa nei confini nazionali, ma ha sempre cercato le strade del mondo.

Al contrario, la Città Eterna ha sempre rappresentato il potere che agisce dall'alto, a partire dal mondo antico fino alla centralizzazione statale, delegando ai suoi codici simbolici la tenuta in epoca moderna dei rapporti con il mondo. Intorno a sé ha creato il vuoto, prima con l'inerzia dello Stato Pontificio e poi con la bulimia dello *sprawl* immobiliare.

Le due città rappresentano in modo quasi puro le antitesi originarie: relazione e potere, rete e obelisco, regione-mondo e città-Stato. Eppure, la globalizzazione le costringerà in futuro a imparare qualcosa l'una dall'altra. Milano deve diventare un po' obelisco per aiutare l'economia dei distretti a percorrere le vie del mondo, perché essi non ce la fanno più solo con le proprie gambe e hanno bisogno di una leadership che li sostenga con i servizi del terziario avanzato e con i saperi contemporanei. Poi è anche nel suo interesse porsi di nuovo il problema dell'unità nazionale, in modo diverso dal passato, collocando la questione meridionale all'interno della politica euromediterranea. Molto può fare il rigore ambrosiano per convincere i tedeschi che al Sud non ci sono solo dei perdigiorno, ma esistono le potenzialità per una nuova fase di crescita civile ed economica. Sono lungimiranti le iniziative della Camera di Commercio milanese in tale direzione. Se la politica europea sarà generosa con le nuove democrazie nordafricane, più di quanto sia stata con i tiranni, raccoglierà molti frutti della cooperazione mediterranea. Se l'Expo risolvesse i problemi gestionali e si dedicasse davvero al tema "Nutrire il pianeta" sarebbe la grande occasione di Milano per affermarsi come capitale della cooperazione internazionale,

proprio come riuscì con le grandi Esposizioni di fine Ottocento a creare il mito della capitale morale.

La vera svolta è da ricercare nella politica territoriale. Non è più solo una città, ma una macro-regione che distende le sue funzioni in un territorio frammentato, diradato e non strutturato. La "città infinita", come è stata chiamata dai suoi apologeti, è una galassia di villette, capannoni e svincoli autostradali che costituisce oggi uno dei più preoccupanti casi di *sprawl* in Europa. Le classi dirigenti si sono consolate descrivendo come sindrome Nimby gli ostacoli che si pongono alla realizzazione di qualsiasi nuova opera, ma la causa è invece nella sciagurata saturazione a bassa densità che ha compromesso troppo territorio rispetto a quanto sarebbe stato necessario per le funzioni insediate. Si sarebbe dovuto condensare e strutturare questa conurbazione e invece sono state mancate le occasioni più importanti degli ultimi trent'anni. L'*establishment* lombardo – pur avendo avuto un certo peso negli ultimi governi – ha smarrito la capacità di guidare la politica infrastrutturale nazionale, come invece aveva saputo fare nel miracolo economico, per esempio con l'autostrada del Sole. L'aeroporto di Malpensa non è degno di una grande capitale europea; la nuova Fiera è un'astronave chiusa, mentre doveva essere un nodo strutturante del territorio e un vero *gateway* dell'economia dei distretti; l'alta velocità ha rincorso i deboli flussi del corridoio Lisbona-Kiev, trascurando le connessioni della logistica verso l'area tedesca – molto più utile per l'Italia – sull'asse verticale europeo che lega il Mediterraneo con il Mare del Nord; oltre tutto la realizzazione dell'asse orizzontale dell'alta velocità non è stata ancora utilizzata come opportunità per ristrutturare le ferrovie locali secondo il modello della rete S-Bahn tedesca, che sarebbe l'unico modo

per dare a posteriori una struttura portante alla conurbazione amorfa della macroregione.

Non era scontato questo esito frammentato della macroregione milanese, che ha riguardato anche i recenti piani urbanistici nella *downtown*.<sup>3</sup> Lo *sprawl*, invece, era già scritto nel metabolismo di Roma. Nel primo Novecento, quando le due città sono ancora contenute in una struttura compatta, si possono già notare due tendenze diverse. A Milano prevalgono i palazzi continui, uno di seguito all'altro in stile *Siedlungen*, che ancora oggi costituiscono la sua forte immagine urbana. A Roma invece la speculazione inventa le *palazzine* come elementi separati tra loro che ibridano la limpida distinzione istituita dal Sanjust tra fabbricato, villino e giardino, volgarizzando lo stile e rispondendo all'ansia patrimonialista del ceto medio. Solo un milanese ammiratore della capitale come Carlo Emilio Gadda poteva preferire ai bei viali della sua città la frantumazione *palazzinara*: «Roma [...] leva nel sole i dadi de' suoi isolati a quattro facce».<sup>4</sup>

Per Milano, insomma, il cattivo rapporto con lo spazio è fenomeno recente e denota forse la più grave perdita dell'antropologia ambrosiana. La comunità operosa della macchina del Duomo conosceva la produzione che migliora l'habitat, l'attività che prepara il benessere sociale. Di queste antiche virtù la capitale morale avrebbe ancora più bisogno di ieri per competere nell'economia dell'immateriale e dovrebbe scovarle tra le pieghe del suo modo d'essere contemporaneo.

Contro un abusato stereotipo, l'essenza della laboriosità milanese non è il lavoro fine a se stesso, bensì il lavoro che riverbera qualcosa oltre la mera

attività, alimenta una ricchezza maggiore del semplice prodotto, cerca di coniugare il bello e l'utile.<sup>5</sup> A tutto ciò ha contribuito la religiosità ambrosiana, con il suo peculiare carattere di ascesi sociale che ambisce a realizzare nell'opera umana una trascendenza.<sup>6</sup> Qualcosa del genere oggi si ritrova, in forma secolarizzata, nelle comunità creative del design, della moda e dell'immateriale. Il nesso non vuol essere irriverente, ma aiutare a cogliere un isomorfismo tra bellezza spirituale ed estetica mondana, tra iconografia della santità e brand del consumo. Anche in questo caso è illuminante la differenza con la religiosità romana della Controriforma, nella quale il bello intona verso l'aulico perché invece di suscitare un fare collettivo serve a stupire il popolo con la manifestazione del potere. Da qui è venuto il trionfo del barocco romano, così profondamente caratterizzato dalla tensione tra aulico e popolare. Certo, questa estetica verticale non poteva lasciare in eredità un'attitudine alla produzione creativa, con l'unica eccezione del cinema, il cui primato nella capitale nasce non a caso con il fascismo, rispondendo a esigenze analoghe di relazione del potere con le masse.

#### PERCORSI OBBLIGATI

Per ritrovare le antiche virtù ambrosiane è decisivo liberarsi dal morbo della separazione che ha colpito non solo la struttura urbanistica, ma anche quella sociale. Se le comunità creative costituiscono la carta migliore che la città possiede per entrare

3 M. Bricocoli, P. Savoldi, *Milano Downtown. Azione pubblica e luoghi dell'abitare*, Et al./Edizioni, Milano 2010.

4 F. Bartolini, *Rivali d'Italia...*, op. cit., p. 227.

5 P. Sequeri, "Il Caffè nell'era di internet", in M. Magatti, G. Sapelli (a cura di), *Progetto Milano*, op. cit., pp. 147-160.

6 G. Vittadini, "Cultura e istruzione a Milano", ivi, pp. 161-193.

nella fase matura del capitalismo cognitivo, c'è da chiedersi perché esse si aggregino con una certa indifferenza rispetto agli altri mondi della finanza, della politica, della gestione urbana e delle stesse istituzioni della conoscenza. Questa domanda porta al cuore del problema indicato da Giulio Sapelli: Milano dovrebbe riconciliare innanzitutto la funzione con il senso, senza che la forza della prima finisca per oscurare il secondo.<sup>7</sup>

La capitale morale oggi è *in sé*, ma non *per sé*. Alla sua potenza di trasformazione non corrisponde un potere capace di regolare gli esiti del cambiamento. Se ne hanno tante conferme: con la privatizzazione gli istituti di credito hanno raccolto la sfida del modello anglosassone, smarrendo però la specializzazione e il radicamento territoriale che oggi sarebbero utili per uscire dalla crisi;<sup>8</sup> il sistema universitario costituisce ormai un *pivot* nelle reti lunghe della conoscenza, ma è molto difficile trasferire i suoi risultati di ricerca alle piccole imprese;<sup>9</sup> la città meglio cablata in Europa non riesce a sincronizzare i semafori, come risulta dall'esempio di vita quotidiana portato da Mauro Magatti; l'enorme valorizzazione immobiliare ha restituito alla città pochissime risorse per investimenti pubblici, come dimostra Roberto Camagni in un confronto con Monaco sugli oneri di urbanizzazione;<sup>10</sup> la trasformazione dall'industria

al terziario avanzato è ormai compiuta, ma Milano è diventata la città più diseguale nella distribuzione della ricchezza, perdendo la capacità di ibridazione sociale che ha saputo esprimere per secoli.<sup>11</sup> Nella vittoria di Pisapia un anno fa, al di là delle contingenze politiche, si era forse fatta sentire per la prima volta questa volontà di tornare a curare il *per sé* della città, dopo il lungo soliloquio dell'*in sé*.

Forse questo cimento non riguarda solo la buona amministrazione, ma anche la struttura economica. Riguarda non solo la capacità di creare valore, ma anche di trattenerlo, come suggerisce Magatti. La cura del *per sé* allora costituisce una realistica via di uscita dalla crisi. Quando le cose andavano bene i successi della produzione e i fasti del consumo si manifestavano pienamente proprio nella vita urbana, anche se facevano parte di catene del valore esterne e ormai pienamente globalizzate. Oggi, la crisi è sia di domanda sia di offerta, ma proprio per questo può venire utile il contributo di una circuitazione tra produzione e consumo interna all'economia cittadina. È la "via sussidiaria", come la chiama Sapelli, «ossia endogena, che si fonda sulle risorse sia locali sia attraibili dall'internazionale al locale».<sup>12</sup> Se l'ossessione dell'*in sé* è approdata a una sovrapproduzione che la domanda attuale non riesce a consumare, dalla cura dei servizi urbani possono venire nuovi stimoli a coniugare sviluppo economico e civile.

7 G. Sapelli, "Milano tra storia e futuro nella 'terra di mezzo'", *ivi*, pp. 23-36, ripreso in questo numero alle pp. 10-23.

8 P. Modiano, "Spunti per una riflessione sulla finanza milanese", in M. Magatti, G. Sapelli (a cura di), *Progetto Milano*, op. cit., pp. 127-143.

9 A. Balducci, F. Cognetti, V. Fedeli (a cura di), *Milano, la città degli studi. Storia, geografia e politiche delle università milanesi*, Editrice Abitare Segesta, Milano 2010.

10 R. Camagni, "Il finanziamento della città pubblica", in M. Baioni (a cura di), *La costruzione della città pubblica*, Alinea, Firenze 2008. Gli oneri a favore del pubblico in alcuni progetti milanesi sono circa quattro volte

più bassi rispetto a Monaco e costituiscono il 9% del valore di mercato. Una successiva ricerca su progetti diversi ha rilevato percentuali ancora più basse, pari circa al 4-5%, si veda: A. Arcidiacono, L. Pogliani, "Ma i cittadini cosa ci guadagnano?", in: Aa. Vv., *Per un'altra città. Riflessioni e proposte sull'urbanistica milanese*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2009.

11 C. Ranci, "Ristratificazioni. Come cambia la struttura sociale di Milano", in M. Magatti, G. Sapelli (a cura di), *Progetto Milano*, op. cit., pp. 221-249.

12 G. Sapelli, "Milano tra storia e futuro...", op. cit., p. 33.

Tutto ciò comporta un cambiamento di prospettiva, anzi un “*Mind the Gap*”, oltre l’includente retorica macroeconomica sulla crescita, per individuare nuovi modi di creazione di lavoro in relazione alla qualità della vita.<sup>13</sup>

La costruzione di un nuovo welfare urbano capace di rimuovere le disuguaglianze metropolitane non è un costo che frena la produzione, bensì una via per creare nuova impresa e arricchire il tessuto sociale, come insegna Johnny Dotti sia in teoria sia nella pratica.<sup>14</sup>

Nella stessa direzione è suggestiva la proposta di Giulio Sapelli di un ripensamento delle politiche dei servizi pubblici. Di solito gli amministratori si gonfiano d’orgoglio per aver trasformato le vecchie municipalizzate in grandi gruppi imprenditoriali sovracomunali, ma siamo proprio sicuri che questa trasformazione non abbia spostato eccessivamente la loro attenzione sul mestiere di proprietari di asset piuttosto che di responsabili della qualità dei servizi verso i cittadini? Sono proprio le *utility* nazionali e locali che hanno fornito, insieme alla rendita immobiliare, il rifugio per il capitalismo italiano in ritirata dalla competizione internazionale. D’altro canto, queste aziende pubbliche, oltre a gestire bene i servizi, potrebbero organizzare nuove filiere produttive per la *green economy* e per la *smart city*.

Torna quindi d’attualità la lezione di Giovanni Montemartini, il quale prima di realizzare la municipalizzazione dei servizi nella capitale ne elaborò la

teoria in un pionieristico saggio sull’argomento.<sup>15</sup> Il grande riformista pavese-romano la giustificò con lo stesso argomento concorrenziale che oggi usiamo per smantellarla. Aveva infatti di fronte la catastrofica gestione dei servizi pubblici da parte dei grandi gruppi finanziari di fine Ottocento e proponeva di trovare un nuovo rapporto tra la dignità del lavoro e la qualità della vita urbana.

Se per Milano è giunto il tempo di curare il *per sé*, il problema di Roma è opposto. Il suo *per sé*, infatti, è fin troppo sviluppato e in alcuni momenti è anche degenerato nelle difese corporative, nella dissipazione di risorse e nel centralismo burocratico. Manca invece l’*in sé* come capacità del contemporaneo di produrre un senso all’altezza del patrimonio ricevuto in eredità e anzi, nel significato davvero latino, di accrescerlo per i posteri.

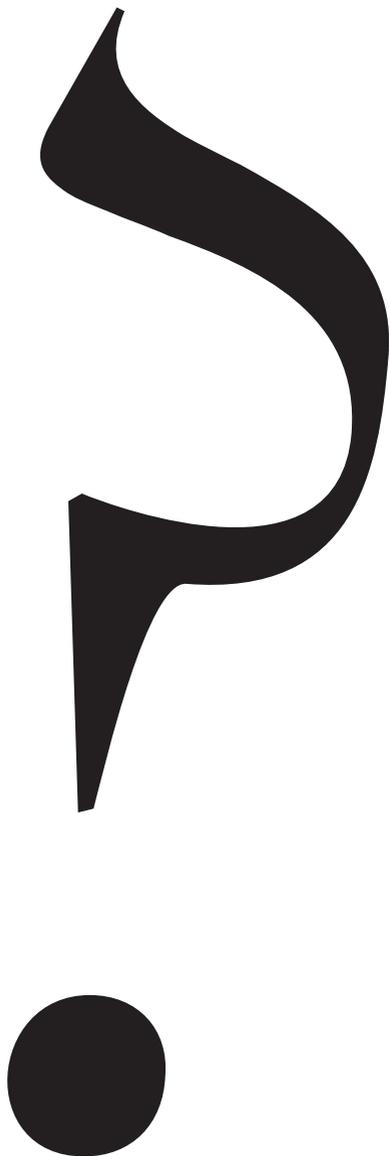
A tale scopo, la capitale deve dirigersi nella direzione contraria a quella indicata sopra per Milano. Deve cioè allontanarsi sempre più dall’obelisco per dirigersi verso le reti locali e globali, deve pensarsi sempre meno nell’angusto binomio città-Stato e aprirsi alla relazione regione-mondo. Nel contempo la sua relazione con il mondo non può più essere affidata solo ai simboli della storia, ma deve trovare alimento nel moderno saper fare dei cittadini, delle imprese e delle istituzioni. I simboli della Città Eterna devono essere reincarnati nell’*in sé* del contemporaneo.

Se nel compiere questi due cammini opposti Roma e Milano si incontreranno in una terra di mezzo ne verrà un beneficio per l’intero paese. Ancora meglio che in passato, i due caratteri definiscono il passaggio dell’Italia per il nuovo mondo.

13 Un inquadramento generale ed esempi concreti in N. Zanardi, “Mind the Gap”, in “Equilibri. Rivista per lo sviluppo sostenibile”, n. 2, 2012, pp. 246-252.

14 J. Dotti, “Per un welfare che contribuisca alla crescita della città”, in M. Magatti, G. Sapelli (a cura di), *Progetto Milano*, op. cit., pp. 281-295.

15 G. Montemartini, *Municipalizzazione dei pubblici servizi*, Società Editrice Libreria, Milano 1902.



# DOPODOMANI O L'ALTRO IERI?

*I progetti di trasformazione  
della Stazione Centrale di Milano  
raccontano la città*

*di Etienne Riot, dottorando presso l'École des  
Ponts Paris Tech – Laboratoire ville mobilité transport  
Traduzione di Pasquale Alferj*

In due differenti periodi, durante gli anni cinquanta e all'inizio degli anni duemila, la Stazione Centrale di Milano è stata al centro di progetti di trasformazione. La decisione di costruire Milano Centrale fu presa a seguito dell'Esposizione Universale del 1906, quando gli organizzatori si resero conto della necessità di dotare la città di una nuova stazione ferroviaria, più grande della precedente e in grado di assorbire flussi di merci e di passeggeri in forte crescita, come pure di utilizzare efficacemente il recente raccordo della città alla rete ferroviaria europea. La realizzazione effettiva della stazione fu laboriosa e distribuita nel corso di oltre vent'anni.

I progetti di trasformazione degli anni cinquanta e degli anni duemila hanno riguardato l'edificio esistente, prendendo in considerazione sia la sua

distruzione sia la sua conservazione. L'opposizione tra questi due progetti, i loro effetti sulla stazione e la riflessione avviata relativamente alla riconfigurazione della piazza antistante, in che modo aiutano a leggere la concezione della città che vi si riflette?

#### EMERGE UN "BRONTOSAURO GROTTESCO"

Quanto all'origine della stazione di Milano, non è necessario soffermarsi sui dettagli perché diversi storici l'hanno già fatto.<sup>1</sup> Tuttavia, un breve richiamo storico ci fornisce un primo indizio sul suo laborioso inserimento nel tessuto urbano milanese.

I lavori di costruzione della Stazione Centrale di Milano – definita all'inizio "stazione del Trotter" – sono durati dal 1906 al 1931. Le proposte del primo concorso di architettura, organizzato nel 1906, non piacquero agli organizzatori: i vincoli da loro imposti erano troppo restrittivi e non davano agli architetti la possibilità di esprimersi liberamente e in modo originale.

Un secondo concorso venne quindi organizzato nel 1911 e in questa occasione la scelta cadde sulla soluzione proposta dall'architetto Ulisse Stacchini. Tra i partecipanti ci fu anche Antonio Sant'Elia, che con gli schizzi del suo progetto introdusse un primo approccio futurista alla città.

L'idea di Stacchini prendeva spunto dalla Union Station di Washington, la cui costruzione si era da poco conclusa. Si trattava di un progetto smisurato: una stazione che sovrastava la città per non defi-

nirne il limite, dove i binari si addentravano nella città su immensi viadotti, lasciando la possibilità di circolare sotto le strade, di aprirvi negozi, officine e laboratori; e con una facciata monumentale, concepita come un pantheon ferroviario ai confini della città del tempo. Una stazione la cui ambizione era di irradiarsi al suo intorno, configurando la trama architettonica che avrebbe dovuto svilupparsi in quel contesto.

La prima guerra mondiale interruppe i lavori e la stazione centrale preesistente, che avrebbe dovuto essere distrutta, venne lasciata in funzione per garantire il trasporto e l'approvvigionamento delle truppe. A guerra finita, l'Italia esangue e pre-insurrezionale non offriva un contesto favorevole alla realizzazione del progetto di Stacchini.

Con l'avvento del regime fascista, le cose cambieranno: il lavoro riprenderà e verrà portato a termine. Il recupero del progetto è la dimostrazione dell'atteggiamento ambiguo dell'amministrazione ferroviaria fascista nei confronti delle stazioni. Il progetto Stacchini era rappresentativo del passato, della monarchia parlamentare contro la quale il regime mussoliniano si era affermato. Il recupero del progetto si tradurrà nella modifica di alcuni blocchi della facciata e, soprattutto, nella trasformazione delle decorazioni interne. La stazione, simbolo della tecnica industriale della città, diventava anche un oggetto di propaganda politica. Il suo completamento avrebbe dovuto rappresentare la capacità del regime fascista di assicurare il "buon funzionamento" del paese.<sup>2</sup>

1 G. Angeleri, C. Columba, *Milano Centrale. Storia di una stazione*, Abete, Roma 1985.

2 A. D'Angelo, "La stazione: 150 anni di cultura e progetto", in Aa. Vv., *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto nell'Italia tra le due guerre*, Grafis Edizioni, Bologna 1984, p. 69.

Rispetto ai progetti originali, la Stazione Centrale di Milano, così come fu inaugurata nel 1931, era diventata un oggetto ibrido dove convivevano le più diverse (se non addirittura antitetiche) forme estetiche: l'emergere dell'Art Déco e il permanere di uno stile Beaux-Arts tipico del XIX secolo, copertura eclettica e tendenza fantasmagorica assiro babilonese. All'interno della stazione, il richiamo ai simboli fascisti attraverso le rappresentazioni della romanità (aquile imperiali, iscrizioni romane, riferimenti antichi) e alla cultura scientifica (rappresentata dai moderni mezzi di trasporto, dall'allegoria della scienza e del progresso tecnico, dai bassorilievi che mostrano immagini di grandi città italiane), coabitava con rappresentazioni fantasiste ed esoteriche (quali, per esempio, i segni zodiacali).

La stazione di Milano appariva quindi carica di tutta l'ambiguità che aveva portato alla sua realizzazione: supporto di espressioni barocche ed eclettiche e affermazione evidente del nuovo regime.

Milano Centrale rappresentava un contro esempio di paesaggio ferroviario italiano. Il regime stava cercando una "via fascista" all'identità delle stazioni. L'amministrazione ferroviaria, passata dopo il 1925 alle dipendenze del Ministero della Comunicazione, sviluppò infatti un ambizioso programma di rinnovamento e di costruzione di stazioni, sotto l'egida dell'architetto Angiolo Mazzoni. Solo pochi mesi dopo l'inaugurazione della stazione Centrale di Milano, vengono resi noti i progetti della nuova stazione Santa Maria Novella a Firenze e di quella di Roma Termini che segneranno il superamento dei codici tradizionali in materia di costruzione e di gestione ferroviaria. Milano Centrale invecchiò prima ancora di aver cominciato a vivere.

Nel 1956 Carroll L.V. Meeks pubblicava un libro che ancora oggi costituisce un testo di riferimento

per la storia architettonica delle stazioni.<sup>3</sup> L'autrice inquadra la stazione di Milano in un periodo (che va dal 1890 al 1914) «caratterizzato da megalomania». Erano gli anni in cui da New York a Lipsia si stavano realizzando monumentali stazioni e gigantesche architetture, e quella di Milano ne rappresentava l'ultimo esempio.<sup>4</sup> L'opinione della Meeks sull'architettura della stazione e il giudizio estetico sui suoi spazi erano senza appello.<sup>5</sup> Milano Centrale era un «brontosauro grottesco» di una «monumentalità retrograda» e la caratteristica che all'epoca aveva permesso al progetto di essere selezionato era proprio la sua mancanza di audacia. Se la stazione era in linea con quelle americane dell'inizio del XX secolo, essa nel contempo ne eclissava «la grandezza e la bruttezza» per le sue dimensioni fuori scala. In particolare, il suo gigantesco ingresso sulla facciata (Galleria dei Taxi) veniva considerato dalla Meeks come «il più pretenzioso al mondo». Le coperture a volta dei binari erano invece «tra le più belle mai costruite» grazie agli ingegneri che le avevano realizzate nonostante il prevalere di «tradizioni obsolete». Tuttavia la loro notevole struttura era nascosta dal profluvio di spazi e di ornamenti inutili che rendevano illeggibile l'orientamento nella stazione. Secondo l'interpretazione della Meeks, la Stazione Centrale di Milano esprimeva «l'amore per il gigantismo [...] tipico del carattere milanese» e in linea con il Duomo e la Galleria Vittorio Emanuele II. Quando a metà degli anni cinquanta la Meeks scriveva la sua storia architettonica delle stazioni,

3 C.L.V. Meeks, *The Railroad Station. An Architectural History*, Yale University Press, New Haven 1956.

4 Ivi, pp. 109-142.

5 Ivi, pp. 141-142.

si era già in un'epoca di profonda trasformazione delle pratiche e di riflessioni sulla pianificazione e sull'architettura. A Milano, questa stazione – intollerabile per gli architetti modernisti e razionalisti – sarà oggetto di discussione e punto di partenza per una riflessione sul futuro della città, allora in piena ricostruzione ed espansione.

“DOPODOMANI” E “MILANO AIR TERMINAL”:  
TRASFORMARE LA STAZIONE PER TRASFORMARE  
LA CITTÀ

Mentre Carroll L.V. Meeks sembra categorica nel suo giudizio sulla stazione di Milano, gli anni cinquanta rappresentano per la città un periodo di intenso cambiamento che va a configurare una parte del tessuto urbano così come lo conosciamo oggi. I progetti della Torre Velasca e del Grattacielo Pirelli enfatizzano il dinamismo architettonico dell'epoca nel paesaggio. È l'affermazione di una nuova modernità della città, che si è lentamente costruita dopo gli anni trenta,<sup>6</sup> dove nel dopoguerra gli architetti iniziano a tradurre in termini spaziali le loro teorie razionaliste e le loro interpretazioni neoclassiche.

La Stazione Centrale torna al centro dei dibattiti quando l'amministrazione nazionale delle ferrovie e l'amministrazione comunale decidono di organizzare nel 1953 un concorso nazionale per adattare l'infrastruttura all'evoluzione della città. L'esplosione demografica ed economica di Milano dell'epoca richiede una migliore organizzazione dei flussi e

lo sviluppo della metropolitana, di cui è previsto un raccordo con la Stazione Centrale. Vincitrice del concorso è l'équipe dell'architetto Giulio Minoletti (insieme a Eugenio Gentili Tedeschi) con un progetto che propone una visione radicale, modernista e avanguardistica per la stazione, riassunta nel motto “Milano Dopodomani”.<sup>7</sup>

L'innovazione consiste nella sostituzione di metà dell'edificio di facciata, composto da sale di attesa, ristoranti e deposito dei bagagli, con una grande struttura di oltre venti piani che si sviluppano sulla larghezza della stazione. L'intenzione è che la piazza Duca d'Aosta e la stazione che la domina diventino un tutt'uno, connettendosi con la rete dei trasporti metropolitani mediante una piattaforma e un accesso riservato alle automobili. In questo modo, insieme al Grattacielo Pirelli in corso di realizzazione, si dovrebbe delineare una continuità massiccia e coerente con il tessuto urbano.

Minoletti invita i milanesi a un grande mutamento di prospettiva. All'ambizione smisurata di Stacchini di fare della stazione un pantheon ferroviario, un modello per la gestione del Nord della città, Minoletti propone una visione più razionale e più moderna, scommettendo sull'accessibilità delle automobili e su grandi flussi di passeggeri, ancorando la stazione alla nuova modernità della città. Egli suggerisce l'accelerazione del movimento urbano, la necessità di strappare la stazione alla logica ferroviaria del XIX secolo legandola, invece, ai fenomeni emergenti di una nuova civiltà urbana: quella della velocità, dell'automobile e della massificazione dei trasporti.

6 F. Borsi, *L'ordre monumental. Europe 1929-1939*, Hazan, Parigi 1986, p. 115.

7 G. Minoletti, E. Gentili, *Concorso per il più agevole afflusso del pubblico alla stazione centrale di Milano: progetto Dopodomani*, s.n.

Sono due gli elementi di rottura che vengono proposti: la ricostruzione della facciata azzera ogni asperità ornamentale che contribuiva alla magniloquenza dell'edificio storico e l'utilizzo delle ali della stazione per la risistemazione delle piazze laterali, per migliorare l'accesso ai binari e l'inserimento dell'infrastruttura nella città.

Anche se si tratta del progetto vincitore del concorso, non viene portato a termine a causa della mole di lavori che avrebbe richiesto la sua realizzazione. Tuttavia, l'automazione della stazione viene attuata: l'installazione delle scale mobili risolve le difficoltà create dal dislivello tra la strada e i binari.

Mentre il progetto "Dopodomani" resta lettera morta e solo gli aspetti legati all'automazione degli accessi vengono presi in considerazione – che era poi l'oggetto iniziale del concorso architettonico – nel 1958 l'amministrazione ferroviaria richiama Minoletti e Gentile affinché riprendano in mano il loro progetto e lo sviluppino nuovamente, integrando questa volta un elemento aggiuntivo: il trasporto aereo. Il progetto "Milano Dopodomani" ritorna sotto una nuova forma: "Milano Air Terminal".<sup>8</sup>

È interessante notare che agli architetti viene richiesto di riprendere in mano il loro progetto iniziale senza rimetterne in discussione i principi fondamentali: la possibilità di un immenso edificio al posto di quelli storici della stazione è sempre evocato, certo con meno piani, ma la logica resta la stessa. Inoltre, il completamento in corso fino al 1961 del Grattacielo Pirelli rafforza l'idea di una migliore coerenza tra gli edifici di piazza Duca D'Aosta. Il contrasto tra la stazione storica di Stacchini

e l'evoluzione del quartiere circostante, segnato dal razionalismo lombardo di cui il Grattacielo Pirelli è l'emblema, è sempre più netto. Soprattutto, l'affermazione del progetto del nuovo centro direzionale tra la Stazione Centrale e la nuova stazione di Porta Garibaldi, inaugurata nel 1956 e distante dalla prima solo 1.100 metri, rappresenta una leva d'immaginazione e di proiezione urbana per la trasformazione di Milano Centrale. Minoletti suggerisce così il collegamento tra le due stazioni attraverso un vasto sotterraneo.

Il progetto "Milano Air Terminal" aderisce ai canoni del pensiero urbanistico dell'epoca sulle città aeroportuali.<sup>9</sup> Lo sviluppo dell'aviazione civile commerciale porta a progettare i collegamenti tra aeroporto e centro città. I grandi edifici delle stazioni sono immaginati come delle piattaforme di eliporti e la stazione ferroviaria diventa un elemento secondario, o meglio un complemento del sistema dei trasporti extra-urbani.

Il progetto "Milano Air Terminal" del 1960 non vedrà mai la luce, come era successo nel 1953 a "Milano Dopodomani". Tuttavia questi due progetti di Minoletti ci sembrano incarnare l'idea di città che si stava delineando nel decennio 1950-1960. La riprogettazione radicale della Stazione Centrale appariva allora come un elemento generatore della modernizzazione dei quartieri del Nord di Milano e come una parte rilevante del nuovo centro direzionale della capitale lombarda. Soprattutto la prevista distruzione degli edifici storici di Stacchini sembrava esaltare la modernità dell'infrastruttura, la priorità data alla praticabilità dello spazio piuttosto

8 G. Minoletti, E. Gentili, *Progetto di sistemazione del nodo centrale dei trasporti di Milano*, febbraio-marzo 1960, s. n.

9 N. Roseau, *L'imaginaire de la ville aéroportuaire*, tesi di dottorato, Université Paris-Est 2008.

che alla dimensione simbolica della stazione. Questi progetti manifestavano l'ambizione della città di fronte alle sue eredità architettoniche.

L'ALTRO IERI: LA TRASFORMAZIONE DELLA STAZIONE DI MILANO NEGLI ANNI DUEMILA E L'EMERGENZA DI UN'AMBIGUA NOSTALGIA

All'inizio degli anni duemila è in atto la riqualificazione delle grandi stazioni italiane. La trasformazione dell'amministrazione ferroviaria, da impresa pubblica negli anni ottanta fino al nuovo statuto di holding all'inizio del 2000, conduce a una distribuzione delle sue attività a nuove società a essa collegate. La gestione delle stazioni e il loro sviluppo commerciale diventano l'oggetto di parecchie società affiliate alle Ferrovie dello Stato: Sistemi Urbani, Centostazioni e Grandi Stazioni.<sup>10</sup>

Il progetto di Grandi Stazioni è quello di sviluppare le attività commerciali nelle stazioni importanti, ristrutturandone gli spazi allo scopo di rendere le stesse più attrattive come destinazione in sé e non più semplici luoghi di passaggio per gli spostamenti. Lo sviluppo dell'urbanistica commerciale in stazione viene sperimentato con successo a Roma Termini a partire dal 1998 e le scelte qui effettuate vengono replicate nelle altre 12 stazioni gestite dal progetto.

A Milano, la riqualificazione della stazione solleva notevoli polemiche come pure alcuni ricorsi giudiziari. L'iniziale progetto dell'architetto Marco Tamino, che ricorda le idee sviluppate da Minoletti

cinquant'anni prima, consiste nella distribuzione degli ingressi e delle connessioni con taxi, tram e autobus sulle piazze laterali della stazione. La grande galleria trasversale che separa la banchina dei binari dalle vecchie sale di ristorazione, d'attesa e biglietteria diventa il cuore della stazione, nella quale sono collocate le rampe d'accesso automatico e sotto la quale si sviluppa un centro commerciale. I volumi molto importanti che mette a disposizione l'edificio storico sono utilizzati per costruire dei mezzanini e dei piani aggiuntivi che permettono di accogliere ancora più attività commerciali, come pure per organizzare degli showroom e privatizzare temporaneamente alcune sale.

Lo scontro giudiziario vede l'équipe di Grandi Stazioni e l'architetto Tamino da una parte e dall'altra un gruppo di cittadini, associazioni, docenti universitari, storici dell'arte estremamente legati al carattere di patrimonio storico della stazione e orientati alla conservazione di alcuni suoi dettagli, del suo arredo e delle decorazioni. L'acuirsi del conflitto e il ricorso alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano contribuiranno a poco a poco – a partire dal 2005 fino alla sua inaugurazione nel 2008 – a modificare la fisionomia generale del progetto. L'intervento pubblico costringerà il committente a rivedere in particolare i piani di circolazione interni alla stazione, a ridurre una parte dei nuovi spazi (i piani e i mezzanini) che erano stati progettati e a garantire la conservazione di alcune decorazioni.

Questa laboriosa negoziazione intorno alla ristrutturazione della stazione e alla commercializzazione dei suoi spazi, mostra il carattere profondamente dialettico del dibattito illustrato. La realizzazione del progetto apre una controversia, limitata certamente ai diversi attori che si disputano la legittimi-

10 S. Natalicchio, L. Tamini, *Grandi aree e stazioni ferroviarie. Attori, strategie, pratiche di trasformazione urbana*, Egea, Milano 2003.

tà di intervenire sullo spazio della stazione, ma il dibattito permette anche di interrogarsi sul senso di questa struttura nella città, sull'importanza dei suoi simboli e sul valore del suo patrimonio.

I differenti punti di contrasto tra i sostenitori della conservazione della stazione e i responsabili di Grandi Stazioni riguardano anche alcuni dettagli simbolici: la salvaguardia dei mosaici del pavimento della Grande Galleria, dove le ali delle aquile imperiali, collocate sopra i nuovi mezzanini commerciali, affacciano ormai sui parapetti dei tapis roulant; la "santuarizzazione" delle pitture del futurista Marcello Nizzoli che, sempre nello stesso luogo, ritraggono alcune grandi città italiane lungo la facciata interna, rispetto agli spazi trasformati per aumentare le superfici commerciali.

I lavori eseguiti, al di là dell'ampliamento delle superfici commerciali, riguardano anche il recupero di spazi fino ad allora in stato di abbandono come, per esempio, il Padiglione Reale.<sup>11</sup> Sotto il controllo della Soprintendenza, la società Grandi Stazioni si è fatta carico dei costosi lavori per restituire l'antico splendore al padiglione. Quando si è trattato di restaurare il mosaico che ne decora l'ingresso, è stato espressamente richiesto di conservare nello stato di degrado attuale il volto di Mussolini al quale furono strappati, alla fine della guerra civile italiana, cioè all'avvento della Repubblica, le parti che davano espressione al suo sguardo.

È durante il periodo di restauro della stazione che emerge la dimensione relativa alla memoria, al ricordo. Caso unico in Europa, una fondazione privata propone di creare a pochi metri dai binari,

all'uscita dalla stazione, un memoriale alle vittime delle leggi antisemite italiane che, con un convoglio ferroviario, partirono per Auschwitz dal binario 21. Anche se il progetto si dibatte tra le difficoltà di finanziamento, il Comune di Milano vi ha apportato un sostegno morale ed economico e, all'inizio degli anni duemila, è riuscito a essere inserito tra i tre progetti di museo (gli altri sono quelli di Roma e di Ferrara) previsti per preservare la memoria della Shoah in Italia. Il progetto della Fondazione Memoriale della Shoah comprenderà anche un museo e un centro storico di documentazione come pure uno spazio per convegni.

Con una spesa di 120 milioni di euro la stazione restaurata viene inaugurata nel dicembre 2008. Rispetto all'iniziale progetto di Marco Tamino la realizzazione effettiva dei lavori ha comportato la modifica di alcuni importanti elementi, come gli accessi laterali, rendendo la realizzazione finale meno razionale di quella attesa. Il dibattito sulla trasformazione della Stazione Centrale si riaccende con una maggiore eco rispetto a quello sulla negoziazione del progetto; la stazione diventa oggetto di commenti, articoli ed editoriali nella stampa milanese. Nel corso dei primi mesi la nuova organizzazione della struttura viene investita da numerose critiche: «labirinto»,<sup>12</sup> «stazione-babelex»<sup>13</sup> dove i viaggiatori si perdono, «un bel centro commerciale dove prendere il treno è un'opzione».<sup>14</sup> Il progetto è contestato anche dal suo architetto che si dissocia

11 Aa. Vv., *Il restauro del Padiglione Reale della Stazione Centrale di Milano*, Ed. Grandi Stazioni, Roma 2007.

12 L. Beltrami Gadola, "Quei milioni sprecati per la gimkana della Centrale", in "La Repubblica", 21 aprile 2009.

13 A. Galli, "Nella babelex della Stazione Centrale tra disagi e viaggiatori smarriti", in "Corriere della Sera", 13 gennaio 2010.

14 P. Stefanato, "Milano Centrale, un bel centro commerciale con l'optional dei treni", in "Il Giornale", 9 maggio 2010.

dalla gestione del cantiere fatta da Grandi Stazioni.<sup>15</sup> Alcuni aggiustamenti relativi al comfort dei viaggiatori si rendono necessari affinché essi si abituino alla nuova configurazione degli spazi. Tuttavia, tra tutte le critiche si notano alcune osservazioni che vanno al di là degli aspetti formali riguardanti il suo utilizzo. Diversi editoriali e cronache si interrogano su cosa questa nuova formula dice sull'epoca in cui viviamo. «Le stazioni cambiano, l'Italia no»<sup>16</sup> scrive un giornalista, preoccupato del divario esistente tra le ambizioni tecniche della modernità della stazione e la realtà dei ritardi dei treni e degli spazi inadeguati, e conclude sostenendo che questa nuova stazione così poco comoda aggiunge ai suoi difetti originari dei percorsi sempre meno comprensibili correndo il rischio di essere l'icona «dell'ospitalità negata».<sup>17</sup> La chiusura di alcune sale e la riconfigurazione di altri spazi suscita slanci di nostalgia di fronte a una stazione diventata un luogo troppo commerciale e la cui poesia sembra essere sparita.<sup>18</sup>

La trasformazione della Stazione di Milano nel corso del primo decennio del 2000 si colloca nella prospettiva "memoriale": storia, patrimonio, ricordo, nostalgia. La riconfigurazione degli spazi solleva delle controversie, fa appello a separare ciò che deve essere preservato da ciò che deve essere mercificato. Gli articoli critici usciti durante l'inaugurazione

della stazione ristrutturata esprimono il dubbio e lo sdegno di fronte all'alterazione della vecchia stazione alla quale i milanesi si erano affezionati.

#### DA UN'ESPOSIZIONE ALL'ALTRA

Quella di Milano è una grande stazione, maestosa e goffa in mezzo a due epoche davvero singolari in cui sono stati elaborati i progetti per trasformarla. Milano Centrale avrebbe potuto diventare la bandiera della modernità per Minoletti, quando suggeriva di fare tabula rasa delle decorazioni e della magniloquenza per ancorare la città al suo futuro. La stazione è diventata "scigno del patrimonio storico" che i dibattiti emersi durante i lavori di ristrutturazione del 2008 hanno collaborato a rendere "santuario", contribuendo – al tempo stesso – a sollevare domande sulla sua funzione. Crogiolo di simboli e ricordi, la stazione è ormai una macchina commerciale per le società ferroviarie e, contestualmente, una fabbrica di nostalgia per gli abitanti della città.

Esito delle ambizioni suscitate dall'Esposizione Universale del 1906, la Stazione Centrale di Milano è finalmente pronta a essere inserita nel dispositivo di accoglienza dell'Expo del 2015. Questa grande stazione, che si integra progressivamente nell'immaginario della città, continuerà senza dubbio a esprimere le ambiguità e le singolarità dell'urbanistica milanese.

15 A. Galli, "Tamino: snaturato il mio progetto. Non hanno fatto i lavori previsti", in "Corriere della Sera", 16 gennaio 2010.

16 A. Mattioli, "Nuova Centrale ma è sempre la solita Italia", in "La Stampa", 30 dicembre 2008.

17 L. Beltrami Gadola, "L'icona dell'ospitalità negata", in "La Repubblica", 30 settembre 2008.

18 V. Lamarque, "Centrale, quanta nostalgia per il Museo delle cere", in "Corriere della sera", 27 novembre 2010.

# MILANO NON ESISTE

di Lorenzo Marchese, studente dell'Università di Pisa

Oltre a essere una frase paradossale, magari utile per rompere il ghiaccio, questo titolo vorrebbe in effetti porsi come assunto di partenza per una specifica tipologia di rappresentazione letteraria della città di Milano in certa narrativa contemporanea. O, per l'appunto, di non-rappresentazione, in quanto non corrispondente *tout court* a canoni descrittivi già noti o a strategie romanzesche "classiche" di rappresentazione dell'ambiente urbano.<sup>1</sup> Cominciamo con ordine, contestualizzando la frase, che va ricondotta a un racconto di Tommaso Landolfi:

Milano appariva buia a causa dell'oscuramento [bellico]; io lo ero per nessun particolare motivo, perché lo sono sempre stato e forse non potrei esserlo; non c'è bisogno di guerre, per oscurare l'anima mia. Arrivando col treno mi dicevo infatti: «Mi-la-no»; che bella e scorrevole parola. Ma, ad essa, corrisponderà davvero qualcosa? Si darà davvero, la gloriosa città di Milano, o non sarà invece un fumo? E che significa questa massiccia stazione, la quale parrebbe alludere a traffici, a concreti propositi, a vita accolta anzi convinta? E se mai, che ci fo io qui?<sup>2</sup>

Sin dall'incipit del racconto, si vede come la generica sensazione di estraneità provata dal personaggio autobiografico accentui il dubbio circa l'esistenza della città di Milano; nella narrazione, dopo una perdita al gioco in casa di amici ignoti e una notte anonima in un alberghetto vicino alla stazione, l'irrilevanza ontologica del soggetto acquista via via sempre più validità e si riflette sulla città che lo ospita, fino alla chiusa paradossale che ripete il titolo.

Se in Landolfi, tuttavia, la patente di inesistenza della città viene limitata entro un discorso ironico, iper-colto e pronto a confutare il suo stesso farsi, non così è successo, mi pare, in alcuni scrittori italiani successivi, i quali, pur avendo posto Milano a scenario delle proprie storie, hanno cercato di rappresentare la metropoli lombarda come non-luogo,<sup>3</sup> crocevia vuoto e privo di una precisa e riconoscibile identità, in cui si muovono personaggi incerti su se stessi e su come interagire.

Le modalità delle narrazioni che prenderò in esame, tutte comunque comprese in un periodo molto re-

1 Utile il riferimento a F. Moretti, *La letteratura vista da lontano*, Einaudi, Torino 2005, in particolare il capitolo "Carte", pp. 49-82.

2 T. Landolfi, "Milano non esiste", in *id.*, *A caso*, Rizzoli, Milano 1975.

3 Ci si rifà qui alla definizione, per ambienti più ristretti e localizzati rispetto a un intero centro urbano, di "non-luoghi"; su di essi ha scritto per primo Marc Augé, in *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano 1993.

cente, sono le più diversificate, ma hanno un punto in comune: rappresentano una città che il lettore riconosce come Milano non in virtù dei suoi luoghi caratteristici (il Duomo, i Navigli, piazza Cordusio e via dicendo, menzionati come potrebbe esserlo un oggetto) o pregni di storia civile e politica,<sup>4</sup> né per una qualche rappresentazione espressiva di comportamenti o classi.<sup>5</sup> In questi racconti, Milano si distingue quasi esclusivamente per il fatto di essere un luogo generico e assolutamente non-definibile al di là di una ristretta gamma di percezioni “dell’assenza” (alienazione, aberrazione dei rapporti, incomunicabilità, progressivo annullamento conoscitivo e linguistico). Già in una simile definizione provvisoria risalta una differenza rispetto alla frase che ci siamo dati come punto di partenza. Se per Landolfi la constatazione dell’inesistenza di Milano (e la sua assunzione a non-luogo) era una conclusione paradossale e perciò ironica, condotta con il suo usuale scavo linguistico e cerebrale non esente da punte di compiacimento divertito, per i narratori presi in esame si ha un’attitudine opposta. Non è loro intenzione divertire il lettore con paradossi, iperboli o rovesciamenti; l’espressionismo linguistico o il funambolismo verbale, magari con contaminazioni dal dialetto, anglicismi o tecnicismi, sono evitati con accuratezza; l’ironia, in quanto dissimulazione e insieme alleggerimento del dettato,

è bandita in nome di una maggiore credibilità. Una simile autolimitazione – è chiaro – sfronda di molto la gamma espressiva, ma soprattutto indica che il primo obiettivo di chi racconta è descrivere con esattezza e sincerità. La mancanza di sguardi divertiti o caricaturali vuole in primo luogo indicare al lettore che quanto sta leggendo è una testimonianza sincera su Milano; se chi legge potrebbe non prendere sul serio il racconto stilizzato di una città che non si contraddistingue se non per assenze, sarà il tono del discorso a far fede ed esprimere con coerenza mimetica il radicale negativo di una città disgregata, polverizzata. Si vuole fare sul serio, lontani da qualsivoglia ironia o citazionismo, tanto cari a quella tradizione romanzesca che, negli ultimi trent’anni, è stata definita “postmoderna”.

Anche per questo, i testi che saranno considerati si collocano in posizione eccentrica rispetto alla tradizione del romanzo, che pure annovera esempi illustri per la rappresentazione della città milanese: basti pensare al ruolo capitale de *I Promessi sposi*. La lateralità di strutture e formule narrative si combina dunque a una comune serietà di fondo, monocroma e alienante a dispetto delle (ovvie) singolarità, e a un desiderio autoriale di, per così dire, “uscire dalla letteratura”, da un circolo ludico e autoreferenziale. Se tale programma rappresentativo può risultare, agli occhi del lettore, brutalmente semplificato o stilizzato, si deve sempre tenere a mente che per questi narratori raccontare che «Milano non esiste» assume una portata civile e paradossalmente etica, proprio grazie alla coerenza fabulatoria e a un modo di narrare che brucia dettagli e contingenze per mettere a fuoco alcune costanti (negative, prevalentemente) di Milano e dei

4 Non si verifica insomma uno scavo conoscitivo o ermeneutico a partire dall’osservazione di ambienti urbani, come, per fare un esempio dalla poesia, in G. Raboni, *Le case della Vetra*, Mondadori, Milano 1966. E tanto meno può esserci spazio per luoghi-simbolo di determinati nodi storici o politici come, per citarne uno, piazza Fontana.

5 Esempio in questa tipologia di narrazione C.E. Gadda, *L’Adalgisa*. *Disegni milanesi*, Adelphi, Milano 2012 (1ª edizione Le Monnier, Firenze 1944).

suoi abitanti.<sup>6</sup> Una linea guida può essere tratta da una frase di Michel Houellebecq, che di non-luoghi e non-città ha diffusamente trattato in *Estensione del dominio della lotta* e in altri scritti:<sup>7</sup>

La verità è scandalosa. Ma, senza di essa, non c'è nulla che valga. Una visione onesta e ingenua del mondo è già un capolavoro. Rispetto a questa esigenza, l'originalità conta poco. Non preoccupatevi. A ogni modo, un'originalità si sprigionerà per forza dalla somma dei vostri difetti. Per quanto vi riguarda, dite semplicemente la verità; dite semplicemente la verità, né più né meno.<sup>8</sup>

#### CERCHI CONCENTRICI, CIFRE, NEMICI: BREVE SGUARDO RETROSPETTIVO

Se impostare un discorso letterario su dei luoghi comuni è solitamente un'operazione volgare e discutibile, come comportarsi nel caso in cui si stia tentando proprio di descrivere un "luogo comune" *stricto sensu*, cioè un ambiente deprivato, come già rilevava Carlo Emilio Gadda parlando di Milano e dei suoi abitanti, «delle circostanze morali, i problemi, le perplessità, le complicazioni d'una fenomenologia che sentiamo non essere la nostra»<sup>9</sup> Molti scrittori

significativi nella recente storia letteraria italiana hanno impostato il discorso proprio a partire da questo pregiudizio, forti dei cambiamenti improvvisi dati dal boom economico degli anni cinquanta, che proprio a Milano ha trovato la sua applicazione più rigorosa e quindi più spietata. A partire da Gadda, si sono succedute narrazioni che vedevano al proprio centro personaggi esclusivamente votati all'«assiduità pertinace alle incombenze del giorno, la legittima brama di guadagno, del benessere»; magari autoctoni o, sempre più spesso dopo le trasformazioni degli anni cinquanta, immigrati dalle regioni del Sud in cerca di lavoro o di un'esistenza più ricca di stimoli e opportunità.

Gli esempi sono stati molti, anche senza limitarsi alla letteratura: basti pensare all'influenza del cinema e alla corrente del Neorealismo postbellico, in cui si colloca, per restare alla rappresentazione di una Milano non idilliaca, dura e inospitale, *Rocco e i suoi fratelli*. Negli anni cinquanta e sessanta, molte delle opere letterarie di maggior rilievo furono contraddistinte da una problematicità di fondo nel "vivere la città" e i suoi ritmi lavorativi, economici, affettivi: è difficile dimenticare quel capolavoro risentito che è *La vita agra* di Luciano Bianciardi, in cui l'integrazione dell'immigrato era addirittura un danno collaterale, una conseguenza non voluta di un iniziale impeto anarchico e antimoderno di distruzione. Il protagonista del libro, non altro che una proiezione autobiografica dell'autore, vuole vendicare un disastro minerario (con riferimento all'incidente alle miniere di Ribolla del 1954) con un attentato dinamitardo in un palazzo del potere, ma si ritrova invischiato in una spirale di "lavoro culturale" come traduttore dall'inglese, solo e senza appoggi dopo aver abbandonato la famiglia; sicché, incastrato dalla sua stessa occupazione, inizialmente temporanea, si

6 Lo scrittore dunque vuole esprimere una posizione di estrema emergenza, come può farlo un saggista con tesi ben più argomentate e documentate: cfr. per esempio M. Belpoliti, "Notizie da una città alla deriva", in "La Stampa", 19 luglio 2009, reperibile online all'indirizzo <http://www.nazioneindiana.com/2009/07/24/notizie-da-una-citta-alla-deriva>.

7 Intorno all'architettura e alla rappresentazione della città contemporanea, sono piuttosto utili H.P. Lovecraft, *Contre le monde, contre la vie*, Éditions du Rocher, Parigi 1991; Rester vivant, La Différence, ivi 1991; Poésies, Flammarion, ivi 2010.

8 M. Houellebecq, "Restare vivi", in *La ricerca della felicità*, Bompiani, Milano 2008, p. 20.

9 C.E. Gadda, "Milano", in "L'Approdo", a. II, n. 3, 1953.

ritrova a vivere stabilmente a Milano una vita “agra” e soffocante, senza possibile piacere o integrazione. Oltre a situazioni tanto estreme, ci sono anche personaggi più o meno autobiografici che, nelle opere di quegli anni, si spostano a Milano per lavoro o per desiderio di cambiamento, ritrovandosi però a provare la stessa alienante “asprezza” di Bianciardi. In *La linea gotica* di Ottiero Ottieri, libro scopertamente autobiografico, l'autore imposta la sua narrazione proprio sulla dicotomia fra una Roma tranquilla, letteraria ed estranea alle problematiche dell'industria e una Milano esatta, organizzata e perfettamente funzionale al lavoro, quasi una fabbrica sotto le spoglie di una città. Come recita l'incipit: «Roma è il mio essere, Milano il mio dover essere». Giungere a lavorare nella città delle proprie ambizioni filosofiche però non appaga Ottieri, anzi lo spinge ancora più in profondità nelle separazioni – fisiche e psicologiche – che il mondo moderno crea e incoraggia senza freno:

Sto dentro a Milano, come dentro all'incarnazione di cemento della struttura di classe. Vado e vengo dal centro ricco, il castello feudale, avvicinandomi ad esso, allontanandomi da esso, che degrada verso la periferia, con il discendere graduale delle luci, dei guadagni, con la zona morta della piccola borghesia, col salto finale nel mondo operaio.

E ancora:

Il capitalismo ha leggi di accumulazione, che non mescolano, dividono. Tende a concentrare i ricchi e i poveri (i belli e i brutti, anche); soffoca Milano col suo stesso rigoglio, Milano città santa, città limite, estrema, senza equilibrio e senza pausa. Senza alcuna antitesi esplicita alla tesi del denaro [...]. Intorno al nocciolo centrale di Milano, con cerchi concentrici, si allargano circonvallazioni sempre più vaste, segnano fasce di redditi e di anime. Ecco la fascia intermedia, la mia, fra centro e periferia, larghissima

zona neutra dell'artigianato, piccolo commercio, piccola borghesia, piccola vecchia industria, abitazioni di piccoli impiegati. Tutto piccolo.<sup>10</sup>

La visione di Ottieri è geometrica, nel senso più spietato in cui si può intendere la parola. La città diviene un labirinto fatto di cerchi che non si toccano, abitato da classi sociali che vivono di fatto in ambienti isolati e culture distinte. Tale divisione avviene – indica l'autore – in base al censo e alla capacità produttiva di ogni classe e l'integrazione fra le diverse parti sembra essere vista come ostacolo alla produttività; su questo il punto di vista di Ottieri è di una costanza ammirevole e leggermente ossessiva, mostrando la fortissima messa a fuoco a scapito di altri aspetti o elementi concreti della città milanese. Eppure, il risalto dato a tale aspetto è piuttosto significativo alla luce delle narrazioni coeve (un'altra testimonianza di maggior successo di pubblico è la raccolta di racconti *Marcovaldo* di Italo Calvino); ma riflette anche esigenze e prospettive delle narrative più recenti che saranno passate in rassegna. Oltretutto, corrisponde a un'effettiva mancanza della città, un cono d'ombra di lungo corso che Ottieri ebbe la capacità di intuire: basterebbe leggere, per farsi un'idea, un paio di interventi di carattere scientifico pubblicati nel numero 17 di “Dialoghi internazionali”.<sup>11</sup>

10 O. Ottieri, *La linea gotica*, Bompiani, Milano 1963, pp. 63; 64; 73.

11 Fra gli interventi stimolanti e utili a una comprensione dettagliata e non espressiva delle mutazioni urbane, si può citare a sostegno Chiara Mazzoleni, docente di Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia, che scrive: «Gli esiti sulla qualità dello spazio costituito e sulla vita urbana conseguenti a queste logiche sono particolarmente evidenti nella frammentazione dello spazio urbano, nel deperimento dei beni pubblici, nel degrado delle condizioni insediative e nell'aumento delle disuguaglianze sociali ed economiche. Un ulteriore e non meno allarmante esito, che si è manifestato in una dinamica di sviluppo territorialmente segmentata anche a livello di regione urbana, è quello della progressiva divaricazione

Quarant'anni dopo *La linea gotica*, in *Un'irata sensazione di peggioramento* Milano non è più la città in cui si vuole arrivare nonostante tutto, ma, come in Bianciardi, il luogo da cui scappare per riguadagnare la propria salute mentale. Il protagonista Pietro (scopertamente autobiografico) è un depresso cronico con problemi d'alcolismo che da Milano si reca ogni settimana a Torino dal suo psichiatra. La città da cui Pietro fugge è votata al culto del denaro e della produzione, come egli ribadisce sovente attraverso analisi socio-filosofiche, care a Ottieri:

Il Capitalismo con tutte le sue sgargianti manifestazioni reali e virtuali (come una sana ignoranza e astoricità) rivendicava il mito fisiologicamente e antropologicamente umano della ricchezza e della sua ideologia. L'unico sociale era il capitale. L'unico vero socialismo era l'individualismo, nei suoi aspetti più autentici, come il mafieggiare.<sup>12</sup>

Ottieri racconta di una Milano sempre uguale a se stessa, anzi confermata nel suo male da Mani Pulite e dalla successiva dissoluzione della Prima Repubblica, nonché dalla barbarie (a lungo sbertucciata nel romanzo) della Lega Nord, fresca comparsa sulla scena politica nazionale: il risentimento non si limita più a lunghi passi trattatistici, ma tracima fino a riflettersi sul paesaggio:

Il cielo di Milano è grigio, notoriamente, come il fumo a Londra, e svaria dalla cartapesta, alla carta igienica, alla carta asciugante, alla carta copiativa, alla carta carbone, ad una splendente carta da zucchero. È latti-

ginoso, come uno yogurt senza fragole aggiunte, cioè senza il sapore delle nubi.<sup>13</sup>

L'ambiente è diventato irrespirabile, a causa di un inquinamento morale e sociale prima che atmosferico, come da costante in altre opere del dopoguerra su alienazione e lavoro nel capoluogo lombardo.<sup>14</sup> Si tratta di un estraniamento che passa, in prima battuta, attraverso il lavoro e l'accumulazione di denaro, svuotando di senso luoghi e persone infettati da un'eccessiva funzionalità: se la macchina produttiva lavora alla perfezione, senza intoppi o delazioni, può significare soltanto che nell'esattezza dei meccanismi sono inglobati gli stessi abitanti. Ciò che più importa, nella prospettiva dell'accumulo materiale e dell'arricchimento, è che **faticano enormemente** a integrarsi e, in certi casi, a sopravvivere le fasce di abitanti più svantaggiate: problema di lungo corso che ha trovato, nella narrazione su Milano, i più vari resoconti e che, d'altronde, è tornato prepotentemente d'attualità negli studi e i ripensamenti della città contemporanea.<sup>15</sup> Senza soffermarsi più di tanto, basterebbero le in-

13 Ivi, p. 55.

14 Su tutti, i celebri versi di *La Ragazza Carla* di Elio Pagliarani (1960): «E questo cielo contemporaneo / in alto, tira su la schiena, in alto ma non tanto / questo cielo colore di lamiera / sulla piazza a Sesto a Cinisello alla Bovisa / sopra tutti i tranvieri ai capolinea non prolunga all'infinito / i fianchi le guglie i grattacieli i capannoni Pirelli / coperti di lamiera?».

15 Per esempio: «Abbiamo visto come le politiche attivate per far fronte ai problemi dei gruppi svantaggiati della popolazioni non occupino un posto centrale nella politica urbana, neppure in quei paesi dove la tradizione di welfare è più radicata e dove la responsabilità verso gli strati più deboli della popolazione non è messa in discussione [...]». Se restringiamo il nostro sguardo alla sola povertà economica, vediamo che, durante gli anni '80 e '90, nella maggioranza dei paesi europei cresce il numero di persone in stato di povertà [...]. Quando il mancato soddisfacimento dei bisogni fondamentali è duraturo, gli individui sperimentano anche il progressivo indebolimento dei legami sociali che li collegano alla collettività e sono spinti verso una situazione che è stata definita di disaffiliazione [Castel 2000]», S. Vicari Haddock, *La città contemporanea*, il Mulino, Bologna 2004, pp. 125-126.

tra la città funzionale, dove prevale la forte connettività e l'interdipendenza dell'insieme delle funzioni strategiche che costituiscono il nodo globale, e la città fisica, con una debole connessione spaziale interna e una sempre più difficile integrazione fra le sue differenti parti», «La transizione dell'economia urbana verso i servizi avanzati. Il profilo di Milano», in «Dialoghi internazionali. Città nel mondo», n. 17, 2012, p. 133.

12 O. Ottieri, *Un'irata sensazione di peggioramento*, Guanda, Parma 2002.

chieste di Anna Maria Ortese sulla Milano della fine degli anni cinquanta, raccolte nel volume *Silenzio a Milano*. L'autrice, che visse a lungo in stato di povertà e provò quindi sulla propria pelle l'esclusione dalla nuova società dei consumi, colorò *Silenzio a Milano* di un senso di rabbia esclusiva che travalicava la forma "neutra" dell'inchiesta giornalistica.<sup>16</sup>

In un racconto-inchiesta su una visita notturna alla Stazione Centrale, descritta, in anticipo sui tempi, con le modalità di un non-luogo fatto di transitorietà, la Ortese scriveva: «Stazione in superficie, in profondità era il punto d'incontro tra un'Italia invecchiata, sorda, incivile, e un'epoca affamata di produzione, in ginocchio davanti alla produzione, a un numero sempre più vertiginoso di cose, di cifre».<sup>17</sup> In un'accezione più estesa, la Stazione diventa, grazie a una rappresentazione espressionistica e deformata che funge da spaccato sociale sulle classi più disagiate, il luogo simbolo di Milano. Allargando la visuale, della metropoli le "cifre" sono essenza virtuale e onnipresente; nel deserto milanese spuntano solo pochi altri, selezionati enti che spiccano come pietre tombali: lo "squallore", il raro "odore del popolo", i night club, le case-albergo che diventano minacciose "piramidi" moderne. Il senso di minaccia è costante; una delle descrizioni più calzanti (e fulminee) viene data in un racconto-inchiesta dall'emblematico titolo *La città s'è venduta*, dove il soggetto autobiografico decide di trasferirsi e dal finestrino della macchina in moto racconta:

E la città ricomincia a fuggire. Se ne vanno, a poco a poco, gli ultimi palazzi di marmo, le case della luce, scompaiono i balconi e le terrazze di vetro e viene avanti il mare gonfio e scuro, sinistro e scuro dei quartieri periferici, dove abita il vecchio popolo di Milano. Ci sono periferie aperte e periferie chiuse, periferie per ricchi e periferie per poveri, periferie per uomini e periferie per non-uomini. Questa è una periferia per non-uomini.<sup>18</sup>

Ancora più in basso della condizione di quelli che la Ortese chiama qui "non-uomini", si trova un'altra fascia di abitanti per cui l'integrazione è assente, la perdita totale, fino a toccare il nome e la casa. Per la Ortese e gli scrittori coevi, i cosiddetti *homeless* non erano una categoria significativa o degna di attenzione, nonostante essi costituissero già da molti anni una popolazione sotterranea diffusa nelle metropoli statunitensi e aumentata in maniera preoccupante insieme allo sviluppo metropolitano dei paesi occidentali.<sup>19</sup> Per la città di Milano, è stata raffigurata in tempi recenti da Laura Pariani nel romanzo *Milano è una selva oscura*, in cui viene raccontato l'ultimo anno di vita di un barbone acculturato nel pieno del miracolo economico degli anni sessanta, fino all'esplosione finale delle lacerazioni di una città ingrata, immemore e piena di nemici. Dante, così si chiama il barbone, che è anche poeta (legame eloquente e insistito),

Nemico è invece l'asfalto che copre i vecchi canali, tutto sto presente di macchine e fragori, dagli sbraliùsci del neon nelle recenti boutique alla smania di americanità che si respira perfino nel parlare. Ché il nuovo è brutto e volgare in questa sua frenesia di sfrollare tutte le care ricordanze.<sup>20</sup>

16 Per uno sguardo approfondito sulla scrittrice, nonché sul periodo trascorso a Milano e la genesi della suddetta raccolta, si veda L. Clerici, *Apparizione e visione: vita e opere di Anna Maria Ortese*, Mondadori, Milano 2002.

17 A.M. Ortese, "Una notte nella stazione", in *Silenzio a Milano*, La Tartaruga edizioni, Milano 1998 [1958], p. 35.

18 Ivi, p. 86.

19 A riguardo, è utile ancora S. Vicari Haddock, *La città contemporanea*, op. cit., pp. 128-130.

20 L. Pariani, *Milano è una selva oscura*, Einaudi, Torino 2009.

In questo caso, l'esclusione del personaggio è totale e riflette lo spaesamento di abitare, come un dannato senza nome, in un luogo estraneo e privo di punti di riferimento. Il Dante ha come appigli alla perdita di sé solo la memoria e il conforto del "parlar materno", il dialetto milanese: e non è un caso che, nelle opere trattate in questo articolo, l'"inesistenza" di Milano si accompagni alla progressiva difficoltà di comunicare, alla perdita di una lingua condivisa e percepita come propria.

Chiuso il piccolo *excursus* sulle fasce più disagiate della città, torniamo, per chiudere il discorso, a un esponente della media borghesia, che ebbe nella seconda parte della sua esistenza una prospettiva tangente quelle di Ortese, Ottieri e Bianciardi. Si allude a Eugenio Montale e a quando si trasferì a Milano nel gennaio del 1948, per lavorare come cronista e critico musicale al "Corriere della Sera". Pur essendo stata la sua casa d'elezione per quasi quarant'anni fino alla morte, Milano non diventa quasi mai riferimento geografico o "luogo dell'anima" con una sua precisa fisionomia, né in *Satura* né nelle raccolte successive. Anzi, leggendo l'ultimo Montale si prova il forte dubbio che il pessimismo scettico e, in qualche misura, "antipoetico" che pervade i versi sia strettamente connesso alla città lombarda e alla sua identità di metropoli tanto progredita quanto disumana. Come nota giustamente Pietro Cataldi, se si moltiplicano in questa fase poetica le espressioni della degradazione materiale (nelle immagini ormai proverbiali della spazzatura, della fogna, del "miniangelo spazzacamino", rifiuti sgraditi dei nuovi meccanismi produttivi), e anzi la stessa voce del poeta diventa un monologante borbottio che mira a confondersi nella folla anonima e annullarsi in una temporalità pietrificata, ciò avviene per la mutata sensibilità di Montale; per la *recusatio* amarissima che investe globalmente la sua esperienza di uomo e di poeta, e la rovescia. La

città di Milano però si presta perfettamente a tale ottica di rifiuto, divenendo, anche se quasi mai nominata, vero correlativo oggettivo di un'intera fase poetica.

Nota Cataldi:

Milano è sì la città dove è meglio vivere oggi per un poeta, ma è anche la città nella quale un poeta, o almeno un poeta come Montale, non può davvero identificarsi. È una città ideale per un intellettuale, ma non è o non è più una città nella quale un intellettuale possa trovare il suo mondo.<sup>21</sup>

E soprattutto:

Abbiamo ben visto come Milano, al contrario, dovesse piuttosto offrire il giusto risalto al fallimento storico dei valori in cui Montale aveva creduto, primo fra tutti proprio il valore della poesia. A Milano il neocapitalismo meglio mostrava i limiti e l'orrore di quei valori della civiltà borghese cui il poeta aveva concesso fede.<sup>22</sup>

Confondendosi nella "folla sommersa"<sup>23</sup> Montale ha ratificato la propria esclusione di poeta e al contempo il proprio rabbioso annullamento, consolidando una modalità di "visione" della città che ne faceva un ambiente irrepresentabile.<sup>24</sup>

21 P. Cataldi, "Montale a Milano", in B. Peroni (a cura di), *Leggere Milano*, Unicopli, Milano 2006, p. 154.

22 Ivi, pp. 162-163.

23 L'espressione è mutuata dall'omonima raccolta di poesie di Fabio Pusterla (*Marcos y Marcos*, Milano 2004).

24 Antitetico allo sguardo di altri poeti, sia pur validissimi, che di Milano hanno fatto uno scenario credibile e pieno di dignità, ma che proprio per questo non rientrano nel discorso. A vario titolo, si potrebbero citare la Milano di Vittorio Sereni (*Gli strumenti umani*, 1965), quella dialettale di Franco Loi (per una silloge esaustiva, *Aria de la memoria*, 2005) o quella di Giancarlo Majorino (per una rapida sintesi del suo discorso intorno a Milano, è utile l'articolo "Versi e righe di città", in *Leggere Milano*, op. cit., pp. 193-208). Essi non sono trattati per due ragioni: la prima è che il discorso presente s'incentra soprattutto sui prosatori, la seconda è che, banalmente, per costoro "Milano esiste".

MILANO DAL SOTTOSUOLO: ANTONIO MORESCO

Più che un preambolo introduttivo, si è finora cercato di costruire un sostrato per quanto hanno immaginato e scritto i narratori che ora osserveremo; di spiegare, insomma, perché l'“inesistenza” di Milano sia un concetto più durevole e affascinante di un luogo comune. La nozione finora descritta è stata assunta in anni recenti con notevole coerenza stilistica in tre scrittori che hanno “non-descritto” la città lombarda grazie a linguaggi, prospettive e impostazioni narratologiche inusuali e utili per una cognizione di determinati aspetti della vita urbana contemporanea, oltre che per interrogarsi su come mai Milano non sia un'ambientazione di storie alla maniera della New York di Philip Roth e Saul Bellow, della Roma di Pier Paolo Pasolini e via così *ad libitum*.<sup>25</sup>

Antonio Moresco (1947) ha esordito nel 1993 con la raccolta di racconti *Clandestinità*, dopo quasi quindici anni di infruttuosi tentativi di emergere nel circuito letterario ed editoriale e così “esistere”, per usare le sue parole: la storia della sua curiosa odissea è raccontata in una lunga prosa, a metà fra il *journal intime* e lo zibaldone di pensieri, intitolata *Lettere a nessuno* (Bollati Boringhieri, 1997). Moresco si raffigura in un arco temporale fra il 1981 e il 1991, in una Milano che emerge a squarci fra i pensieri ossessivi e le peregrinazioni paranoiche del suo autore. Una città fredda e scostante che sembra, però, ripulita da qualsiasi preciso contesto geografico o connotazione umana; in essa il protagonista vaga come il *flâneur* di baudelairiana memoria,

ma a differenza del *flâneur* classico non esplora i diversi ambienti urbani; piuttosto vaga di notte senza direzione e, soprattutto, senza speranza di “esistere” agli occhi dei vivi. Milano diviene quindi uno sfondo fatto prevalentemente di case buie e minacciose, finestre illuminate da cui il narratore del “sottosuolo”, da singolare *voyeur*, può creare nella propria solitudine le vite degli altri, di strade senza nome in cui camminare in una ripetizione eterna.<sup>26</sup> Quand'è che Milano diventa marcata nella propria toponomastica e sospende per un attimo la propria geografia dell'assurdo? Nelle occasioni in cui il protagonista incontra editori o esponenti del mondo intellettuale che potrebbero “salvarlo” con la pubblicazione e appagare la sua nevrosi da inesistenza. Per esempio:

In un'unica camminata un po' diversa dal consueto sono passato di fronte alla casa di Spinella, in via Premuda, poi, dopo una sosta tra buchi neri e nane bianche e pulsar al palazzetto del Planetario, dopo aver costeggiato il grande disco spezzato di Arnaldo Pomodoro ed essere sgusciato nelle retrovie meno frequentate del Duomo, sono passato anche, per la prima volta, di fronte alla casa di Calasso in via Maddalena [...], inscrivendole entrambe in un'unica orbita chiusa che potrei anche tornare a percorrere con una certa regolarità nel prossimo futuro, dopo cena o negli intervalli di lavoro, per sgranchirmi gambe e braccia attraverso la città e creare nello stesso tempo passaggi magnetici terribilmente avviluppanti, mentre me ne sto acquattato dietro il mio volto del tutto sconosciuto a entrambi.<sup>27</sup>

25 Gli autori di questi tre paragrafi sono esaminati secondo l'ordine di pubblicazione delle loro opere.

26 Lo stesso avviene ai personaggi delle prose brevi di *Clandestinità* e di *La cipolla* (Bollati Boringhieri, 1995), con più scoperti risvolti psicoanalitici.

27 A. Moresco, *Lettere a nessuno*, Einaudi, Torino 2008, pp. 200-201. Si cita dalla prima parte, che ricalca fedelmente l'edizione del 1997.

Nel momento in cui l'incontro con le persone reputate come decisive non avviene, la città si richiude minacciosa su di sé e ingloba l'autore-personaggio. Ne emerge la visione allucinata di una metropoli estranea, dove ogni strada da prendere è un vicolo cieco. Non si tratta più, infatti, di una città industriale, come poteva essere in un racconto "al negativo" di stampo neorealista, tante volte fissato su pellicola o sulla pagina; la classe operaia è assente e il protagonista Moresco non è neppure connotato in base alla sua professione, sebbene noi lettori veniamo informati che egli svolge alcuni lavori per mantenersi. Non c'entrano neanche ulteriori cambiamenti sul tessuto urbano, sulla deindustrializzazione o sulle mutazioni della superficie urbana. Qui, Milano è una città incapace di accogliere chi, insinua il narratore, massimamente meriterebbe di essere ascoltato e compreso, fatta di classi separate e chiuse che s'incontrano, con notevole attrito, solo a radi intervalli. Persino la lotta politica, che nella recente storia milanese ha svolto un ruolo alternativamente di amalgama e di rottura, brilla per la sua assenza in *Lettere a nessuno*. Moresco narra di essere stato un tempo attivista politico per un gruppo di estrema sinistra e, attraverso le lettere presenti nel libro, esamina con disincanto la generazione impegnata degli anni settanta: ma essa è priva di vitalità ed eredità storiche, lasciando posto a una mortifera logica di profitto. In *Gli esordi*, romanzo scritto contemporaneamente a *Lettere a nessuno*, ancora un personaggio autobiografico si muove in un cosmo privo di precisi riferimenti spaziali, fatto di forze e solidi che cozzano e si rivoltano l'uno contro l'altro, come è usuale nella poetica

dell'autore.<sup>28</sup> Il romanzo, diviso in tre "scene" che corrispondono a tre periodi dell'esistenza, si conclude proprio con una "Scena della festa" ambientata a Milano, osservata nell'incipit con un rovesciamento dell'espedito narrativo del volo d'uccello reso celebre da Victor Hugo in *Notre-dame de Paris*. Un topo, lanciato in volo dal protagonista nella prima scena, si ritrova a volare sopra una «grande città dell'emisfero boreale»,<sup>29</sup> plana sopra una città fatta di luci elettriche, vetri infranti e macchine (quasi le uniche entità che ritornano con insistenza lungo la narrazione); non distingue presenze umane, se non alcuni gruppi isolati di fotomodelle cocainomani, che ritornano per tutta la scena come una presenza ectoplasmatica, senza nome. L'unico a emergere da questa schiera è, di nuovo, l'autore-personaggio, privato tuttavia del nome e di un'identità definita. Il lettore lo vede passeggiare ininterrottamente per Milano, osservare le luci e le esistenze – totalmente sradicate – dei passanti e, a ora incerta, tentare d'incontrarsi con un misterioso editore che sguscia e si nega continuamente (al modo in cui lo stesso Moresco, da un "sottosuolo psichico", sembra muoversi per gli spazi metropolitani). La narrazione di Moresco è impostata su una prospettiva autobiografica che vuole conferire credibilità al racconto, nonché dotata di estrema coerenza concettuale e omogeneità linguistica, fino a toccare punte di ripetitività funzionali all'effetto alienante. Essa vuole disegnare,

28 Si vedano gli scritti teorici *Il vulcano*, Bollati Boringhieri, Milano 1999 e *La visione. Conversazione con Carla Benedetti*, Scheiwiller, ivi 2009 [1999].

29 A. Moresco, *Gli esordi*, Mondadori, Milano 2011 [1997], p. 537.

attraverso le peregrinazioni del suo protagonista autobiografico, una cartografia interiore della città di Milano, che suona come una minacciosa constatazione della condizione “postuma” sia dell’abitante sia dell’abitato. Lo si rimarca in un dialogo fra l’editore e il protagonista:

«Pensa... **prova un po’ a immaginare ...**» disse chiudendo gli occhi «come potrà apparire alla fine quello che stai facendo, quando questa grande città sarà distrutta...»

«Sarà distrutta?»

«Ma certo! Questa città ha tutte le caratteristiche di una di quelle città che prima o poi vengono distrutte! Tanto più adesso, che è arrivato chi è in grado di vederla e cantarla come per la prima e ultima volta...»<sup>30</sup>

#### LA CITTÀ OSCENA: ALDO NOVE

Leggermente più marcata sui piani nominale e spaziale appare la città di Milano in uno scrittore della generazione successiva a quella di Moresco, Aldo Nove (1967). L’autore lombardo ha raccontato l’ambiente urbano attraverso uno sguardo obliquo ottenuto sommando i punti di vista del consumatore compulsivo e del filosofoscienziato; ciò indica eloquentemente quale, secondo Nove, è la posizione svantaggiata della persona capace di pensiero critico all’interno della metropoli. Tale sguardo, contraddistinto dalla sua infantilità di fondo unita a una fede ingenua nella fascinazione per le merci, trova in Milano il suo sfondo e la racconta in due romanzi autobiografici, a confermare che le prove

letterarie più efficaci su Milano si rafforzano sovente con l’artificio retorico della “testimonianza sulla propria pelle”; da ciò consegue che la città lombarda risulta essere una “condizione psichica” dei suoi abitanti (in linguaggio più usuale – e positivo – un “luogo dell’anima”). Tuttavia, occorre meglio focalizzare i lineamenti della forma-romanzo in Nove. Come spesso nelle narrazioni fin qui analizzate, raccontare Milano con una forma tradizionale o una storia lineare, dotata di continuità nel tempo e nello spazio, non è possibile; è necessario adottare una postura e un discorso che si adattino, quasi mimeticamente, alla mutata fisionomia della città. In *Amore mio infinito* (2000), racconto autobiografico per lampi, strappi temporali (alcuni micro-periodi dell’esistenza assurgono a decisivi nodi di senso, in particolare l’infanzia) e digressioni letterario-scientifiche, Milano è lo sfondo dell’ultimo capitolo, intitolato “Piazza Cordusio, 1999”. Il protagonista è un neolaureato in filosofia, come l’autore, e rappresenta una figura di rilievo all’interno della società milanese (e, oserei dire, dell’intera Italia contemporanea): quella del precario, che piomba nella grande “macchina” della città (immagine ricorrente in Nove) nella speranza frustrata di trovare un lavoro qualsiasi. Milano però è solo un tassello che riproduce l’intero, lo sfondo universale di chi si ritrova intrappolato in un meccanismo senza uscita già a partire dalla sua venuta al mondo. Scrive Nove:

Poi dopo esci dalla macchinetta ti ritrovi in piazza fai parte del tuo deperimento continuo iniziato dieci anni fa venti anni fa trent’anni fa continui a accumulare quello che devi lasciare nel territorio prima di avere incominciato a capire qualcosa inizi a correre a compilare moduli a secernere sudore a telefonare alla persona con

cui avevi un appuntamento prendi la metropolitana  
compri la «Settimana enigmistica» stai male.<sup>31</sup>

Restringendo di nuovo il campo, lo scenario della precarietà lavorativa ed esistenziale del “personaggio Nove”, Milano, diventa un percorso a ostacoli. Non ha neppure la dignità del labirinto, perché un labirinto è in qualche modo decifrabile e in esso, grazie all’esercizio dell’intelligenza, ci si può orientare e trovare la propria strada, è cosa nota da Dedalo a Italo Calvino. Qui, invece, la città diviene una nebulosa soffocante di migliaia di «stimoli che contemporaneamente ti strappano da te»,<sup>32</sup> provenienti per lo più dalla pubblicità e dal mondo dell’informazione, capaci di penetrare a fondo nella psiche del soggetto: «dentro di me c’era una folla che mi diceva di andare in tutte le direzioni ininterrottamente». <sup>33</sup> Lo stesso protagonista si esprime di preferenza con una terminologia desunta dai prodotti firmati e dai caroselli pubblicitari, che hanno formato l’unico linguaggio davvero condiviso per la generazione degli anni ottanta e popolano l’immaginario dello scrittore da *Woobinda* (1996) in poi. Non è un caso che in un altro testo scritto sulla città, dall’emblematico titolo *Milano non è Milano*, venga indicata la Fiera come unico e irripetibile fulcro della vita urbana: «Un profumo di mondo che va bene, produce il suo spettacolo di benessere infinito. L’incanto di una macchina mondiale che sforna meraviglie che non smettono di migliorare». <sup>34</sup> Esempio, a

riguardo, il racconto della prima visita a Milano, a Piazza Duomo:

C’era un grande presepio animato dentro un tendone siamo venuti a Milano per visitarlo mi ricordo appena usciti dalla metropolitana c’erano dappertutto piccioni non mi sono neanche accorto della chiesa grande il Duomo mio padre mi diceva di guardarlo mi indicava in alto la madonnina ma io guardavo dall’altra parte della piazza il palazzo con le insegne pubblicitarie grandi due volte le case del mio paese [...] era come essere dentro una boccia colorata sintetica con la neve e il Duomo di Milano e tutte le persone che si urtavano velocissime attorno alla piazza illuminata.<sup>35</sup>

Gli enti degni di attenzione divengono proprio quelli che omologano la città, rendendola un non-luogo non caratterizzato singolarmente (i piccioni, le insegne pubblicitarie, le luci, i meccanismi di consumo sempre in funzione, i turisti giapponesi). Il narratore però ne rimane estremamente colpito, in quanto il suo punto di vista di provinciale – varsoviense – è ancorato a una visione preconsumistica del centro urbano in cui la comunità ha ancora un aspetto umano e, soprattutto, una fisionomia stabile: poiché la vera caratteristica di Milano è una “trasformazione incessante”, similmente alla divinità azteca Axolotl che, per vivere in eterno, oscilla di continuo fra lo stato larvale e un’esistenza vera e propria.<sup>36</sup> La “milanesità”, condizione metafisi-

31 A. Nove, *Amore mio infinito*, Einaudi, Torino 2000, p. 135.

32 *Ibidem*.

33 Ivi, p. 163.

34 A. Nove, *Milano non è Milano*, Laterza, Roma-Bari 2010 [2004], p. 21. È interessante notare che, sebbene il libro si proponga d’essere un’opera di non-fiction volta a trattare luoghi e itinerari d’interesse a

Milano, l’approccio stralunato e astrante di Nove rimane pressoché immutato rispetto alle narrazioni qui analizzate; la città viene dunque analiticamente scomposta e descritta tramite enumerazioni merceologiche, ambigue esaltazioni della modernità e della globalizzazione, intrecci di citazioni (da poeti e filosofi) e riscritture (l’intero capitolo “Secondo intermezzo. Milano tutta d’un fiato” è una riscrittura delle pp. 139-141 e 158-162 di *Amore mio infinito*).

35 A. Nove, *Amore mio infinito*, op. cit., p. 152.

36 Il paragone apre le pagine di *Milano non è Milano* ed esplica bene il carattere di incessante mutamento – e precarietà esistenziale – che secondo Nove caratterizza Milano. Soprattutto, viene sottolineata la volontà di

ca assunta arbitrariamente come il marchio di un prodotto,<sup>37</sup> può essere trasportata in qualsiasi altro luogo e contagiarlo, come spiega Nove: «Poi vicino al mio paese ha incominciato a crescere un po' di milanesità hanno aperto il primo supermercato una specie di luna-park di acciaio pieno di merluzzo surgelato da comprare».<sup>38</sup> Se un luogo può essere riassunto integralmente in astrazioni commerciali esportabili dovunque, cosa può impedire al suo abitante di nullificarsi, perdere l'appartenenza a un qualsiasi luogo? In un quadro di alienazione che deve molto alla visione marxiana, non trova posto neppure una qualche coscienza di classe, poiché ogni individuo risulta isolato in quanto consumatore e nella precarietà lavorativa è impossibile aggregarsi. Per siffatte ragioni, la lotta politica non può trovare sbocchi e si risolve unicamente nella protesta violenta e nichilistica, come espresso in due capitoli che raccontano due violenti scontri di piazza (oggi li chiameremmo, in una prospettiva globale, "riot"), fungendo da palinsesti narrativi sul modello di *La violenza illustrata* di Nanni Balestrini (1976).<sup>39</sup>

Quale sguardo rimane possibile per non farsi fagocitare? E quale approccio alla città impedisce una totale disgregazione psicofisica? Alla prima domanda, Nove non dà risposte dirette: la sua narrazione, mimeticamente alienata, non esce mai da sé stessa e non propone soluzioni dall'esterno; come abbiamo

accennato nel paragrafo introduttivo, gli autori analizzati perseguono una rappresentazione veritiera e da prendere estremamente sul serio, in quanto vissuta sulla propria pelle, il che implica un'immutabilità del punto di vista: chi racconta vede di fronte a sé una Milano ridotta a un grado zero, ma non ha l'intenzione – o l'illusione – di mutare lo stato delle cose con la sua scrittura. Come la città è viziata nel profondo dal suo essere artificiale e scomposta, così è lo sguardo di Nove: in *Amore mio infinito* non può darsi una comprensione intera della città milanese, poiché essa esiste solo nei picchi psichici del suo abitante, oppure nella brevità di uno spazio pubblicitario. L'unico sguardo di ampio raggio su Milano è, dichiaratamente, irrealistico e sterile: nel capitolo "Dio muove le mani sopra le acque prova", una violentissima zoomata spaziotemporale su piazza Cordusio nel 1999 attraversa con velocità disinvolta le glaciazioni, Carlo Magno, le Cinque Giornate e Megan Gale.<sup>40</sup>

L'unica speranza di salvezza, a quest'altezza della produzione di Nove, è l'amore, che il protagonista trova in una cassiera del McDonald's e immagina come ultima speranza di "infinito". Si tratta però di una consolazione provvisoria e mai stabile, su cui l'autore ha parzialmente cambiato idea; lo si evince dal recente *La vita oscena* (2010), che per molti versi è una riscrittura in ombra di *Amore mio infinito*, o meglio, ne è il verso. In questa "autobiografia estrema" (o anche *autofiction*) il protagonista-autore, dopo la perdita dei genitori e la disgregazione totale della sua famiglia, si ritrova a vivere in un pensionato cattolico a Milano e a sperimentare esperienze estreme di ogni tipo per anestetizzare il dolore

---

entrare in un ciclo di perenne trasformazione per penetrare in una zona larvale e rassicurante: «Se sono tutto e niente nessuno mi capisce, nessuno sa chi sono, nessuno mi mangia, io continuo a vivere», p. 5.

37 «La città urlava di essere Milano», sottolinea senza ironia il narratore.

38 A. Nove, *Amore mio infinito*, op. cit., p. 154.

39 Ivi, pp. 148-151.

---

40 Ivi, pp. 139-141.

del suo isolamento. Ormai la città non è altro che un fondale costituito prevalentemente da interni, appartamenti di prostitute, cinema porno e luoghi per sniffare cocaina, di meccanicità estrema.<sup>41</sup> Se la pornografia (cifra stilistica dell'intero racconto) stilizza e appiattisce i rapporti interpersonali, oltre che la stessa cognizione dell'Altro da parte del soggetto, ciò avviene anche a causa della mancata identità di una metropoli fondata sull'autoannullamento, sull'idea che qualsiasi piacere, disponibile fino all'eccesso, possa essere goduto fino all'eccesso riuscendo comunque a non provare nulla, se non uno spaesamento totale.<sup>42</sup> Di fronte a un tale stato di cose, Nove non propone soluzioni, ma constata con una mimesi estrema l'oscenità dell'ambiente e dei suoi stessi abitanti, che arrivano a collimare e confondersi in un incessante divenire.<sup>43</sup>

41 Il referente costante, dichiarato in un passaggio del libro, è naturalmente il marchese De Sade.

42 Nella "guida turistica" *Milano non è Milano* si sottolinea il legame concettuale fra mercato del sesso e Milano, con una certa ironia: «A Milano (che come recita la famosa canzoncina "non resta mai con le mani in mano"), è incredibile, si fa sesso. Come nell'hinterland. In parte (nella parte emersa/sommersa del sesso a pagamento), con la stessa velocità e lo stesso spirito pratico con cui si affrontano le attività lavorative [...]. Del resto, diceva Brecht, ogni forma di lavoro è prostituzione, e a Milano si lavora», p. 102, capitolo "Pornomilano".

43 Molto utile per la comprensione della scrittura di Aldo Nove, e più in generale per alcune questioni finora trattate, il libro di D. Giglioli, *Senza trauma. Scrittura dell'estremo e narrativa del nuovo millennio*, Quodlibet, Macerata 2011.

#### FUORI DA MILANO C'È IL BENE? GIORGIO FALCO

Abbiamo visto sinora due narratori che affrontavano il nodo di una Milano irrepresentabile restandone tuttavia all'interno. Essi non cercano di uscire dal suo perimetro o di evadere, se non tramite delle distanziate panoramiche stranianti o in virtù della propria, distintiva condizione intellettuale; e come loro, gli scrittori del dopoguerra prima menzionati. Ci si potrebbe quindi chiedere se spostare di netto il proprio punto di vista come narratore, osservando stabilmente da fuori la metropoli, sia un'opzione utile per allargare un discorso sull'"inesistenza di Milano". Su un piano eminentemente sociologico, è innegabile che la periferia milanese sia cresciuta insieme alla formazione dei sobborghi e allo spopolamento del centro urbano: fenomeno d'altronde comune a molte città occidentali e ripreso dal modello delle metropoli statunitensi.<sup>44</sup> In *L'editore*, romanzo sperimentale sulla morte di Giangiacomo Feltrinelli, Nanni Balestrini racconta della crescita dei sobborghi, inserendola nel quadro dei mutamenti in corso negli anni settanta:

Milano è una città provinciale e non se ne vogliono accorgere questi milanesi gonfiati che li senti dire perfino Milano come New York e ci credono perfino c'è l'hinterland di Milano invece che è qualcosa di infinitamente più importante misterioso e inquietante di quelle quattro strade intorno a piazza del Duomo la vera città è quella che si stende fino a Sesto e va avanti per decine di chilometri [...] se guardiamo intorno a Milano vediamo una città che sta diventando metropoli per via di questi due milioni e mezzo di abitanti che stanno fuori

44 Oltre alla già citata Vicari Haddock, molto utili sono i testi di G. Martinotti, *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, il Mulino, Bologna 1993 e Id. (a cura di), *La dimensione metropolitana. Sviluppo e governo della nuova città*, ivi, 1999.

oltre la fascia comunale e comincia in tutto a essere una dimensione rilevante cominciano a essere quattro o cinque milioni allora questo comincia a essere qualche cosa di smisurato di molteplice di complesso [...].<sup>45</sup>

Lo scrittore neoavanguardista, pur avendo fatto del *collage* e della contaminazione linguistica una cifra stilistica nei decenni, descriveva i mutamenti geopolitici (e, più in generale, raccontava) mantenendo ferma una sua posizione di critica radicale al sistema. Leggermente diverso è il discorso in scrittori che per ragioni anagrafiche non hanno vissuto la fase condivisa dell'*engagement* politico negli anni settanta. Così, per l'appunto, gli esiti narrativi della raccolta di prose brevi *L'ubicazione del bene* (2009) di Giorgio Falco (1967) acquistano interesse in virtù del proprio sguardo apparentemente disimpegnato, asettico.

Nella raccolta vengono narrate le vicende dell'immaginaria Cortesforza (anzi, "Cortesforza, Milano") sobborgo «a un quarto d'ora dalla Tangenziale Ovest, un centro in piena espansione commerciale e residenziale». <sup>46</sup> Il punto di osservazione del narratore cambia, di racconto in racconto, a seconda dell'abitante di cui si racconta la storia: ma la voce che parla sembra esprimersi sempre con lo stesso grigio linguaggio, avere la stessa attitudine rassegnata alla realtà circostante. Soprattutto perché, come si accorge il lettore, il comune di Cortesforza appare come un piccolo mondo pietrificato in cui soltanto le automobili dei pendolari milanesi scandiscono il ritmo delle giornate. Al di fuori della propria villetta a schiera, ripetuta serialmente per tutto l'abitato

(il "bene" cui ambigualmente può alludere il titolo), non si dà presenza umana né racconto, ma solo descrizione di uno stato di cose, il che costituisce una dichiarazione d'intenti da parte del primo personaggio in scena:

Io vivrò in questo posto ancora per poco, ma adesso sono qui, senza un colpo di scena, un addio al check-in dell'aeroporto, senza una scena di sesso, un letto d'ospedale, la sensazione di minaccia incombente, un momento felice durante l'antipasto, senza una donna nuda sulla bilancia, un personaggio leggendario che ha sempre la battuta intelligente, tre righe dall'inizio e subito un dialogo edificante. Fuori accadono cose, cose misteriose, opache, trasparenti, circondate dalla luce appiccicata al plexiglas.<sup>47</sup>

Se ne ricava l'impressione violentissima e pacata di un mondo che si astrae totalmente concentrandosi sull'accumulo e il lento consumo delle "cose". La "milanesità" trapiantabile che Nove illustra in *Amore mio infinito* trova un'applicazione esatta nell'ambiente neutro dell'hinterland. In esso gli immobili, gli spazi comuni e persino i rapporti interpersonali risultano, più che un dato acquisito, un "effetto di reale" creato per convincersi della propria consistenza, mentre la vita vera si consuma fra il casello, l'automobile e il posto di lavoro, mai inquadrati dall'occhio dell'autore. Ne emerge una rappresentazione spaziale oscillante fra due poli, uno fatto di non-luoghi e costruzioni tutte identiche (Cortesforza) e uno assente (Milano). Partendo dall'ottica di uno dei personaggi, lavoratore pendolare, Falco scrive:

Non sembra nemmeno di vivere a Cortesforza, Cortesforza è qualsiasi luogo, la distanza da Milano, diciotto, diecimila, un milione di chilometri, non ha senso.

45 N. Balestrini, *L'editore*, DeriveApprodi, Roma 2006 [1989], pp. 67-68.

46 G. Falco, *L'ubicazione del bene*, Einaudi, Torino 2009, p. 9.

47 Ivi, p. 49.

Tutte le cose accadono entro venti chilometri. La distanza da casa al lavoro, da casa al supermercato, venti chilometri. All'inizio lui pensa che quello spostamento sia un piccolo viaggio, dopo dieci ore di lavoro può ricomporre se stesso, ma al semaforo di Trezzano sul Naviglio lui fa parte di una promiscuità aggressiva, volgare, feroce nel cercare il proprio posto nel mondo [...].<sup>48</sup>

La conclusione logica di tutto ciò è che l'abitante del sobborgo vive in una sorta di "lotta per la vita" dai tratti anestetizzati, senza nulla togliere alla precarietà, esistenziale prima che economica, di chi vive a Milano pur risiedendo in un luogo che ne è, a conti fatti, una versione depurata dalla frenesia e dall'affollamento: «Lui e lei sono in una condizione lavorativa tale per cui un deciso spostamento li fa appartenere alla scia del benessere, ma una piccola variazione può farli precipitare nella povertà».<sup>49</sup> Il tempo libero, in cui è compreso anche lo spazio dedicato alla propria interiorità o alla gestione del nucleo familiare, non è altro che un ennesimo compito da assolvere. Fare un figlio è una strategia e insieme un obbligo sociale: «E così, dopo che la sua migliore amica ha partorito una bambina, è cresciuto il desiderio di maternità, anche perché se fosse incinta starebbe a casa dal primo giorno utile, sospenderebbe le angosce lavorative per un paio d'anni, in attesa di risolverle al rientro, quando, lei spera, la situazione potrebbe essere cambiata».<sup>50</sup> La ricerca di una sopravvivenza dignitosa appare, agli occhi del lettore, il segno di una sopravvivenza giorno per giorno che appartiene di base agli animali: perciò è coerente che Falco apparenti gli abitanti di

Cortesforza alla folla variegata di animali domestici che accompagnano gli esseri umani e popolano gli interstizi del sobborgo. Ratti, scarafaggi e piccioni non sono emblemi quali abbiamo visto in Nove, né elementi di contorno, come spesso avviene nella creazione di uno scenario verosimile, ma salgono al grado di personaggi a pieno titolo; dal punto di vista dello scrittore, la loro lotta per resistere quotidianamente non è meno dignitosa di quella di un abitante di Cortesforza, non si pone su un differente orizzonte di senso.

Non c'è però traccia di ironia o di deformazione espressiva nel parallelismo uomo-animale, non al modo in cui avrebbe potuto esserci in un narratore del secolo scorso o in una poesia espressionista, risentita o moralista di cui Milano ha avuto tanti esponenti: non è contemplata la possibilità di un "bestiario", pure usuale scorcio per esprimere un disagio sociale.<sup>51</sup> Nelle pagine di *L'ubicazione del bene* trapela un vago disprezzo che suona quasi come perplessità, niente affatto accompagnato da cinismo o derisione. La *serietà* di cui abbiamo trattato all'inizio di questo scritto è assoluta in Falco. Ciò per due ragioni: in *primis* perché, ugualmente a Moresco e Nove, la narrazione vuole porsi come "davvero vissuta" e fededegna, con il minor numero possibile di gradi di separazione (comunque inevitabili in un'opera letteraria). In secondo luogo, perché il sentimento che si vuole suscitare, al di fuori dell'assurdo o del vuoto, è una *pietas* composta verso gli abitanti e Cortesforza tutta. Così, l'avvicinamento progressivo (fino alla compenetrazione) fra uomini

48 Ivi, p. 102.

49 Ivi, p. 106.

50 Ivi, p. 64.

51 Senza andare fino al capostipite ideale (e limitandosi a Milano), che mi sembra essere il medievale Bonvesin de la Riva, si potrebbero citare in tempi più prossimi Delio Tessa o Franco Loi in poesia, Carlo Emilio Gadda per la prosa.

e animali scaturisce da una nuova concezione della vita sociale, inventata dalle stesse persone che hanno permesso il sorgere delle città, del modello urbano contemporaneo, della vita milanese. Insinua un personaggio in visita allo zoo comunale, con lucidità da scienziato:

Lo zoo è il sogno infranto non solo del paradiso terrestre, quanto di un modello economico di controllo e solidarietà. Finita la solidarietà, è rimasto il controllo. Lo zoo è la rappresentazione della città, lo zoo safari del suburbio residenziale fuori città. Visti dal sedile anteriore destro del monovolume, gli animali sfilavano in tutto il loro insuccesso, non sapevo se essere felice nel vederli vivi o compiangere la fierezza addomesticata, il portamento ammaestrato, la mia situazione fallimentare.<sup>52</sup>

Dalla vicinanza uomo-animale, e dal comune appiattimento, non si può scappare; non c'è, l'abbiamo ribadito a più riprese, una soluzione, un'evasione strategica da un modello simile. Dal contatto

può però nascere una comunicazione, suggerisce lo scrittore. Nella scena conclusiva del libro, un vecchio vedovo mostra al proprio vicino di casa il suo animale domestico, un pappagallo decrepito. Pur nella contingenza esplicitamente straniante e ribassata, il vedovo serba la speranza di insegnare al suo pappagallo delle parole nuove e chiede al vicino di aiutarlo a insegnare alla creatura qualche parola, di nuovo. Questa flebile indicazione di solidarietà in nome dello scambio (anzitutto verbale), presentata quale unico bene condiviso da cui costruire una condizione urbana degna di essere vissuta, veniva espressa in altre declinazioni anche negli altri "narratori dell'inesistenza" sopra descritti. Prova che, pur ribadendo con coerenza espressiva, per mille motivi, l'irrappresentabilità di Milano nelle proprie opere letterarie, una fiducia di spessore etico nella parola scritta e orale non viene meno neppure nello scrittore più negativo, non scompare neanche nella città più ostica.

52 G. Falco, *L'ubicazione del bene*, op. cit., p. 37.



DALLO IED AI WORKSHOP  
OLOGRAFICI. LA MILANO  
DELLA FORMAZIONE  
AVANZATA

di Giuliano Di Caro, giornalista



Accademici versus professionisti. Se oggi non è più una dicotomia assoluta nel campo della formazione, porsi una simile questione nell'Italia degli anni sessanta non era intuizione di poco conto, divenuta oggi modello scelto da diecimila studenti in Italia e nel mondo e rafforzata dalla collaborazione con circa 200 aziende. Tra le istituzioni italiane che più fortemente hanno impresso una spinta antitradizionalista all'insegnamento di discipline del terziario avanzato come il Design – seguito poi da Moda, Comunicazione, Grafica e Illustrazione – c'è senza dubbio l'Istituto Europeo del Design.

#### LA FORMULA IED

Un'entità ormai divenuta transnazionale, con sedi in tutta Italia, oltre che in Spagna e in Brasile, ma nata a Milano, nel 1966. «Da un'intuizione del suo fondatore e oggi presidente, Francesco Morelli. Allora il design era l'unica specializzazione e la filosofia era fin da subito intimamente connessa al saper fare: chiamare a insegnare i professionisti del settore e non gli accademici, oltre che imbastire e nutrire relazioni con le imprese. L'obiettivo era creare un luogo in cui avviare ai mestieri del *made in Italy* perché quella era la necessità delle aziende: avere giovani professionisti formati su quelle competenze indispensabili per

inserirsi con profitto e velocità in azienda e che difficilmente trovavano posto nei programmi delle università. Tra i primi insegnanti ricordo anche Renzo Piano», racconta Aldo Colonetti, direttore scientifico dello Ied nonché della rivista “Ottagono”, anch’essa nata nel 1966, a testimonianza della ricchezza di un periodo e di una città che sul design avrebbe poi costruito negli anni a venire la sua fama internazionale. «“Ottagono” era nata nello stesso periodo dello Ied e ben rappresentava l’esigenza di reti lunghe che si andava delineando. Al tempo la rivista era un *house organ* di otto aziende, in italiano e inglese, che veniva spedito nei vari punti vendita in Italia e nel mondo. Non era un semplice catalogo: gli argomenti erano casa e design, ma ci scrivevano teorici, storici, critici, filosofi, semiologi come Umberto Eco e giornalisti come Natalia Aspesi».

#### TERRITORIALITÀ E INTERNAZIONALITÀ

1966, dunque, in un decennio in cui Milano ha una tradizione di designer, stilisti, grafici e illustratori decisamente “autodidatti”, giocoforza ma anche per frequentazione di ambienti culturalmente stimolanti, in cui le suggestioni provenienti da diverse discipline ibridavano i percorsi individuali. Dalla metà di quel decennio milanese la formula Ied, che aspira a intercettare e codificare quel *know-how*, si apre un varco come modello di formazione, che si rafforza nel 1973 con l’apertura della sede di Roma e nel 1989 con quella torinese. Gli anni novanta e il nuovo secolo segnano l’internazionalizzazione di questo modello, con le sedi spagnole di Madrid nel 1994 e Barcellona nel 2002, mentre il 2005 è l’anno dello sbarco in Sud America, a San Paolo in Brasile. Dal 2007, in tre anni, Venezia, Firenze e

Cagliari si aggiungono alla schiera di scuole in Italia, mentre il 2012 è l’anno del rilancio della sede fiorentina e del raddoppiamento della presenza nel Brasile del boom economico, a Rio de Janeiro.

Non si tratta di semplici repliche del medesimo modello, bensì di adattamenti di un impianto comune ai contesti locali. «Lo Ied ha anticipato anche l’aspetto della territorialità», argomenta Colonetti. «Quando aprì i battenti, Milano non era la città del Salone del Mobile e universalmente riconosciuta come cuore del design. Ci fu la saggezza di osservare la straordinaria produttività della Brianza, confinante con la grande città, e di scorgervi l’esigenza di professionisti già formati e pronti per quello specifico mercato del lavoro. Ogni sede venuta dopo ha dunque una specificità legata al territorio in cui sorge: a Roma la formazione Ied si lega con la richiesta di mestieri, come la scenografia per il cinema e il teatro, a Torino con l’automotive, a Cagliari con l’ambito ambientale. Le sedi spagnole e brasiliane sono avamposti per tentare di trasferire l’impianto del *made in Italy* calandolo nei diversi territori. A Venezia entra in gioco il tema del mare e dell’acqua mentre Firenze è l’ultima arrivata ma è come se rinnovasse e riconfermasse le ragioni della nascita dello Ied stesso, visto l’eccezionale patrimonio secolare e artigiano del territorio toscano». L’investimento Ied a Firenze, che dal 2008 a oggi ha trovato ospitalità nel complesso della Casa della Creatività, è davvero ingente. Per la nuova sede fiorentina Renzo Funari ha recuperato i 2.400 metri quadrati dell’ex Cassa di Risparmio di via Bufalini, progettata all’inizio degli anni sessanta da Riccardo Gizdulich. Il nuovo quartier generale vanta quattordici aule chiamate “Impruneta”, “Carrara” e con i nomi di altri distretti toscani, a rendere omaggio all’eccellenza artigianale del *made in Italy* locale, oltre a quattro labo-

ratori, un centro stampa in 3D, un'aula conferenze, uffici, zone studio, spazi espositivi e una biblioteca "tridimensionale" in cui campeggiano pezzi di design progettati da fiorentini e italiani, inclusa la celebre Lettera 22 firmata da Marcello Nizzoli e amata da numerosi scrittori e giornalisti italiani e stranieri. La scommessa è riempire di studenti la capienza resa possibile dalla nuova struttura fiorentina, salendo dunque dagli attuali 200 a ben 500 iscritti.

Una sfida che, secondo Colonetti, è fattibile per via della tradizione del territorio toscano e del suo bisogno di attualizzare una ricca eredità del saper fare. «La Toscana, pienamente in linea con i principi originali dello Ied, è un'eccezionale sedimentazione di mestieri e sapienze: il cotto di Impruneta, il cristallo di Colle di Val d'Elsa, il marmo di Carrara. Il nostro compito è creare delle reti di sapere per formare professioni in sintonia con i tempi, innervando di progresso tecnologico e alto artigianato, oltre al fare, anche la comunicazione».

#### LO IED IN CIFRE

Per capire quale sia il posto dello Ied nel panorama internazionale e milanese, è utile affidarsi ad alcuni numeri. Tra master, corsi triennali, di specializzazione e summer school, nel mondo sono diecimila gli studenti che attualmente frequentano i corsi dello Ied. Di questi, settemila sono nelle sedi italiane, la metà dei quali a Milano, che dunque rappresenta oltre un terzo dell'intero corpo studenti. Dei 3.500 studenti "milanesi", uno su tre ha scelto corsi di Moda o di Visual communication, più di uno su quattro di Design e uno su dieci di Management lab. Se i corsi triennali di Visual communication (Grafica e Illustrazione) e Management lab, al pari di quelli

di Moda e Design ormai riconosciuti dal Ministero dell'Istruzione come laurea breve (proprio come successo due anni prima a quelli della Naba, uno dei competitor diretti dello Ied sul territorio milanese), registrano una maggioranza netta di studenti italiani, per quelli di Design e Moda la situazione cambia, con rispettivamente il 30% e il 40% di studenti non italiani, mentre si ribalta nei master, dominati dagli studenti stranieri, all'86% in quello di Design e al 77% nel master di Moda. In queste cifre si conferma dunque la rendita posizionale che lo Ied ha saputo fin qui sfruttare sui due terreni che rendono Milano famosa nel mondo, Design e Moda appunto. I paesi d'origine più rappresentati dagli studenti internazionali della sede di Milano sono Cina, Russia, Corea del Sud e Svezia. In Italia, dove sono attivi tra italiano e inglese 26 corsi triennali e 38 master, negli ultimi tre anni i corsi che hanno registrato la crescita maggiore in termini di iscritti sono quelli di Design.

E i costi? Per un triennale uno studente spende circa 8.500 euro all'anno, mentre a seconda della durata e tipologia un master costa dai 5 ai 17.000 euro.<sup>1</sup> «Si tratta di costi molto alti, ma la mia famiglia e io lo consideriamo come un investimento per il futuro», spiega uno studente triennale al secondo anno. «Sinceramente dopo le superiori la situazione delle

1 I confronti sono utili anche se i calcoli non sono semplici. Per quanto riguarda la laurea triennale del Politecnico, lo studente paga due rate annuali: la prima di 842 euro e la seconda di importo direttamente correlato al numero di crediti inserito nel piano di studio e, soprattutto, alla fascia di reddito a cui la famiglia dello studente appartiene. Il costo complessivo annuo delle tasse non supera comunque i 3.600 euro. Al Naba, invece, la rata annuale, per esempio, del corso di Design è divisa in quattro fasce di reddito lordo familiare: fino a un reddito di 39.000 euro lo studente paga 7.030 euro l'anno; per la seconda fascia – reddito lordo inferiore a 20.000 euro – paga 8.030 euro; per la terza fascia – reddito lordo tra i 70 e gli 80.000 euro – paga 10.790 euro e, infine, per un reddito lordo familiare che supera i 90.000 euro, la retta è di 12.490 euro.

università mi scoraggiava. Ho pensato che potesse fare al caso mio una scuola più orientata alle conoscenze pratiche che alla teoria accademica, quantomeno questa è la speranza e fin qui mi pare di aver scelto bene. Prima di iscrivermi ho chiesto in giro e mi sono reso conto che parecchi studenti Ied hanno avuto accesso a degli stage in aziende di buon livello. Benché gli stage siano un meccanismo anche abusato nel nostro paese e dunque sollevano in me una certa preoccupazione, specie dovendo pagare per tre anni una retta piuttosto alta per i miei studi, rimangono per lo più l'unica via di accesso al mondo del lavoro, la prima entrata nel mercato. Non si paga più soltanto per studiare, ma anche per accedere alla prima esperienza lavorativa, spesso non retribuita, frequentando istituzioni che hanno un minimo di rapporto con le realtà aziendali, che purtroppo non fanno davvero parte della vita quotidiana della maggioranza degli studenti. A ogni modo, indipendentemente da come andrà dopo il diploma, sto frequentando corsi di materie che amo e mi appassionano e almeno per il momento questa è la cosa più importante». Non mancano naturalmente anche le voci critiche, come quella di Olimpia Zagnoli, illustratrice italiana under 30 che lavora con testate italiane e statunitensi. «Ho studiato Illustrazione allo Ied dal 2003 al 2006. Al tempo cercavo una scuola che, benché non riconosciuta a livello universitario, mi fornisse un'esperienza equiparabile. Fatto salvo alcuni corsi più o meno amatoriali, lo Ied era l'unica opzione valida. Per me la frequenza obbligatoria e una certa disciplina sono state molto importanti per muovere i primi passi nel mondo dell'illustrazione senza perdere tempo. Al secondo e terzo anno ho inoltre conosciuto degli illustratori che ho continuato a frequentare. Al tempo, il mio intero corso di studi triennale costava circa 18.000 euro e per una cifra del genere posso dire, a ragion veduta e anche rispetto ad

alcune scuole che ho poi visitato negli Usa, che mancava qualcosa. Non abbiamo mai avuto come ospiti a lezione un direttore artistico del "New York Times" o di altre testate o un illustratore al tempo sulla cresta dell'onda, né visitato Feltrinelli o Mondadori per capire davvero cosa significhi impaginare o illustrare nel nostro paese. Alcuni dei nostri insegnanti erano magari bravissimi artisti, ma per lo più slegati dal mercato e dalle problematiche che un giovane illustratore doveva affrontare in Italia in quel preciso periodo storico. Servivano in cattedra illustratori giovani che si scontrassero con il problema di realizzare un lavoro per un grosso committente e lo estendessero alla classe. Per me gridano ancora vendetta quei sette corsi di Illustrazione per l'infanzia, a fronte di un mercato del lavoro italiano su quel terreno praticamente inesistente. Presumo che il mio corso sia cambiato parecchio da allora e credo che ne avesse davvero bisogno, ma non sono aggiornata. Ho però visto altre realtà, all'estero ma anche a Milano, da cui trarre una certa ispirazione, come la MiMaster, creata da illustratori per giovani colleghi, con ospiti personaggi di alto livello del mestiere. Ritengo che dietro alla scelta di realizzare una scuola autenticamente pratica e contemporanea debba esserci un grande lavoro di pianificazione e comprensione delle esigenze reali e quotidiane degli studenti, anche perché si tratta di giovani e giovanissimi che, come me allora, sono in cerca del proprio stile e della propria vocazione».

#### NUOVE FORMULE UNIVERSITARIE CERCASI

Professionalità in sintonia con i tempi è peraltro precisamente la scommessa che di questi tempi anima anche l'università "tradizionale", in cerca di un necessario rinnovamento.

È ciò che succede per esempio al POLI.design, scuola di Design e consorzio del Politecnico milanese, sorta di progetto pilota in cui l'insegnamento della disciplina si apre alle lezioni in inglese e fa i conti con l'impatto del web sul design. Non soltanto una Milano Summer School, ma anche «una laurea magistrale e un master in Design con lezioni in inglese già dal 2005, corsi trasversali che si rivolgono a chi ha background di Design d'interni, Prodotto, Servizi, Moda, Interaction per offrire un approccio sistematico al progetto orientato al coordinamento delle diverse componenti del sistema», spiega Luisa Collina, docente di Design e delegata del Rettore. «Dal 2014 tutti i corsi magistrali del Politecnico dovranno tenersi in inglese, per ampliare l'offerta formativa aumentando quella per gli studenti stranieri, ma anche e soprattutto per preparare gli italiani a un mercato del lavoro globale e senza limitazioni territoriali e linguistiche. Sono sette anni che vedo le potenzialità di una simile scelta: la multiculturalità di classi per metà composte da stranieri, la selezione per merito in base al rendimento nella triennale e il fatto di attrarre dall'estero studenti tra i più qualificati e promettenti. Avere una classe anglofona impatta poi la composizione del corpo docenti, aprendo alla possibilità di *visiting professor* da Inghilterra, Germania, Stati Uniti e altri paesi». Un interessante modello di riferimento in vista di quell'innovazione prevista per il 2014 e niente affatto agevole per via dell'enorme sforzo di preparare l'intero corpo docenti a tenere lezioni in un'altra lingua. «Quando abbiamo creato questo corso ci siamo rifatti alle caratteristiche peculiari del design italiano: i maestri italiani non erano specialisti di settore, avevano una curiosità trasversale, dall'architettura alla grafica e al prodotto. Nelle scuole anglosassoni invece c'è molta più specializzazione, il

che rende questo percorso di studi contemporaneo figlio della nostra tradizione multidisciplinare, di ricerca e sperimentazione, ma anche più appetibile per chi arriva da fuori ed è invece abituato a ragionare più rigidamente per specializzazioni. Per quanto riguarda il faticoso 2014, il Politecnico negli ultimi tre anni ha investito molto nella formazione e nell'adeguamento del personale. Credo che nel giro di due anni, con tutta la flessibilità del caso, si potrà realizzare una transizione soft ai corsi magistrali in inglese, con notevoli benefici per l'offerta formativa di Milano».

Con tutti questi corsi, pubblici, privati, riconosciuti o meno, estivi e post laurea, non si rischia un sovraccollamento? E soprattutto, poiché il pubblico inizia a integrare presupposti più pratici e vicini a quelli su cui sono imperniati istituzioni come Ied, Naba e altri, non si rischia a conti fatti una certa omologazione, a dispetto delle tante diciture e indirizzi di studi? Secondo Colonetti il nocciolo della questione sta altrove. «Dal mio punto di vista l'università pubblica, con un certo ritardo, sta sviluppando condizioni tipiche di istituzioni come lo Ied, anche se l'apertura a docenti non puramente accademici non riscatta il limite di muoversi comunque in un modello ancora troppo distante dall'impresa e dal mercato. Vero è che l'apertura del pubblico ha a sua volta imposto un'accelerazione allo Ied, l'evoluzione verso il riconoscimento universitario dei suoi corsi. Peraltro con grande fatica viste le resistenze delle lobby accademiche e senza costi per lo Stato, in un momento di forte crisi dell'università, specie se guardiamo al notevolissimo costo medio di uno studente per le casse statali. Non credo che la risultante di questi processi sia un'omologazione nella formazione, si tratta di approcci ancora nettamente diversi l'uno dall'altro. La forza di Milano rispetto

al design, peraltro, è che riesce a interpretarlo come linguaggio della differenza. L'Italia da un lato è una realtà manifatturiera, ma dall'altro accoglie stimoli culturali da tutto il mondo. Il *made in Italy* non esiste più nelle versioni classiche: esiste come modello culturale e produttivo legato a quel sistema manifatturiero tipico del nostro paese, poco importa poi se il designer è italiano o indiano. Il rischio di omologazione è sempre in agguato ma è meno diffuso che in paesi con una forte tradizione formativa specializzante come la Germania o l'Inghilterra. Al limite si tratta di un'omologazione provvisoria, che si modifica al ritmo della contaminazione di realtà diverse. Lo Ied nella sua storia cerca di interpretare questo modello. Ciò di cui dobbiamo invece preoccuparci è che in questo paese l'industria e il mercato continuano a essere visti, da destra e da sinistra, in maniera strumentale. Come se fossero incidenti di percorso e non i luoghi in cui per definizione vanno messi in pratica i saperi».

REALTÀ AUMENTATA E STAMPA 3D: DENIS  
SANTACHIARA E I WORKSHOP OLOGRAFICI NEL  
FUTURO DI MILANO

Trattandosi di ambiti dinamici e in evoluzione, sul versante formativo la strada maestra di delineare dei percorsi di studio ideati per stare al passo con l'attualità delle singole discipline si traduce anche nell'effettiva capacità di rimanere in scia di quei mutamenti che avvengono fulmineamente, ben prima dunque che possano essere catturati, studiati e trasferiti in percorsi didattici strutturati e consolidati. Ciò è particolarmente vero per il Design, che è una disciplina aperta per definizione alle innovazioni provenienti dagli altri ambiti.

«Soltanto nel Nord Italia esistono a vario titolo e modalità più di cento scuole, tra privato e pubblico, con una produzione annuale di nuovi professionisti impressionante, che va ben oltre la domanda», argomenta Denis Santachiara, designer di fama internazionale, due volte Compasso d'Oro ADI e ispiratore del neo design tecno-poetico.

«In una tale situazione di sovrabbondanza, il punto diventa giocoforza saper istigare la creazione di nuove professionalità: il lavoro del designer ormai si è esteso, arricchito di sfaccettature, sottocategorie e soprattutto terreni dai quali credo che i designer di domani non possano pensare di rimanere esclusi e di non metterci il naso. Penso alla realtà aumentata, alle stampanti 3D a partire da scansioni e progetti digitali e alla portata dirompente che queste tecniche hanno e avranno sempre di più nella modellazione del mondo e dell'immaginario, che poi è il pane quotidiano di chiunque lavori nel mondo del design. Sulla rete si stanno insomma aprendo nuovi scenari che cambiano radicalmente il contesto in cui il design deve sapersi muovere. Vedo giovani che s'informano e aggiornano spontaneamente sul web, su forum e siti specializzati, lontani anni luce dalla formazione tradizionale. Ed è un gran bene. Sono quei temi che negli ultimi cinque o sei anni hanno appassionato anche me, che pure faccio parte di un'altra generazione. Ho messo insieme un gruppo di persone di ottimo livello con l'intento di creare non propriamente una scuola di design, bensì dei workshop post universitari dedicati ai possibili maker del futuro. Lo presenteremo ufficialmente nei prossimi mesi. Il progetto c'è e così pure il business plan. E l'idea di fondo è quella di far confrontare i giovani designer con le suggestioni più affascinanti e innovative del periodo. Naturalmente per conseguire realmente un obiettivo del genere devi far

tenere le lezioni a quei *visiting professor* che stanno con entrambi i piedi in questi nuovi mondi, ibridi e suggestivi. A nostro avviso il modo più fattibile ed efficace è selezionare i migliori speaker possibili da ogni parte del mondo e far loro tenere la *lecture* attraverso l'utilizzo di un vero e proprio "teatro olografico" che stiamo attrezzando e che garantisce una compresenza tridimensionale tra lo speaker e i partecipanti alle lezioni, favorendo l'interazione e lo scambio di domande proprio come in una normale lezione».

Insomma, se si tratta di mostrare ai giovani designer vie possibili verso il futuro, saggiamente si decide di sfruttare i benefici delle attuali innovazioni tecnologiche per tagliare i costi e rendere fattibile la creazione di un flusso di informazioni e suggestioni contemporanee in *real time*, senza il limite della distanza fisica. «La risoluzione di questo 'teatro olografico' è davvero eccezionale e ci permetterà di far salire in cattedra soltanto chi davvero sta innovando con il proprio lavoro i campi dell'e-commerce, l'*augmented reality* e il *3D printing*, che rappresentano le nuove frontiere del design, dalla realizzazione di app a quella di eventi in cui si fa il *mapping* di un edificio e vi si proiettano sopra contenuti. Sono convinto che sono questi i terreni con cui devono confrontarsi oggi i *maker* del domani. Il design italiano sta vivendo una fase di passaggio ed è difficile riuscire a immaginare

dove si arriverà senza aprire la formazione a nuovi mondi. Non serve continuare con programmi di studio sempre uguali a se stessi da dieci anni e oltre, quell'impianto va modificato, arricchito. Quale servizio offrono agli studenti del 2012 quei professori che ancora considerano una stampante 3D soltanto come uno strumento più avanzato per realizzare i cari vecchi modellini dei progetti?».

Il *3D printing* è infatti un'innovazione tecnologica destinata a influenzare l'immaginario e il rapporto tra spazio fisico e spazio digitale, con conseguenze dirimpenti sulla modellazione del mondo. Basti pensare che già oggi su alcuni portali online si possono scaricare i file di numerosi oggetti, poi realizzabili nel mondo fisico proprio grazie alla stampa 3D. Il replicatore di Star Trek, grossomodo: aprirà questioni legali, tecniche e di percezione dell'unicità di un design, di un marchio, di un qualunque oggetto fisico. Aggiungete la realtà aumentata, grazie alla quale l'obiettivo dei nostri dispositivi portatili diventa un terzo occhio che apre alla compresenza tra livelli reali e virtuali, sovrapponendo contenuti e narritività agli spazi fisici, e avrete una rivoluzione copernicana alle porte, che investirà proprio i campi del design, della moda, dell'illustrazione e della grafica. Inoltre non avrà confini netti e limitanti, se non quelli imposti da una formazione eccessivamente tradizionale e impermeabile al futuro.

# UN PROGETTO PER MILANO *GLOCAL CITY*

di Piero Bassetti, presidente dell'associazione *Globus et Locus*

La primavera arancione, che ha portato nel maggio 2011 all'elezione dell'attuale sindaco di Milano, non è stata un episodio riconducibile soltanto a problemi locali o nazionali. Se si pensa al tipo di partecipazione, soprattutto giovanile, reso possibile dal web e dall'uso dei new media e del *social networking*, che ha inciso sulla composizione dei protagonisti, risulta evidente come, al di là delle apparenze superficiali, il fenomeno milanese sia legato in molti suoi aspetti ad alcuni radicali cambiamenti epocali, strettamente connessi con il "vento glocalista" che agita la storia e che sta trasformando drasticamente i modi di fare politica nelle società democratiche.

La glocalizzazione, infatti, sta configurando sempre di più le *glocal city* come plessi di reti e di flussi che vivono nella mobilità,<sup>1</sup> in primo luogo delle intelligenze, e che si ricordano attorno a nodi di riferimento, cortocircuiti tra globale e locale: il

globale delle eccellenze e delle funzioni e il locale delle specificità.

Sono città in cui il tradizionale spazio urbano non delimita più l'ambito territoriale entro il quale prendono forma attività e relazioni, ma la cui esistenza è organizzata dalla mediazione tra le funzionalità e la morfologia del territorio.

Milano, oggi, rappresenta una realtà esemplare dei mutamenti territoriali e funzionali che attraversano e segnano la città contemporanea. La sua natura di *glocal city* nell'ultimo decennio si è intensificata grazie ai concreti processi di mobilità e di interdipendenza tra flussi di varia natura (flussi di persone, merci, informazioni) che sottolineano la difficoltà di comprendere e governare i fenomeni sociali entro i tradizionali perimetri geografici e anche di dare una definizione stabile e permanente di ciò che consideriamo "Milano".<sup>2</sup>

1 Come ben evidenzia Saskia Sassen nel volume *Le città nell'economia globale*, il Mulino, Bologna 1997.

2 In proposito, non è un caso che il termine "Milania", per evocare lessicalmente l'idea di un'essenza spaziale più simile all'immagine di una

Dal punto di vista funzionale, Milano si comporta come plesso di nodi e reti altamente specializzate e dinamicamente attive rispetto alle differenti scale regionali e mondiali.

Territorio e funzioni, va detto, sono innanzitutto due modalità diverse ma complementari di osservare e trattare la città contemporanea. Questi due ordini spaziali pongono – una volta trattati con intelligenza e misura – rilevanti indicazioni per sperimentare forme di governo e relazioni strategiche all'altezza dei fenomeni in corso.

La percezione e il governo di questo sistema di reti e di flussi (di informazioni, sapere, persone, merci, segni, logistica, finanza e media) postula delle modalità d'influenza e di comando più ampie di quelle del sindaco di una città "confinata". La sfida, oggi, per una *glocal city* quale è Milano, è quella di conciliare una *governance* ancora legata a una sovranità territoriale con la realtà che deve essere oggetto di tale amministrazione e che si sviluppa in reti di funzioni scalari e transnazionali. Del resto, non è un caso che questo problema, intravisto dai teorici della nuova città *glocal*, sia stato recepito, sia pure in modo non sempre del tutto appropriato, anche all'interno del dibattito politico italiano. Pensiamo, per esempio, alla problematica della costruzione dell'area metropolitana.<sup>3</sup>

#### UN PROGETTO PER MILANO *GLOCAL CITY*

Nel caso del sindaco di Milano e dell'insieme di comuni che costituiscono la "grande Milano", si è percepita l'esigenza di un supplemento di informazioni e relazioni finalizzabili a funzioni di governo che vanno al di là degli interessi rappresentati in consiglio comunale. Esigenza, questa, che a sua volta postula due condizioni essenziali alla sua realizzazione: la prima è legata alla capacità di rappresentare ai cittadini – ossia di porre in modo lineare e comprensibile – le complesse tematiche della città *glocale*; la seconda, conseguente, è quella di approfondire tali problematiche.

Da qui, è nata la proposta del sindaco di affidarmi una funzione consultiva per la promozione del profilo *glocal* di Milano, funzione che ho pensato di configurare come *rete consultiva*, intendendo con questa espressione una modalità operativa attraverso la quale articolare e organizzare un momento relazionale, finalizzato a compiti di sapere e di presa di coscienza, nella cittadinanza e nelle istituzioni, della trasformazione di Milano da città internazionale a città *glocale*.

Tale rete consultiva si configura dunque come un *locus*, un plesso di relazioni variabili finalizzato a supportare l'amministrazione comunale nel rispondere alle domande concettuali e operative poste *alla e dalla città* nella sua dimensione *glocale* (una "istituzione" della rappresentazione).

Operativamente, questa funzione si rapporta in primo luogo con l'Assessore alle Politiche per il lavoro, Sviluppo economico, Università e ricerca, Cristina Tajani, che è stata designata per tale ruolo dall'amministrazione milanese; per le attività di ani-

nebulosa che a quella di uno spazio definito, sia stata adottata nel sito e *think tank* [www.milania.it](http://www.milania.it).

<sup>3</sup> Il tema è oggetto della Legge 42 del 5 maggio 2009 "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione" e del Decreto Legge del 6 luglio 2012, all'interno del quale si pone il tema dell'istituzione della città metropolitana (art. 18).

mazione e di coordinamento degli attori della rete, invece, la funzione consultiva può avvalersi dell'esperienza di Globus et Locus, della cui compagine associativa il Comune di Milano fa parte, coerentemente con l'esperienza già maturata dall'associazione in questi anni sulle problematiche del capoluogo lombardo<sup>4</sup> in rete con altri soggetti di riferimento della Milano globale (in primo luogo la Camera di Commercio di Milano, le università, le fondazioni). L'obiettivo primario di un progetto come quello della funzione consultiva non può che concentrarsi sul "praticare rete" e utilizzarla in forma sistematica, non sovrapponendosi o imbrigliando le capacità progettuali autonome della società milanese e del suo ricco tessuto associativo, culturale e istituzionale, ma monitorando il campo e mirando a elevare la capacità di praticare la modernizzazione urbana in forma efficace e riflessiva, intrecciando l'azione e le politiche pubbliche dell'amministrazione milanese con i circuiti attivi della città. Un ambito cioè nel quale gli organismi preposti al *decision making* milanese possano sapere meglio e di più su quello che vogliono servire. Un sistema di relazioni aperto ai diversi livelli del globale in un rapporto d'interazione reticolare.

In questo quadro, naturalmente, l'azione della rete consultiva non è orientata direttamente alla soluzione dei problemi (*problem solving*), ma piuttosto alla definizione e alla costruzione interattiva dei problemi pubblici da trattare (*problem setting*), praticate con uno stile di lavoro "dal basso", coerente con

un'idea di *glocal city* nella quale il potere – anche quello esercitato dalle conoscenze e dai saperi esperti – si incrementa e si rende disponibile nella sua circolazione allargata.

#### AREE D'AZIONE E OBIETTIVI

Il primo obiettivo che la rete consultiva è stata chiamata a porsi, per sua stessa natura, è stato quello di stimolare Milano a prendere coscienza di essere una *glocal city* e a caratterizzarsi per la capacità di praticare una pluralità di sedi variabili e significative (anche simbolicamente) nei momenti in cui deve sviluppare la sua attività. Per Milano, aprirsi al globale significa aggiornare categorie concettuali ormai obsolete o imprecise, trovando nuove coordinate cui riferirsi – come policentrismo e non più oligarchia, capitale funzionale, o economia scalare della bellezza – spostando costantemente il baricentro del discorso dal *framing* del presente alle potenzialità del futuro. Il tema della *glocal city* oggi si intreccia inevitabilmente con quello, strategico per il futuro delle grandi regioni urbane, della *smart city*, ed è proprio sull'idea della *smartness* che si sta articolando l'agenda del *problem setting* della rete consultiva. Per rispondere alle sollecitazioni provenienti innanzitutto dal sindaco e dal governo della città, ma più complessivamente dalla società milanese, l'attività consultiva si è proposta di avviare un insieme di azioni finalizzate alla messa in rete e aggregazione di alcuni tra i principali protagonisti delle reti lunghe essenziali per uno sviluppo della *glocal city*.

Tra questi:

— le università, le accademie e i circuiti della formazione/ricerca maggiormente proiettati nel

<sup>4</sup> Si ricordano i lavori promossi da Globus & Locus e dalla Camera di Commercio di Milano di S. Curi, F. Dallari (a cura di), *Network Milano. Morfologia dei flussi logistici internazionali*, Bruno Mondadori, Milano 2010; M. Magatti, L. Gherardi (a cura di), *The City of Flows. Territories, Agencies and Institutions*, ivi, 2010; Aa. Vv., *Milano, nodo della rete globale*, ivi, 2005.

mondo. Nello sfidare Milano a prendere consapevolezza del fatto che essa deve candidarsi apertamente al globale, è fondamentale, infatti, ridurre lo iato che si è aperto tra sapere e potere (nelle sue articolazioni funzionali), riconoscendo nel sapere il giacimento primario cui attingere, dispiegandosi esso da radici nel locale a ramificazioni globali.

In questo ambito, una prima occasione, avallata dall'amministrazione milanese, per riflettere su come incarnare il sapere nella società civile si è avuta durante l'incontro "Milano *glocal city*", giornata di studi promossa dall'Università degli Studi di Milano, Fondazione ISEC, Comune di Milano, Globus et Locus e Rubbettino Editore.

L'incontro pubblico, tenutosi nel maggio 2012, ha costituito un'importante opportunità per ripensare e approfondire l'identità, il ruolo e le prospettive di Milano *glocal city* e ha rappresentato un'occasione di dialogo sulla città e con la città, attraverso la quale l'università si è posta come nodo potenziale di raccordo tra mondo del sapere e mondo del potere, come luogo al servizio della società civile, nella logica del *problem setting* stimolata dalla rete consultiva.

— Altrettanto importante è il percorso rivolto alle multinazionali italiane e straniere che operano nella *glocal city region* milanese. Le multinazionali sono infatti per loro natura realtà che trascendono la tradizionale organizzazione della società globale basata su rapporti internazionali, regolati da realtà statuali centralizzate e separate le une dalle altre. Il senso dell'impegno dell'attività consultiva è quello di intercettare le esigenze delle multinazionali presenti nell'area metropolitana milanese per dare visibilità alla loro presenza sul territorio e creare occasioni di discussione sulle principali problematiche e opportunità legate al rapporto con la *glocal city*.

Altri protagonisti delle reti lunghe della *glocal city* sono:

- le città e le funzioni che operando in vari contesti regionali, che a partire dalla macroregione settentrionale, intrattengono con Milano rapporti continui di scambio;
- le associazioni istituzionali o di volontariato che operano nella promozione dello sviluppo e di forme di solidarietà all'estero;
- i corpi consolari presenti nella città di Milano in relazione alle varie comunità etniche.

L'intento del percorso qui sinteticamente esposto è quello di lasciare tracce visibili e praticabili dalla città e di generare azione pubblica e cittadinanza attiva in forma autonoma. Ciò che la sfida *glocale* ci propone è qualcosa che non a caso qualcuno ha evocato assimilandola a un nuovo Rinascimento in chiave globale: come nel Rinascimento alle forme di organizzazione politica proprie dell'assetto feudale si era sostituita la città-Stato, così oggi s'intravede la possibilità che il mondo *glocale* sia sempre meno organizzato in stati nazionali e sempre più in una rete di aree metropolitane, una delle quali sarà certamente Milano. In questo senso, compito del capoluogo lombardo è quello di gestire il locale e favorire la presa di coscienza verso il globale, oltre che di capire a quale sistema di città globali essa intenda riferirsi.

La scommessa è quella di una Milano non solo metropoli ma "meta-poli", immagine che, con la centralità delle connessioni reticolari (tra generazioni, competenze, patrimonio e innovazione), si propone un aggiornamento categoriale con cui intendere la realtà plurale della città.

Ecco perché ciò a cui la rete consultiva si sente in primo luogo chiamata, in estrema sintesi, è sfidare Milano a prendere coscienza del fatto che essa deve candidarsi apertamente al *glocale*.

# RICERCA E INNOVAZIONE ORIZZONTE 2020. MILANO E IL NORD DOVE SI POSIZIONANO?

di Paolo Perulli, docente di Sociologia economica  
presso l'Università del Piemonte Orientale e di Filosofia  
all'Accademia di Architettura di Mendrisio

Come si sta preparando alle sfide dell'innovazione europea e mondiale la città-regione globale che ha il suo centro in Milano e i propri nodi nelle principali città del Nord? Non abbiamo informazioni al riguardo e ne stiamo perfino perdendo alcune preziose: per esempio il database Quaestio, che forniva dati utili sui contratti di ricerca che connettono i centri di ricerca della Lombardia a quelli di altre regioni italiane, europee e mondiali negli ultimi anni non è stato più aggiornato. Milano, capitale della ricerca del Nord, ne sa poco o nulla. L'informazione è frammentata, settoriale e locale, mentre le piattaforme tecnologiche online offrono ormai sistemi sofisticati di monitoraggio a chi volesse implementare una conoscenza adeguata. Allo stesso modo occorrerebbe aggiornare l'analisi costi-benefici della Ricerca & Sviluppo estendendola a una scala territoriale adeguata. È ciò che ci si aspetterebbe da un moderno "Campo della ricerca

e innovazione del Nord allargato".<sup>1</sup>

La domanda posta all'inizio di questo articolo non è accademica. È stato presentato a Bruxelles il 30 novembre 2011 Horizon 2020, il nuovo Programma Quadro europeo per la ricerca e l'innovazione, attualmente in discussione alla Commissione Industria del Parlamento europeo. Contiene novità rilevanti e stanziamenti importanti per la R&S da cui dipende il futuro di molte imprese, della ricerca e della società.

POLI, CLUSTER, RETI

Horizon 2020 si prepara a investire 87 miliardi di euro negli anni 2014-2020, quasi il 50% in più rispetto al Programma Quadro precedente: dopo Li-

1 Che si è autopromosso negli scorsi mesi a seguito di alcuni incontri presso la Fondazione Irso. Si vedano in questo stesso articolo p. 92 e nota 4.

Tabella 1 – Spese in R&amp;S delle prime regioni italiane (rapporto percentuale sul Pil)

| Spese in R&S                 | 2009 | 2012 |
|------------------------------|------|------|
| Provincia Autonoma di Trento | 2,09 | 1,13 |
| Piemonte                     | 1,83 | 1,71 |
| Lazio                        | 1,78 | 1,89 |
| Friuli Venezia Giulia        | 1,47 | 1,08 |
| Emilia Romagna               | 1,39 | 1,25 |
| Liguria                      | 1,36 | 1,36 |
| Lombardia                    | 1,30 | 1,20 |
| ITALIA                       | 1,26 | 1,13 |

Fonte: Istat, “Statistiche sulla ricerca scientifica”, 2010.

sbona l'Europa accelera. I temi prioritari sono quelli dell'eccellenza scientifica e delle tecnologie emergenti, della leadership industriale nelle tecnologie avanzate e delle sfide sociali (salute, alimentazione, energia, trasporti, clima, sicurezza). La competizione sarà elevatissima, molti sistemi nazionali di ricerca si stanno preparando, compreso il nostro paese, al quale manca una politica nazionale in questo ambito paragonabile a quelle francese, tedesca, inglese. Il nostro sistema paese è in posizioni arretrate. Esso parte con un rapporto spesa in R&S/Pil stagnante intorno all'1,2% (con una frenata, dal 2008 in poi, causata dalla crisi). La quota di investimenti in R&S delle imprese private, pur essendo lievemente cresciuta, anche nel caso delle imprese medio-piccole, resta poco sopra la metà della media europea,<sup>2</sup> con un valore di 54. Il settore pubblico centrale e regio-

nale registra invece un valore pari a 71; ma esso è arretrato sensibilmente nel triennio 2008-2011. Non è solo un problema di investimenti insufficienti, ma anche di mancanza di coordinamento e di sistema. Ciascuna regione attua le proprie politiche in ottica locale, senza capire che questa sfida richiede co-progettazione. Così si duplicano gli sforzi e si rischia di investire risorse senza un'idea guida: come invece potrebbe essere quella di partecipare a un “Campo della ricerca” più allargato. Ciascuna regione insegue un proprio modello (alcune con buoni risultati, come per esempio il Polo Tecnologico e gli EIT ICT Labs nella provincia di Trento, i poli d'innovazione in Piemonte, la rete dei centri di ricerca in Emilia Romagna, l'Area Science Park di Trieste, che hanno spinto le rispettive realtà regionali a un rapporto spese in R&S/Pil rispettivamente del 2,09, 1,83, 1,39 e 1,47%). Altre regioni, invece, progrediscono poco, come la Lombardia, che non sembra seguire un preciso modello ma piuttosto favorire la frammentazione; altre ancora sono ferme (Liguria) o regrediscono (Lazio).

<sup>2</sup> Media europea = 100.

### CITTÀ DELLA CONOSCENZA: POSIZIONAMENTO DI MILANO E DELLA LOMBARDIA

Il caso della Lombardia, e di Milano, merita di essere sottolineato. Nelle classifiche mondiali elaborate da Peter Taylor il capoluogo lombardo è ottavo tra le *global city*, ma perde molte posizioni come città della conoscenza: secondo i dati riportati da Saskia Sassen Milano è solo al quarantaseiesimo posto per creazione della conoscenza e flussi di informazione. Questa criticità va affrontata e richiede un forte ripensamento delle politiche regionali per la ricerca e innovazione.

Grazie agli archivi Eurostat, sono disponibili a scala regionale alcuni dati sul potenziale innovativo dei territori.<sup>3</sup> Si tratta di informazioni sui lavoratori addetti ai settori *science & technology* (come definiti dal *Camberra Manual* dell'Oecd): *professional* e tecnici di tutti i settori afferenti ai sistemi della conoscenza, anche se non direttamente attivi nella produzione o nell'elaborazione di nuovo sapere. In tale categoria si ritrovano sia specializzazioni alte (che si concentrano in pochi paesi: oltre la metà dei *professional* europei vive e lavora in Germania, Francia, Regno Unito e Italia) sia tecniche. Gli addetti ai settori *science & technology* costituiscono circa un terzo della forza lavoro europea e tendono a concentrarsi nei poli urbani e metropolitani delle regioni di antica industrializzazione: in Italia la più alta densità si ha in Liguria (36,7%), in Lombardia (36,2%) e nel Lazio (35,9%), ma anche in territori in cui l'economia della conoscenza è forte quali il Trentino (35,7%) e

l'Emilia Romagna (34,2%). Se si considerano solo gli addetti nei settori hi-tech (elettronica, telecomunicazioni, industria aerospaziale, industria farmaceutica, chimica, industria elettrica e degli armamenti), si rilevano valori superiori al 5% del totale nel Nord-Ovest (5,44% in Lombardia), attestati attorno al 4% nel Nord-Est e al 3% nel centro-Sud. Appare utile perlustrare i dati relativi alla presenza di addetti nelle attività di Ricerca & Sviluppo: i ricercatori intesi in senso stretto risultano distribuiti in maniera diseguale tra le regioni, con picchi di presenza (in valori assoluti) e densità (in rapporto alla popolazione residente) che variano enormemente nelle differenti aree del paese. Così la Provincia Autonoma di Trento presenta una densità più che doppia rispetto alla Provincia Autonoma di Bolzano e superiore del 20% rispetto a quella registrata nel Veneto. Un valore assai simile a quello trentino è rilevato nel Friuli Venezia Giulia, regione in cui ha sede il Consorzio per l'Area di Ricerca Scientifica e Tecnologica di Trieste; lo stesso accade nel caso, già evidenziato, dell'Emilia Romagna, che insieme con il Lazio presenta il più alto valore nazionale in densità: il caso laziale, che rappresenta l'unica regione del centro-Sud con densità superiore a quella delle aree settentrionali del paese, è determinato principalmente dall'ampia presenza nel territorio di istituti pubblici di ricerca; se infatti si guarda alla sola presenza di ricercatori attivi nelle imprese, i valori del Lazio si riallineano a quelli (bassi) rilevati nelle altre regioni del centro. Un'analisi simile è applicabile anche al caso della Provincia Autonoma di Trento, mentre in Friuli Venezia Giulia e in Emilia Romagna la presenza di addetti alla Ricerca & Sviluppo nelle istituzioni pubbliche si somma, piuttosto che sostituirsi, a quella di addetti nelle imprese private. In base a quest'ultimo indicatore i

<sup>3</sup> L. Garavaglia (a cura di), "Rappresentare l'Italia. Gli scenari dello sviluppo urbano a 150 anni dall'Unità", in "Quaderni di RECS", n. 5, febbraio 2012.

valori nazionali maggiori si raggiungono in Emilia Romagna, Piemonte e Lombardia. Considerazioni simili possono essere rilevate se si considera la spesa pro-capite per R&S nelle differenti regioni: in valore assoluto la classifica è guidata da quelle in cui si concentrano i programmi di ricerca nazionali (Lazio) o in cui sono attivi programmi regionali di sostegno alla ricerca (Emilia Romagna), mentre se si considera solo la spesa da parte delle imprese i valori più alti si ritrovano in primo luogo in Piemonte, quindi in Emilia Romagna e, solo al terzo posto, in Lombardia. Le regioni del Nord-Est si posizionano invece su valori inferiori, pari all'incirca alla metà di quelli del Nord-Ovest.

Altre informazioni rilevanti sullo stato dell'economia della conoscenza nelle città e nei territori italiani sono quelle relative ai risultati economici e di ricerca dei parchi scientifici: in queste isole tecnologiche le coalizioni locali per lo sviluppo (a impulso privato o, più spesso, delle amministrazioni locali) hanno concentrato attività, risorse e servizi dedicati all'innovazione, con l'obiettivo di costituire dei motori per lo sviluppo economico del territorio. APSTI (Associazione Parchi Scientifici Tecnologici Italiani) ha mappato queste esperienze e raccolto alcune informazioni utili per misurare il loro operato: i parchi scientifici censiti presentano una grande varietà di forme e specializzazioni che pare difficoltoso riportare a unità, a partire dalla gestione (che si presenta in varie forme, da quelle totalmente a controllo pubblico al partenariato pubblico-privato) e dalle dimensioni: se il parco VEGA di Venezia ospita oltre 200 imprese e 22 centri di ricerca, e l'Area Science Park di Trieste 63 imprese e 83 centri, sono numerosi i casi che ospitano meno di 10 strutture. I parchi che raggiungono dimensioni tali da potersi candidare a veri poli

delle reti dell'innovazione non sono molti: per la Lombardia, fatta eccezione per Milano, si tratta del POINT e di Kilometro Rosso di Bergamo. Sui risultati di ricerca di queste esperienze sono disponibili poche informazioni: i dati raccolti da APSTI sui brevetti realizzati nei parchi indicano valori bassissimi (mai più di 25 nel quinquennio 2004-2008, con la notevole eccezione dei 101 registrati dall'Area Science Park di Trieste) e non risultano indicatori affidabili della capacità di tali strutture di generare e diffondere innovazione. D'altro canto, nei parchi scientifici italiani sono impiegati quasi 16.000 lavoratori, di cui 4.400 addetti alle attività di R&S: si tratta di un notevole potenziale per reti globali con altre strutture di ricerca e di produzione. Per tali *hub* della conoscenza, opportunamente valutati e scremati, sarebbe fondamentale la messa in rete dei sistemi innovativi e per il reperimento di servizi rari per le imprese.

#### IL GOVERNO MANCA DI VISIONE

Il coordinamento tra gli sforzi innovativi delle diverse realtà territoriali è però assente. Esso non è fornito dal centro: il governo nazionale, dopo l'epoca dei tagli alla ricerca, sta mettendo mano a bandi MIUR (*cluster*, *smart city*) rivolti alle regioni, alle imprese e alle città "*smart*", ma senza un'esplicita visione di come creare sistemi integrati transregionali e *cross-border*. Quel che è certo è che va disboscata una stratificazione di centri, distretti e incubatori, spesso inefficienti e inefficaci. Lo dimostra il bando per lo sviluppo e il potenziamento di cluster tecnologici nazionali, che già di per sé è un ossimoro: i *cluster*, infatti, sono solo e per definizione "territoriali", mai "nazionali". Il bando MIUR definisce i

cluster come «aggregazioni organizzate di imprese, università, altre istituzioni pubbliche o private di ricerca [...] presenti su diversi ambiti territoriali, guidate da uno specifico organo di coordinamento e gestione». Diversi ambiti territoriali quindi, tra i quali è necessario un coordinamento: ma di che tipo e ispirato a quale modello? Il MIUR sembra seguire il modello dei poli anche se li chiama *cluster*. Il modello dei poli tecnologici seguito dal Piemonte nel passato decennio era infatti l'aggregazione di imprese in un polo con un ente gestore, ma le ricerche hanno dimostrato che le interazioni tra queste e i centri di ricerca (universitari e non, locali e internazionali) non passano affatto attraverso gli enti gestori. Seguono piuttosto delle logiche di rete translocale e *cross-border*.

Il modello *cluster* non è chiarito dal bando MIUR: si fa cenno a possibilità diverse, come il modello “*hub and spoke*” (un centro e una raggiera di relazioni) e quello federativo (che presuppone reti non gerarchiche tra imprese, università, centri di ricerca e territori). La ricerca del modello resta quindi aperta e ciò è naturalmente corretto da parte del MIUR, in quanto ente centrale che non può agire in modo gerarchico e imporre un modello.

Qui è necessario un riferimento alla letteratura che si occupa di *cluster*. Si tratta di un tema che nasce dall'economia industriale, ma che ha fertilizzato molto anche la famiglia disciplinare relativa allo sviluppo del territorio. È l'idea che possano esserci delle “messe in forma” di *cluster* territoriali che non stanno nella dimensione gerarchica “a matrisoska” (Stato > regione > territori) che non corrisponde a quanto si verifica nella produzione e circolazione delle innovazioni nell'ambito spaziale. Tali dinamiche sono di rete, di contagio. Sembrano indicare l'idea che i sistemi territoriali possano rimontarsi

attraverso *cluster* intesi come *assemblaggi territoriali autopropulsivi in rete*. Noi dobbiamo, infatti, vedere i processi di trasformazione in corso come degli assemblaggi, che sono al confine tra la dimensione globale e la dimensione locale.

D'altra parte il coordinamento che si vorrebbe creare non è neppure prodotto spontaneamente dalle interazioni di mercato tra le imprese e i centri di ricerca: qui i “fallimenti del mercato” causati da asimmetrie informative, opportunismo degli attori ecc. sono una realtà. Invece si dovrebbero sviluppare economie ed esternalità di rete mediante politiche di rete: nel linguaggio di Horizon 2020 il coordinamento può essere costruito mediante progetti e iniziative comuni, *joint design* e *joint programming*.

La situazione fotografata dal grafico 1 vede l'Italia indietro rispetto alla media europea in quasi tutti i parametri considerati. Si noti che le imprese italiane ricevono finanziamenti pubblici ben sopra la media Ue, ma nel nostro paese il *venture capital* è pari a un terzo. La nostra capacità brevettuale e la scolarizzazione terziaria sono pari alla metà della media europea. Andiamo meglio nei dottorati di ricerca, ma non attraiamo dottorandi da altri paesi.

Gli indicatori relativi alle Pmi ci danno qualche motivo di soddisfazione. Superiamo la media europea nelle innovazioni non tecnologiche, quelle organizzativo-manageriali, di prodotto e di processo. Anche le esportazioni di prodotti tecnologici sono sopra la media. Crescono le Pmi che fanno innovazione sia in *house* sia in collaborazione con altre aziende. Qui per la verità il dato delle imprese del Nord Italia (dati UCIMU) è assai diverso dalla media che l'Ue fotografa: la capacità di collaborazione è cresciuta nel primo decennio del Duemila passando dal 6 al 40% delle imprese nel settore delle macchine utensili.

Grafico 1 – Performance dell'Italia rispetto ai principali parametri di R&amp;S (Ue = 100)

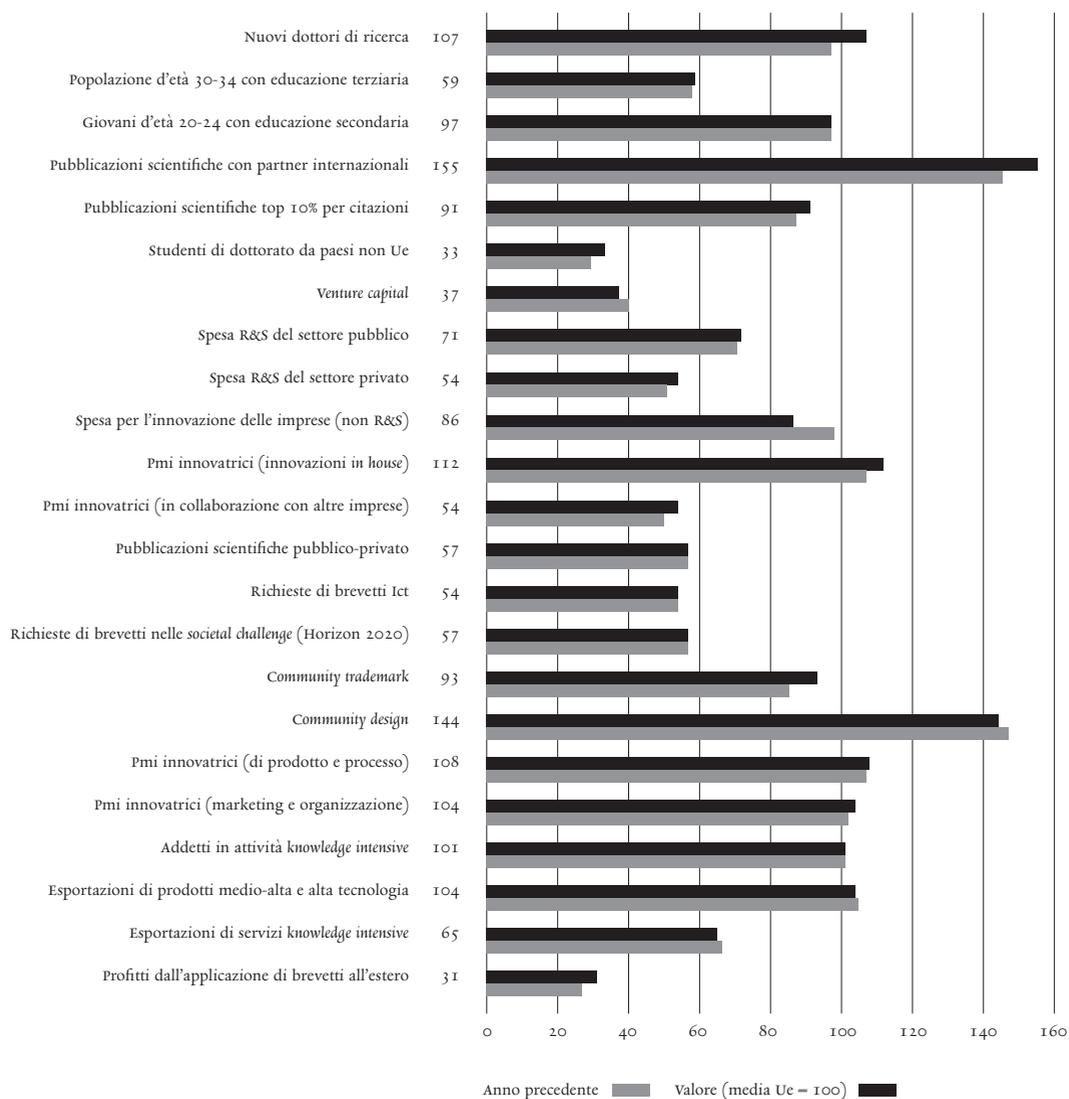


Tabella 2 – Scenari

|                | Scenario 1:<br>Frammentazione                   | Scenario 2:<br>Effervescenza              | Scenario 3:<br>Cittadelle                         |
|----------------|---|---|---|
|                | Territori ciascun per sé                        | Innovazione permanente nelle reti         | Polarizzazione estrema                            |
| Fattori chiave | Ripiegamento localistico, logiche di prossimità | Spin-off, start-up e mobilità dei fattori | Forte specializzazione su alcune grandi strutture |
| Policy         | Gestione delle risorse senza coordinamento      | Coordinamento leggero e integrazione      | Forte regia centrale oggi assente                 |
| Implicazioni   | Tensione locale-centrale                        | Animazione interregionale                 | Competitività mondiale                            |

Che cosa fare rispetto alle nuove sfide di Horizon 2020? La risposta qui sostenuta è in sintesi la seguente: costruire sistemi macroregionali, multiattori, imprese-ricerca con forti integrazioni e alleanze con i sistemi di R&S degli altri paesi europei. Le osservazioni che seguono, raggruppate per questioni critiche, sono il frutto della riflessione collettiva di un gruppo di prorettori alla ricerca, dirigenti di parchi scientifici e centri tecnologici, assessori regionali riuniti in un autopromosso “Campo della ricerca e dell’innovazione del Nord allargato”.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Agli incontri istruiti dalla Fondazione Irso hanno partecipato regioni, atenei e centri di ricerca di Torino, Milano, Bologna, Genova, Venezia, Padova, Trieste, Udine, Trento, Modena-Reggio, Bergamo, Pisa. Una prima versione del lavoro è stata presentata al convegno dal titolo “Innovazione, Intangibili, Territorio”, organizzato dalla Fondazione Adriano Olivetti a Roma il 30 maggio 2012.

Gli scenari di partenza sono tre, come mostrato nella tabella 2.

Nella fase da qui al 2014, quando si aprirà il nuovo ciclo settennale di politiche europee, il Nord può procedere nelle politiche di ricerca e innovazione in tre modi:

1. in ordine sparso;
2. in modo coordinato;
3. in modo selettivo.

*Scenario 1.* È la prosecuzione, in larga misura, del quadro attuale. Ciascun attore regionale e locale, ciascun ateneo e intermediario tecnologico procede per proprio conto. Le risorse sono oggetto di pressione, negoziato e distribuzione condotti in modo frammentato. Un esempio di questo scenario è la regione Lombardia, che nonostante l’evidente problema di connettere il

polo milanese con la scala Nord, insiste con le sue 147 aggregazioni di ricerca e innovazione. In tal modo si accentua il localismo, il “ciascuno per sé”. Il rischio di introdurre tensioni particolaristiche e rivendicative tra livelli locali e livello centrale è elevato.

*Scenario 2.* È quello suggerito dalla natura reticolare e policentrica del sistema Nord. Esso privilegia le reti tra imprese, tra progetti di ricerca e tra territori: reti che non possono fermarsi ai confini regionali. Esse richiedono una riflessione comune e una progressiva integrazione tra le politiche delle regioni, un coordinamento volontario di natura leggera tra i (diversi) attori della ricerca, sviluppo e innovazione. L'ipotesi del Campo sembra abbastanza funzionale allo scenario di effervescenza e dinamismo che si tratteggia. Tra le iniziative di coordinamento la più importante di tutte è la comune azione di *lobbying* ai livelli nazionale ed europeo per una forte, crescente dotazione di risorse. Un possibile modello di riferimento è quello tedesco, reticolare e su base di Land e quindi particolarmente utile in chiave di macroregione Nord. In particolare, l'esperienza di successo utile per un confronto è quella della WRS (Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH) creata nel 2000, che nella macroregione del Baden-Württemberg è l'agenzia per l'innovazione che coordina le azioni di 10 network nei principali settori innovativi dichiarati prioritari e di alcune agenzie specializzate per la promozione di start-up. Questo scenario è stato privilegiato a scala regionale dall'Emilia Romagna.

*Scenario 3.* È quello dell'estrema selettività in pochi poli scelti delle risorse e delle politiche di ricerca e innovazione. Solo alcuni territori, essenzialmente quelli metropolitani e “politecnici”, saranno privilegiati. L'obiettivo è quello di concentrare in pochi poli la capacità innovativa e competitiva globale

del Nord, collocandolo alla pari nella competizione mondiale. La principale condizione al momento assente per questo scenario è una regia centrale delle politiche di ricerca, sviluppo e innovazione secondo il modello francese. Creati nel 2005 per favorire selettivamente (in realtà superano i 70) cluster tra imprese, centri di ricerca e università, i poli di competitività francesi sviluppano progetti di R&S, piattaforme per l'innovazione, accompagnamento per le imprese. L'impegno pubblico (2,5 miliardi nei primi 4 anni, pari al 50% dell'investimento) nel 2009-2011 è stato di 1,5 miliardi, e anche le collettività locali contribuiscono. I finanziamenti sono assegnati da un fondo unico interministeriale con chiamate a progetto due volte l'anno. Il dinamismo dei cluster è anche alimentato dal credito d'imposta (il 30% delle spese di R&S sino al tetto di 200 milioni di euro). Questo scenario è stato sperimentato a partire dal 2005 dalla regione Piemonte con i poli di innovazione. Il bando MIUR sui cluster tecnologici sembra ispirarsi a questo modello.

Quale scenario prevarrà è per ora materia di ipotesi: ma esso dovrà confrontarsi con Horizon 2020, di cui analizzeremo alcuni passaggi-chiave confrontandoli e misurandone la distanza con la situazione italiana e del Nord in particolare.

#### QUESTIONI DI SINERGIE

Horizon 2020 intende sviluppare «sinergie con altri programmi in settori quali l'educazione, lo spazio, l'ambiente, la competitività e le Pmi, la sicurezza interna, la cultura e i media, in collaborazione con i fondi della politica di coesione e della politica di sviluppo rurale, particolarmente indicati per rafforzare le capacità di ricerca e innovazione a livello

nazionale e regionale nell'ambito delle strategie di specializzazione intelligente».

Su tutte le operazioni intorno ai Programmi Quadro sta avanzando rapidamente la logica del *cross-border*, secondo cui una parte significativa delle risorse viene allocata non sul finanziamento di progetti cooperativi – come fatto finora –, ma sull'intervento della Commissione a supporto di iniziative *bottom-up* da parte di gruppi di paesi/regioni che condividono parte della loro agenda di ricerca e delle proprie risorse e che godono della complementarietà con la Commissione.

I pochi tentativi di *joint programming platform* mostrano che sono rari i casi in cui l'Italia si è presentata con qualche risorsa vera (tenendo conto del fatto che i finanziamenti provenivano dalle grandi imprese), ma su tutte le altre partite siamo in una posizione di grande debolezza. Su questi terreni si gioca su più livelli: non solo quello governativo, ma anche quello dei rapporti fra enti di ricerca che devono comunicare e condividere piattaforme. Da una parte ci sono paesi come la Germania, l'Olanda e la Svezia che interagiscono, condividono una parte del loro sistema di ricerca, si danno delle regole e concorrono insieme nei bandi (dimenticandosi quindi delle provenienze e delle competizioni). Dall'altra troviamo l'Italia, con i suoi problemi di debolezza istituzionale, finanziaria e di strumenti: come sappiamo, gli incentivi (soprattutto quelli fiscali, che per loro natura sono diffusivi e trasversali) non funzionano. Ciò implica che tutte le operazioni fatte dall'Italia a livello europeo non sono sufficienti, perché il tema della concentrazione delle risorse e delle strategie viaggia ormai con grande forza e affidarsi alle sole reti locali non dà alcuna speranza, poiché le priorità saranno stabilite da altri

soggetti che avranno già investito risorse e dettato le regole del gioco.

Sul fronte della coesione è in corso un dibattito fra due idee: una linea (non vincente) di centralizzazione europea estrema (inserire i fondi per la coesione all'interno di fondi europei verticali) e l'altra basata su *place based policy* da contrattare con i governi e le regioni. Una linea molto forte è quella secondo cui la politica europea di coesione ragioni più in termini di *outcome indicator* (cioè aspetti legati a condizionalità più sofisticate, non solo di tipo giuridico, ma di sostanza, di policy). Questa linea ci mette in estrema difficoltà perché, anche in una fase negoziale, il tema degli *outcome indicator* diventerà più severo e farà sì che anche la capacità selettiva del governo e delle regioni subisca una pressione molto più forte; se prima il ciclo di programmazione permetteva giochi di altro tipo, ora ci sono i primi segnali di un cambiamento di rotta.

#### QUESTIONI DI PRIORITÀ SOCIALI, SCIENZA-SOCIETÀ

Horizon 2020 intende favorire «un impegno informato dei cittadini e della società civile per quanto attiene alle questioni di ricerca e innovazione, per mezzo della promozione dell'educazione scientifica, rendendo le conoscenze scientifiche più accessibili, sviluppando programmi di ricerca e innovazione responsabili che rispondano ai dubbi e alle aspettative dei cittadini e della società civile».

Le priorità sociali vanno riferite a contesti europei diversi e specifici. Il caso dell'Italia, e del centro-Nord in particolare, è quello di sistemi urbani in rete: non solo metropoli, ma reti di città medie e medio-piccole in forte relazione. La società civile,

il tessuto delle reti sociali e il capitale sociale sono molto diversi dai contesti metropolitani o megametropolitani. Vanno valorizzate le forme più soft di integrazione tra ricerca, creatività e società urbane in rete.

#### QUESTIONI DELLE PMI

Horizon 2020 afferma che «le Pmi rappresentano una significativa fonte di innovazione e crescita in Europa. Di conseguenza, è richiesta una forte partecipazione delle Pmi. Questo dato mira a sostenere le finalità del quadro fondamentale sulle piccole imprese (Small Business Act)».

Le Pmi non sono solo imprese disconnesse e isolate, soprattutto nel contesto italiano, forte di oltre 4.000 medie imprese leader di mercato e testa di filiera. L'economia dell'Italia del Nord non è disconnessa; è fortemente connessa dal punto di vista delle relazioni collaborative delle Pmi (il relativo tasso di collaborazione è molto aumentato), della formazione di gruppi e cluster e dei meccanismi di fusione. Ciò nonostante, il dato medio registra una tendenza delle Pmi italiane a innovare con minore capacità di cooperazione rispetto alla media europea, e a introdurre soprattutto innovazioni non-tecnologiche. Quindi il sistema di R&S deve valorizzare questa dimensione cooperativa delle Pmi e premiarla in tutti i modi: per esempio introducendo premialità per farle transitare dalla disconnessione a un altro scenario. Un candidato forte è quello delle "cittadelle", cioè della concentrazione in alcuni poli territoriali, scelto almeno in nuce in Piemonte e nei poli di competitività francesi. Un altro scenario favorevole è quello basato su federazioni di strutture di ricerca e innovazione a base transregionale.

#### QUESTIONI DI SUSSIDIARIETÀ E SPECIALIZZAZIONE

Horizon 2020 sostiene che «gli obiettivi non possono essere conseguiti in modo adeguato dagli Stati membri, per quanto attiene al rafforzamento del quadro complessivo della ricerca e dell'innovazione e al coordinamento degli sforzi intraunionali, evitando sovrapposizioni, garantendo la certezza di avere una massa critica nei settori chiave e di utilizzare al meglio il finanziamento pubblico».

Specializzazione degli intermediari tecnologici per evitare sovrapposizioni e sprechi di risorse, complementarietà e duplicazione sono temi sui quali la coesione potrebbe domani vigilare in modo più stringente. Un sistema maturo che cresce è quello in cui emergono degli standard di servizio e maggiori trasparenze sui sistemi. Certamente un maggiore orientamento ai risultati da parte delle regioni del Nord aumenterebbe la specializzazione degli operatori. Resta comunque necessaria qualche operazione di valutazione *ex post*: non per adempiere a obblighi comunitari ma per intelligenza strategica, con il fine di produrre riflessioni che aiutino i soggetti a individuare buone pratiche, errori o duplicazioni. La proposta dei bandi congiunti è un'idea che rappresenterebbe, se non altro, un segnale concreto verso la cooperazione. È risaputo che la competizione è più alta laddove aumenta la scala dei progetti. Perché, dunque, non spingere con Horizon 2020 le regioni a mettersi d'accordo per proporre progetti congiuntamente? Occorre cominciare a sperimentare: se rimandiamo questa pratica ci troveremo ancora più in ritardo. Non si può far carico di tutto ai ministri, una politica "estera" delle regioni che prevenga più attivamente i temi del *cross-border* è necessaria; non si tratta di un ambito di esclusiva

competenza del governo italiano, ma possono autorevolmente farsene carico anche le stesse regioni. Il Nord deve giocarsela con la scala che più gli compete e il contesto adatto, eventualmente andando anche oltre i bandi interregionali.

#### QUESTIONI DEL PARTENARIATO

##### PUBBLICO-PRIVATO E DELLA DOMANDA PUBBLICA

Horizon 2020 afferma che «è possibile incidere maggiormente combinando i finanziamenti di Orizzonte 2020 e quelli dei partenariati pubblico-privato nei settori chiave nei quali la ricerca e l'innovazione possono contribuire agli obiettivi di maggiore competitività dell'Europa e a risolvere le sfide sociali».

Per quanto riguarda l'uso della domanda pubblica come leva di innovazione, un esempio è quello del governo olandese, che ha messo fra i suoi obiettivi quello di spendere il 2,5% della domanda pubblica per appalti innovativi. Sembra una cifra non elevata, ma se questa percentuale è valutata in rapporto alla spesa pubblica su Pil in beni e servizi (che si aggira fra il 10 e il 17%) essa pesa lo 0,3-0,5% del Pil rispetto alla spesa media in R&S e diventa significativa. Un'importante parte della domanda pubblica è regionale (sistemi sanitari, di utility e ambientali). Non possiamo delegare tutto al Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR), al Dipartimento della Funzione Pubblica o alla Commissione europea; questi temi sono di competenza anche regionale. Le regioni dimostrano di avere problemi nella gestione di aspetti relativi alla ricerca; il regolamento comunitario vigila sui fondi, ma si possono comunque creare strumentazioni in cui fare R&S per la domanda pubblica prima di andare

nel regime degli appalti: per esempio, se più regioni mettessero insieme parte delle loro risorse con un po' di intelligenza iniziale, con qualche *forecasting* leggero e veloce delle competenze tecnologiche (e queste ci sono), sarebbe un grande elemento di *boost* di risorse, che vanno ben oltre quelle che arrivano direttamente dalla R&S.

#### CONCLUSIONI

Oggi, a differenza di alcuni anni fa, la questione della ricerca e innovazione è al centro dell'agenda europea. Rispetto a Lisbona, infatti, si è passati dagli enunciati alla specificazione degli obiettivi, a volte in modo forte ed efficace. Si è iniziato a introdurre, in vista del 2014, una drastica semplificazione e *streamlining*, rispetto alla giungla delle misure e al labirinto delle normative della fase attuale. Si è soprattutto compiuta la scelta di fissare le priorità e alzare l'asticella della competizione.

Nella vicenda le regioni possono fare molto. Se riunite in un sistematico dialogo, le regioni del Nord allargato, che rappresentano la parte più avanzata del paese e si collocano tra le aree forti dell'Europa per indici di export, incidenza dello sviluppo manifatturiero e capacità di cooperazione imprenditoriale, possono trainare la ripresa. Insieme esse possono premere sul governo perché ponga al centro dell'attuale fase di sforzo per l'uscita dalla crisi investimenti in infrastrutture di ricerca d'avanguardia (supercomputer, reti a banda larga, ambienti per le tecnologie avanzate ecc.), tecnologie abilitanti fondamentali (microelettronica, nanotecnologie, fotonica, materiali avanzati, biotecnologie, sistemi di fabbricazione avanzati), *debt ed equity facility* per correggere il mercato

che sottoinveste in attività d'avanguardia ad alto rischio in particolare da parte di start-up e Pmi. Si tratta di indirizzare questi investimenti in direzioni appropriate al tessuto dell'innovazione produttiva presente in Italia. L'attuale paradosso italiano è che mentre una rilevante quota di risorse europee è sostanzialmente destinata a regioni della convergenza con una cronica incapacità di spesa in R&S, le regioni della competitività sono meno in grado di partecipare. Una correzione di tiro è peraltro in corso con la misura governativa verso le *smart city* annunciata dal ministro Francesco Profumo, una destinazione dei fondi è prioritariamente rivolta alle regioni del centro-Nord.

Ecco come le regioni possono contribuire in modo fondamentale a tale sforzo:

1. iniziando una sistematica federazione e collaborazione, che permetta attraverso bandi interregionali sulla ricerca industriale e pre-competitiva di iniziare a guidare il gioco verso le mete di Horizon 2020. Le aree prioritarie di Horizon devono essere quelle privilegiate dai bandi interregionali. L'obiettivo esplicito è di preparare piattaforme cooperative tra università, centri di ricerca e imprese nella direzione di Horizon.

2. A partire dalle mappe del settimo Programma Quadro, selezionando mediante un censimento e una valutazione comuni le aree scientifico-tecnologiche nelle quali di qui al 2014-2020 possiamo:

- essere leader;
- esercitare un ruolo di partner alla pari;
- essere partner subordinati;
- rischiare l'esclusione dalla gara competitiva europea.

3. Definendo aggregazioni, clusterizzazioni e *joint programming* per costruire solide alleanze, federazioni e collaborazioni con altri sistemi regionali europei nella prospettiva di Horizon 2020.

4. In vista del 2014 proponendosi di diventare, da ecosistema, un soggetto aggregatore in grado di agire congiuntamente a Bruxelles, di svolgere un ruolo comune nella Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome e nel CNR, di affrontare su scala macroregionale temi come la formazione delle risorse umane nei dottorati di ricerca, il trasferimento tecnologico o meglio la trasformazione della conoscenza (come indica il libro bianco del CSS curato da Andrea Bonaccorsi e Massimiano Bucchi) per le Pmi, il *public procurement* (acquisti pubblici in settori come la sanità, i trasporti, l'ambiente) come leva di innovazione.



# LA CASA DELL'AUTOMOBILE

di Roberto Spagnolo, docente di Progettazione  
architettonica e urbana presso la facoltà di Architettura  
e società del Politecnico di Milano

Ricerca iconografica e schede di Linda Cattaneo,  
dottoranda in Progettazione architettonica e urbana  
al Politecnico di Milano

L'immagine della "strada che entra nella casa" che Umberto Boccioni dipinge nel 1911 appare come la metafora visionaria di un'aspirazione collettiva che pervaderà di sé tutta la prima metà del Novecento. Dalle tensioni futuriste che vedevano in un unico, grande turbinò le dinamiche dell'epoca nuova alle proposizioni architettoniche fondate sul mito del movimento, della velocità e degli spostamenti, il secolo scorso immagina e in parte realizza un ambiente urbano fortemente connotato dall'idea dell'automobile come protesi ineludibile e insostituibile di una società nuova, efficiente e democratica. Il senso di democrazia sta proprio nella sua dinamicità, in un movimento che da quel momento in poi la modernità potrà e dovrà garantire a tutti.

Nel momento della sua affermazione urbana si pone in maniera quasi paradigmatica per il tema dell'edificio-garage la questione dell'espressività e riconoscibilità del manufatto. La casa dell'automobile deve rivelare e comunicare attraverso l'evidenza

della sua struttura, dei prospetti, dei suoi ritmi, delle misure delle aperture la sua funzione così particolare? Oppure proprio il suo ruolo di servizio tecnico, di "accessorio" è opportuno venga dissimulato in una rappresentazione architettonica che ne diluisca e ne confonda il contenuto al fine di poter interloquire alla pari con la figurazione "più nobile" dell'architettura della città?

In fondo il problema che si pone già nelle prime declinazioni della sua apparizione è se l'edificio-garage sia da considerarsi un nuovo tipo di edificio pubblico (al pari delle stazioni, dei terminali dei porti, degli aeroporti ecc.) e rappresentare così anche attraverso di esso la nuova era – esemplare è in questo senso la straordinaria, e per certi versi visionaria, architettura per un garage a Parigi di Konstantin Stepanovič Melnikov (1925) –, o se debba invece essere relegato nella consolidata tipologia dei manufatti industriali e commerciali che, pur connotando l'immagine della nuova città, restano sostanzialmente esclusi e trascurati dalla ricerca

architettonica. Ciò naturalmente con l'eccezione di poche, singolari prove che alcuni maestri daranno dell'architettura per la produzione elevandole a veri e propri capisaldi della modernità come Peter Behrens con la Fabbrica di Turbine dell'AEG del 1910 o le contemporanee officine Fagus del suo allievo Walter Gropius ad Alfeld.

L'architettura del garage, pur nella contesa tra autorappresentazione e dissimulazione, trova tuttavia sicura fortuna negli anni della grande diffusione urbana. In America soprattutto, dove il nesso automobile-merce si radica in un fertile terreno di sperimentazione e applicazione progettuale, il tema è declinato in molteplici variazioni linguistiche fino al *divertissement* pop di Stanley Tigerman a Chicago (1984), in cui la facciata dell'edificio è sagomata a forma di grande e inquietante radiatore come nella tradizione figurativa della cinematografia a effetti speciali alla King Kong. Su questo tema, tuttavia, l'elaborazione sicuramente più interessante e per certi versi innovativa dal punto di vista della strategia urbana è il celeberrimo progetto di Louis Kahn per il centro di Philadelphia (1961). Nelle suggestive prefigurazioni del maestro americano uomini e automobili trovano una casa comune ad alta complessità tipologica. In anticipo di quasi trent'anni sulla questione "piano-progetto", Kahn comprende che non è possibile ripensare i principi di regolazione, di espansione e percorrenza della città senza pensare in termini strettamente architettonico-spaziali; ed è dentro questa consapevolezza che la ormai ineludibile compenetrazione tra uomini e automobile nella società americana suggerisce all'architetto l'idea delle grandi torri cilindriche al cui interno ricomporre brani di spazio pubblico. Veri e propri "condensatori di complessità urbana", le torri di Philadelphia si innestano come cerniere solide

tra i livelli di mobilità urbana organizzandone l'intercambio tra velocità diverse: la sosta momentanea nelle aree interne commerciali (piazze sopraelevate sui parcheggi), il ricovero nelle ore notturne.

Raramente le successive esperienze raggiungeranno un analogo grado di integrazione architettonica e complessità tipologica; naturalmente si trattava in quel caso di un'idea, una proposizione maturata in un'epoca in cui sembrava ancora possibile che quella integrazione e quella coesistenza potessero essere dominate in modo razionale e soprattutto, per un tempo "infinito", ciò anche in ragione dell'assoluta imprevedibilità dell'esponenziale moltiplicazione della quantità di automobili e delle loro misure, che caratterizzerà negli anni successivi l'evoluzione del fenomeno urbano.

Quasi ovunque, ma in Italia soprattutto, si preferirà interrare, svuotare i sottosuoli e nascondere le macchine; quella del parcheggio verrà considerata una funzione del tutto analoga a quella delle reti tecnologiche e dei sottoservizi urbani. Ciò naturalmente soprattutto in ragione del valore delle superfici edificate che si riveleranno molto più remunerative se destinate a funzioni "nobili" quali la residenza, il terziario, il commercio, piuttosto che per lo stazionamento delle automobili. Tra i volumi realizzati con questa destinazione è difficile individuare esempi di particolare significatività architettonica. Nella grande maggioranza dei "garage fuori terra" costruiti nelle città europee tra gli anni cinquanta e oggi, prevale nettamente il tema della struttura a servizio di aree commerciali e terminali infrastrutturali (stazioni, aeroporti, porti ecc.): si tratta quasi sempre di manufatti puramente tecnici, afasici dal punto di vista del dialogo con la città e con l'immediato contesto; prevarranno quasi ovunque la logica e il linguaggio del contenitore, dell'involucro neutro disponibile a qualsiasi uso.

Nei decenni più recenti, in concomitanza con la saturazione delle aree edificabili nelle zone centrali delle città medio-grandi, molti di essi verranno demoliti e sostituiti con edifici più profittevoli dal punto di vista della rendita, recuperando una quota della precedente destinazione tra le fondazioni delle nuove costruzioni.

Con la progressiva saturazione delle aree urbane, gli spazi aperti e le aree centrali si andranno letteralmente ricoprendo di automobili. Le grandi arterie di accesso alle città, le strade-mercato, saranno fiancheggiate, senza soluzione di continuità, da ampie distese di lamiera variopinte a simboleggiare il fluire delle merci, segnalare a distanza il rito del consumo, simulacri di una felicità imposta.

Tra i capisaldi strategici dichiarati e irrinunciabili della grande distribuzione vi è la visibilità a distanza dei parcheggi, quasi un'ostentazione, come valore aggiunto indispensabile alla credibilità economico-finanziaria di ogni iniziativa. Se possiamo considerare questa, dal punto di vista del paesaggio urbano, una pretesa perversamente invasiva dell'operatore economico, non possiamo non osservare quanto essa sia fondata sulla conoscenza della reale cultura comportamentale della società contemporanea. Non c'è pregio architettonico e qualità formale dello spazio aperto che possano competere con "l'attrazione fatale" di un bel parcheggio ampio, accessibile, iperssegnalato per indurre il consumatore alla sosta.

Simmetricamente l'aspirazione e la seduttività dell'abitare nelle aree storiche di maggior pregio, nella città densa e intricata dei centri di più antica formazione, non ha trascinato con sé l'assunzione di un modello di vita differente, non ha dissuaso per esempio dal possesso di automobili in quantità decisamente impropria e insostenibile rispetto alla

condizione fisica dei luoghi, le misure delle strade, il rapporto tra larghezze e altezze, l'assoluta difficoltà di interramento.

Se in generale sembrerebbe più appropriato ricoverare le automobili al di sotto del suolo per liberare, per quanto possibile, lo spazio aperto dall'incombenza figurativa e dai disagi che l'occupazione fisica degli spazi comporta, in alcune condizioni (come quelle sopra richiamate) il tema del parcheggio in elevazione, dell'edificio-parcheggio situato in snodi strategici da cui irradiare dinamiche di movimento lento o pubblico, risolverebbe in maniera più adeguata, ma anche esteticamente più sostenibile, il rapporto tra luoghi dell'abitare e presenze automobilistiche.

Nelle aree storiche, e soprattutto sul limitare dei suoi margini, gli spazi di parcheggio potrebbero veramente ricomporsi all'interno di organismi architettonici progettati non come muti contenitori o telai in cui impilare oggetti, ma come volumi compatti, densi, al pari di molti manufatti murari dei centri più antichi e configurarsi come veri e propri "nuovi bastioni" cui ancorare le dinamiche della contemporaneità. Dinamiche che, una volta rallentate, trasformate e depurate, potranno da questi punti irraggiarsi, in modo più sostenibile, in queste zone fragili delle città. Forse anche all'interno dei tessuti compatti dei centri storici, laddove i calibri stradali non sopportano l'attraversamento meccanico, è possibile immaginare che aree inedificate possano essere ripensate con volumi in cui ordinare automezzi leggeri. Volumi che dovrebbero "parlare" al contesto con facciate pulite, rigorose, eppure eloquenti in forza della loro stessa sobrietà. Superfici cui affidare il compito di congiunzione tra le cortine edilizie continue, oppure di risolvere e consolidare gli angoli di spazi indeterminati, o diventare fondali contemporanei di antiche prospettive.

Nelle aree periurbane invece, nei reticoli diffusivi delle espansioni contemporanee, l'obiettivo di liberare suolo per rigenerarlo in forma di parchi urbani, piazze di nuova concezione, spazi complessi connotati da qualità differenti e commiste, quali giardini, orti urbani, aree sportive, potrebbe trovare nella realizzazione di edifici-parcheggio un'efficace soluzione per concentrare in un solo luogo, magari con altezza anche significativa, lo stipamento di automobili e limitare così anche il processo di mineralizzazione del sottosuolo divenuto ormai insostenibile.

Organismi collocati negli spazi interstiziali tra strade, nuclei residenziali e blocchi commerciali, pensati a loro volta come "macchine complesse", capaci di raccontare con la loro struttura e articolazione spaziale quell'idea, che fu già dell'ingegner Giacomo Matté Trucco nello stabilimento Fiat-Lingotto a Torino (1915-1921), di integralità dinamica, oltre che spaziale-infrastrutturale, tra strada e suoli artificiali dentro l'architettura. Recentemente ci sono state interessanti esperienze in questo senso elaborate da architetti ancora affascinati da quell'idea della modernità che intendeva tessere una vorticosa continuità tra modi di percorrenza dello spazio; tra questi il progetto di OMA (Office for Metropolitan Architecture) per il Terminal Marittimo di Zeebrugge in Belgio del 1989 è forse la proposta che con più poetica visionarietà: immagina di intercettare e sollevare le vie di ferro e automobilistiche da terra

per interconnetterle all'interno di un edificio con funzioni complesse e diversificate, entro cui il parcheggio ha un ruolo determinante per lo scambio tra modalità diverse. La forma architettonica disegnata da Rem Koolhaas evoca la figura del grande pallone aerostatico, in cui ciò che sembra ancorare al suolo la "macchina volante" sono proprio le infrastrutture che, come cime tese tra suolo e corpo dell'edificio, la trattengono e insieme la alimentano. Se l'obiettivo di liberare i suoli urbani dall'incombenza delle automobili deve trovare, per il momento, soluzioni architettoniche che ne contengano, arginino e nascondano l'effetto opprimente e devastante sui paesaggi urbani, la prospettiva entro cui dovremo guardare al nostro futuro è però quella di ridurre drasticamente l'utilizzo di questo pur seducente simulacro di libertà individuale. Occorrerà destituirne il valore di simbolo di potenza e ricchezza, ripensarne radicalmente il funzionamento di divoratore energetico, valorizzare la cultura e il piacere di usi collettivi e migliorare la qualità e l'efficienza del servizio pubblico.

È necessario sfuggire all'inquietante profezia di David Cronenberg che nel film *Cosmopolis* (2012) immagina una vita tutta vissuta in automobile in una città contemporanea, tanto claustrofobica e ossessionante quanto subdolamente comoda e affluente. Occorre divincolarsi dalla trappola di quella macchina e deciderci ad attraversare a piedi la strada.

## — GARAGE RASPAIL —



FIGURA 1

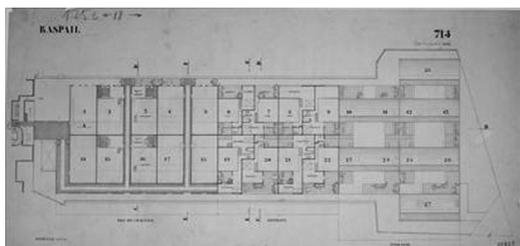


FIGURA 2

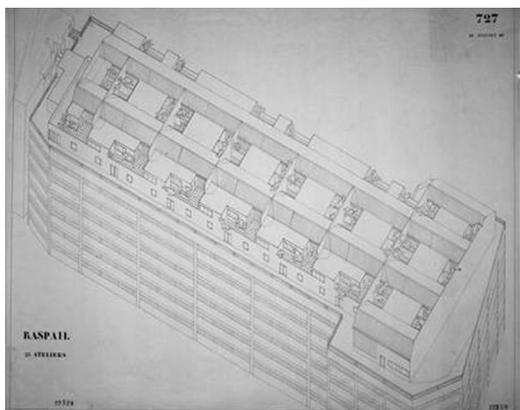


FIGURA 3

Il Garage Raspail progettato da Henry Sauvage è una delle prime costruzioni dedicate alle auto, a seguito dell'esordio avvenuto con il Garage in rue Ponthieu, a Parigi, dei fratelli Perret, concluso nel 1906. Situato in rue Campagne-Première a Parigi e costruito a partire dal 1924, ha una capienza di 1.000 posti auto e una rampa elicoidale autonoma in cemento armato che ne permette la distribuzione sui 5 piani dell'edificio, anch'esso in cemento armato, con serramenti a fasce orizzontali.

Incaricato Le Corbusier di agire sulla copertura del garage, pur non avendo realizzato il progetto, l'edificio apre un interesse nuovo nei confronti dell'architettura delle auto: era stato chiesto all'architetto, infatti, di progettare delle residenze unifamiliari sulla sommità dell'edificio.

Già sperimentata nel Garage de Banville, si apre nuovamente per il maestro svizzero la possibilità di progettare una superficie di copertura ridefinendone la funzione.

Questa sperimentazione legata alla nuova tipologia per i ricoveri delle auto, che svuotano gli edifici esistenti conferendo loro una nuova funzione, rimanda alle parole di Francesco Andreani nel suo libro *Parcheggi. Storia, opere ed idee per realizzare parcheggi in nome dell'abitare* (Gangemi, Roma 1995): «fin dall'inizio della sua storia [l'automobile] rappresenta un oggetto splendido e poetico»; proprio per questo a un certo punto è nata l'esigenza di un luogo dove ricoverarla e dove poterne esporre la bellezza e la nuova tecnologia. È sorta quindi spontaneamente la richiesta di una casa per le auto e l'architettura ha risposto ridestinando vecchi edifici e costruendone nuove tipologie. La volontà di esprimere il valore della tecnologia incarnata nell'automobile modifica quindi radicalmente le tipologie esistenti attraverso nuovi dispositivi sperimentati in primis nei garage, miniatura del viaggio in auto del quale la rampa rappresenta il percorso, nuova tecnologica *promenade* all'interno dell'edificio. (L. C.)

FIGURA 1 - H. Sauvage, Garage Raspail, Parigi, 1924

Fonte: F. Andreani, *Parcheggi. Storia opere idee*, Gangemi Editore, Roma 1995

FIGURA 2 - Le Corbusier, Abitazioni in copertura del Garage Raspail, 1926 Fonte: [www.fondationlecorbusier.fr](http://www.fondationlecorbusier.fr)

FIGURA 3 - Le Corbusier, Abitazioni in copertura del Garage Raspail, 1926 Fonte: [www.fondationlecorbusier.fr](http://www.fondationlecorbusier.fr)

## — GARAGE PER 1.000 AUTO —



FIGURA 1

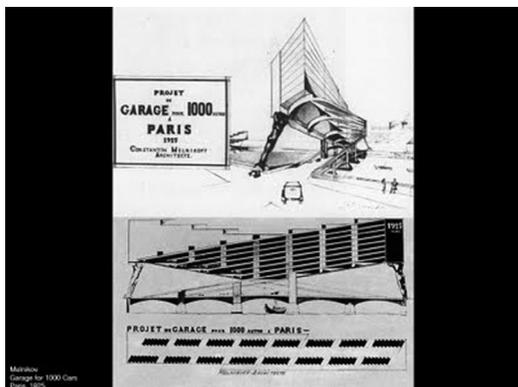


FIGURA 2

Questo garage da 1.000 posti auto fu progettato da Konstantin Stepanovič Melnikov nel 1925 a seguito del grande successo ottenuto dal padiglione dell'Urss durante l'esposizione internazionale di Parigi.

L'architetto disegnò due versioni conosciute sotto diversi nomi: "variante 1" e "variante 2", versione "minimale" e "massimale" o "prima" e "seconda" versione. La prima (versione massimale) esprimeva l'obliquo nell'apparenza dell'ossatura, la seconda (versione minimale) l'obliquo nel suo aspetto ortogonale.

In un resoconto datato 28 luglio 1925 Melnikov dichiara che ognuno dei suoi parcheggi una volta realizzato sarebbe risultato un palazzo con numerosi piani per le vetture ed enuncia una serie di principi per le rampe delle automobili: non dovranno incrociarsi; saranno messe in comunicazione tra loro con delle curve a 90 gradi; quest'ultime avranno tutte lo stesso raggio; i tornanti saranno il meno numerosi possibile; tutta la superficie sarà utilizzata per lo stazionamento; tutta la carreggiata servirà per salire; l'altezza di ogni livello corrisponderà a quella delle auto.

L'edificio doveva contenere 1.000 posti, le auto dovevano salire e scendere utilizzando un numero determinato di rampe e potevano occupare ogni posto libero senza dover fare più di una curva. I due disegni conosciuti della prima variante descrivono un immobile di 14 piani sostenuto da 4 contrafforti ravvicinati piantati nel fiume.

Il secondo progetto di Melnikov era costruito su una superficie di 50x50 metri e comprendeva 4 rampe in forma di spirale che non si incrociavano in nessun punto. Una di queste dava sul centro della facciata affinché i parigini potessero vedere e apprezzare le vetture che passavano ad alta velocità. Sovrapposte in motivo rotatorio, le 4 rampe descrivono degli archi di movimento a forma di petali che si incrociano al centro di un piano per tutta la lunghezza della loro ascensione di 10 piani. (L. C.)

FIGURA 1 - K.S. Melnikov, Garage per 1.000 auto  
Fonte: baybridgestudio.blogspot.it

FIGURA 2 - K.S. Melnikov, Garage per 1.000 auto  
Fonte: baybridgestudio.blogspot.it

## — MARINA CITY —

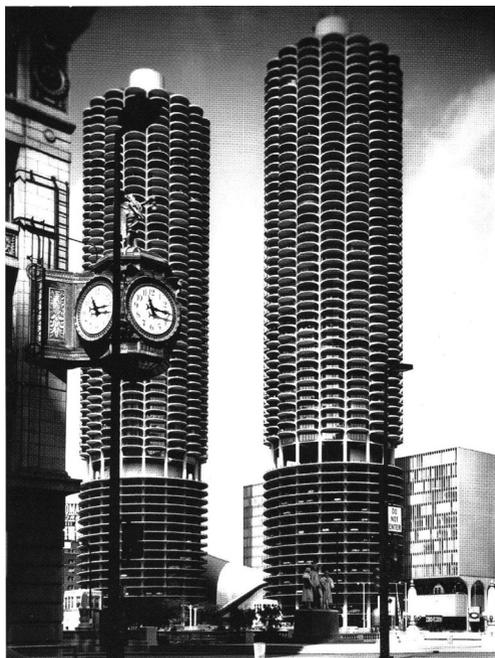


FIGURA 1

Identificabili come edifici a uso misto, le torri di Marina City si suddividono funzionalmente tra la parte di basamento adibita a parcheggio e i piani superiori a uso residenziale.

Progettate nel 1962 da Bertrand Goldberg, esse si proposero come l'edificio residenziale in cemento armato più alto al mondo, suscitando quindi notevole interesse per l'apparato compositivo e strutturale.

Elevandosi fino a un'altezza di 19 piani di parcheggi continui, coperti da ben 40 piani di appartamenti, "le pannocchie" (così come vengono comunemente chiamate per la loro forma) di calcestruzzo si compongono di un nocciolo tubolare circondato da 16 colonne. Gli appartamenti sono disposti su di un perimetro di altrettanti petali mentre i livelli dei parcheggi descrivono un semplice cerchio. Ogni livello conta 32 posti auto, ossia un totale di 450 per ogni torre.

Le vetture parcheggiate a raggio sul perimetro sembrano beneficiare della stessa vista dei loro proprietari qualche piano più sopra. Da tenere in considerazione è anche il tragitto di 1 km che l'automobilista effettua dal piano terra al diciannovesimo del parcheggio, girando attorno a un pericoloso vuoto centrale, con il volante posizionato su di un angolo preciso.

Il parcheggio incarna perfettamente il concetto di spirale grazie alla sua rampa bidirezionale e alla pianta che ne segue il corso per tutti i livelli dell'edificio. (L. C.)

FIGURA 1 - B. Goldberg, Marina City, Chicago, 1962

Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, Parenthèses, Londra 2007

FIGURA 2 - Marina City, sezione e pianta

Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, op. cit.

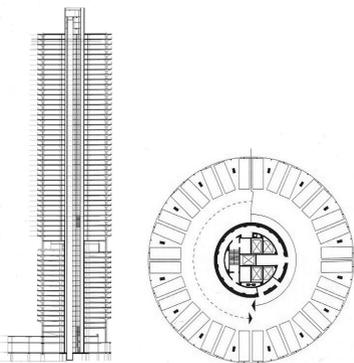


FIGURA 2

## — 60 EAST LAKE STREET —



FIGURA 1

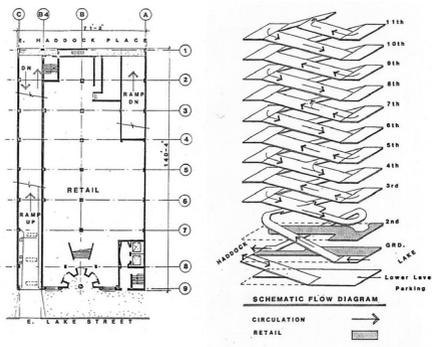


FIGURA 2

Progettato da Stanley Tigerman, Robert Fugman e Margaret McCurry tra il 1984 e il 1986 a Chicago, il 60 East Lake Street è composto da 12 piani, i primi due dedicati a negozi e uffici, mentre i successivi 10 sviluppati a garage, servito da una rampa di distribuzione verticale.

Al contrario dei parcheggi precedenti agli anni cinquanta, il lotto, sotto la pressione degli urbanisti, è stato completamente edificato e l'edificio risulta molto più rassomigliante a quelli attigui. Dall'esterno è evidente la particolarità della facciata, pensata per richiamare la parte anteriore di un'automobile. Essa, infatti, nasconde la disposizione spaziale obliqua dell'edificio e ricorda una Chevrolet del 1957, caratterizzata da una griglia centrale in metallo con pannelli laterali di smalto turchese. Alla base si trovano due tende da sole, dipinte con una texture apposita per ottenere una somiglianza agli pneumatici delle auto. Sopra di esse sono collocati due lucernari acrilici, come fari di una vettura, e in sommità si conclude con una figura simile a un fregio sul cofano.

A dispetto di tutti i problemi posti dalla piccolezza del terreno di 21,50 x 42,80 metri, lo spettatore all'esterno non ritrova alcun indizio del funzionamento interno grazie al particolare disegno della facciata.

Da un punto di vista funzionale, l'impianto della circolazione verticale manifesta la sua natura pratica con grande efficacia: i piani non esistono in quanto tali, sono sostituiti da una rampa a doppia elica rettangolare che separa in modo astuto i livelli di stazionamento in un flusso ascendente e uno discendente; una rampa unica serve i 12 piani prima di ritornare al livello della strada. In differenti punti – al terzo, quinto, settimo e undicesimo piano – delle scorciatoie evitano di dover salire fino all'ultimo prima di iniziare la discesa. I posti auto, 20 per ogni livello, sono costruiti al centro del piano e contro la facciata orientata. (L. C.)

FIGURA 1 - S. Tigerman, R. Fugman, M. McCurry, 60 East Lake Street, Chicago, 1984-86

Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, Parenthèses, Londra 2007

FIGURA 2 - 60 East Lake Street, pianta e schema della circolazione  
Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, op. cit.

## — WORKING BABEL —

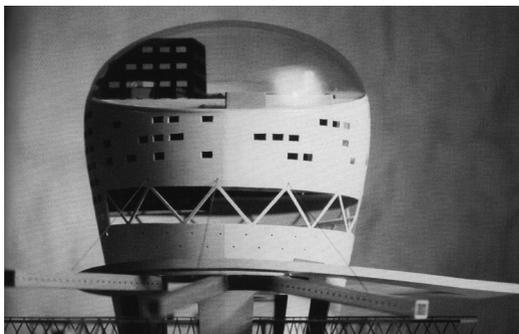


FIGURA 1

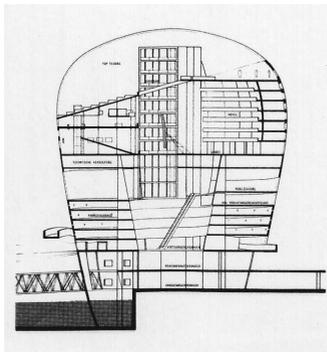


FIGURA 2

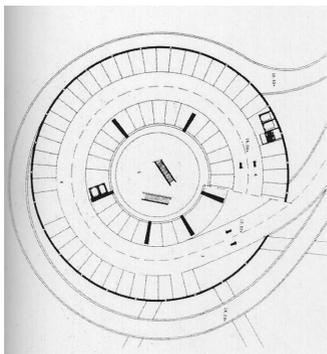


FIGURA 3

Progetto firmato OMA, pensato nel 1989 in occasione del concorso per il Terminal Marittimo di Zeebrugge, nella Working Babel sono contenuti un hotel, degli uffici, il casinò, un parcheggio, un'area di sosta per i mezzi pesanti e una stazione per gli autobus e i taxi.

Composto dall'intersezione di una sfera con un cono, i due piani più bassi organizzano il traffico da e per i traghetti con la massima efficienza, la stazione degli autobus è progettata al di sopra di questa macchina perfettamente funzionante, mentre l'accesso pedonale si effettua attraverso un anello esterno separato; sopra, i due piani di parcheggi si avvolgono in una spirale ascendente che culmina in un grande spazio pubblico, dove si rivela finalmente il panorama del mare e della terra.

Successivamente il cono si divide in segmenti verticali: un cuneo di uffici divide la sfera in hotel e sezioni promozionali, il vuoto che si forma tra queste due parti permette una vista verso il cielo e verso il basso, attraverso un pavimento di vetro, nelle profondità del garage.

L'intero edificio è sovrastato da una cupola di vetro, sotto di essa, le due metà sono collegate da rampe e ponti. Il tetto dell'hotel ospita il North Sea Casino, un anfiteatro che degrada verso il mare e può essere utilizzato come centro conferenze. (L. C.)

FIGURA 1 - Office for Metropolitan Architecture, Working Babel, Zeebrugge, 1989

Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, Parenthèses, Londra 2007

FIGURA 2 - Working Babel, sezione

Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, op. cit.

FIGURA 3 - Working Babel, pianta

Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, op. cit.

## — PARKHOUSE/CARSTADT —

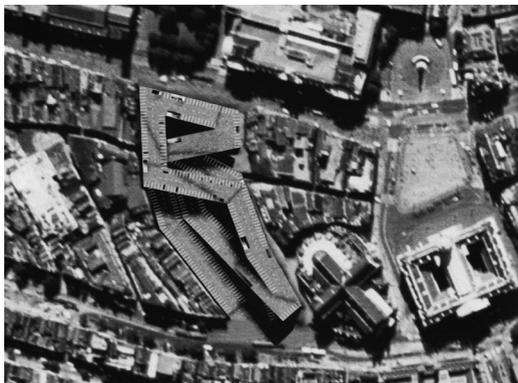


FIGURA 1

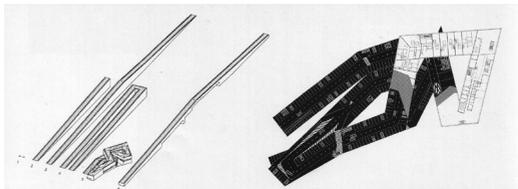


FIGURA 2

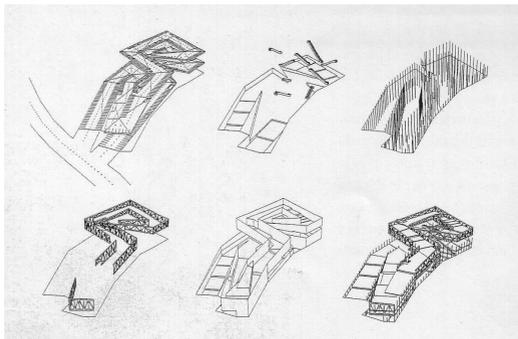


FIGURA 3

Parkhouse/Carstadt, progettato dagli NL Architects ad Amsterdam tra il 1994 e il 1995, subisce gli obblighi di un terreno che ha la forma di un poligono irregolare e di un'altezza limitata a 30 m dai regolamenti urbanistici. Gli architetti ebbero così l'idea di inclinare del 6% i moduli di 19x2,50 m per poter così salire fino a 30 m al di sopra del livello della strada su una lunghezza di 500 m.

Nel suo insieme la costruzione propone un'estensione di 1 km sulla Nieuwezijds Voorburgwal. La carreggiata si piega e prende la forma di un ferro di cavallo, le sue traiettorie rimbalzano all'interno dei limiti del terreno e annodano i differenti livelli di stazionamento che si incrociano e scavano dei vuoti nella massa solida situata sotto il solaio contro terra.

L'edificio è dotato di circa 800 posti auto in 19.000 mq di parcheggio e nel volume sottostante sono predisposti 35.000 mq per la grande distribuzione, le boutique, gli uffici, gli alloggi, i ristoranti, un centro conferenze e un hotel, su gran parte della salita e della discesa il parcheggio offre un accesso diretto ai diversi ambienti. (L. C.)

FIGURA 1 - NL Architects, Parkhouse/Carstadt, Amsterdam, 1994-95  
Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, Parenthèses, Londra 2007

FIGURA 2 - Parkhouse/Carstadt, pianta  
Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, op. cit.

FIGURA 3 - Parkhouse/Carstadt, elementi della costruzione  
Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, op. cit.

## — TAKASAKI PARKING BUILDING —



FIGURA 1



FIGURA 2



FIGURA 3

Progettato da Kengo Kuma nel 2001, il Takasaki Parking Building è stato pensato per ospitare 1.000 posti auto in una lunghezza complessiva di 150 m, nei quali si articolano le tortuose rampe come intrecci di strade. In questo senso, appare ancora più marcata la dicotomia tra l'involucro esterno (regolare) e quello interno (sinuoso, con il dominio di rampe elicoidali che generano la circolazione nell'edificio). La struttura esterna è un connubio di composizione architettonica e tecnologia ingegneristica, aspetto importante per amalgamarsi nel contesto urbano della città di Takasaki, improntata sull'utilizzo dell'automobile. L'architetto ha voluto uniformarsi ai colori tipici della città, quelli dei mattoni, dandone tuttavia un'interpretazione più moderna: il rivestimento esterno, infatti, è costituito di pannelli marroni in cemento alternati ad altri in vetro su un telaio in acciaio. Anche la composizione della facciata si rivela come commistione tra componenti architettoniche e necessità funzionali: l'astrazione e la frammentarietà della composizione celano la necessità di ventilare l'interno e di renderlo più sicuro in caso d'incendio. Anche i pannelli di dimensioni standard, ora trasparenti ora opachi, ripartiti con regolarità ma orientati in modo disordinato illustrano bene i concetti di ripetizione e di ritmo sincopato. (L. C.)

FIGURA 1 - Kengo Kuma & Associates, Takasaki Parking Building, Takasaki, 2001

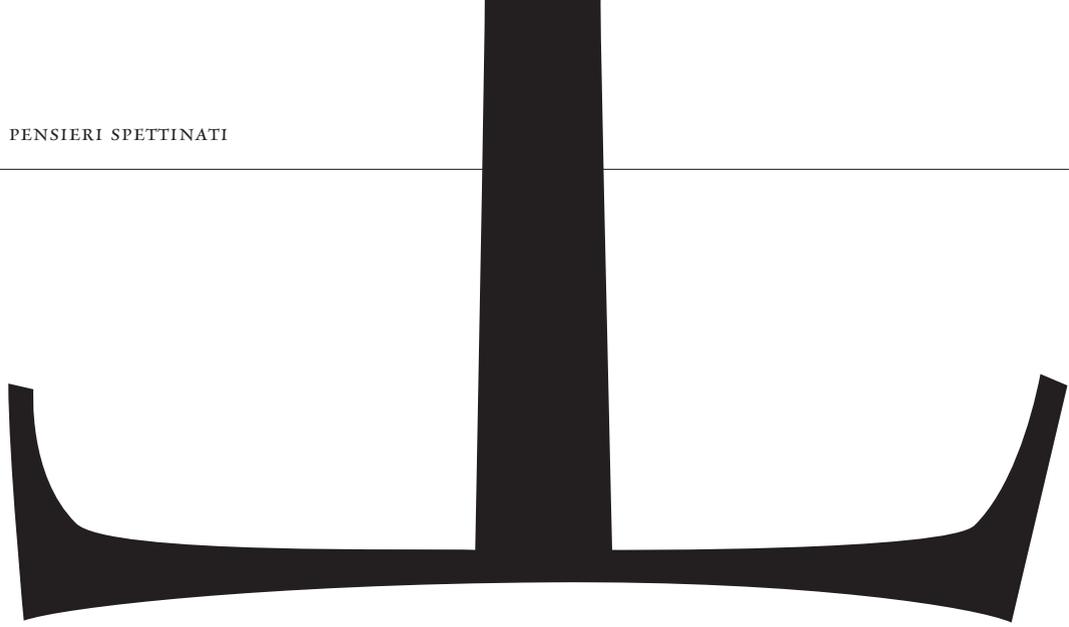
Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, Parenthèses, Londra 2007

FIGURA 2 - Takasaki Parking Building, rampa e dettaglio della facciata

Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, Parenthèses, Londra 2007

FIGURA 3 - Takasaki Parking Building, dettaglio della rampa ad angolo

Fonte: S. Henley, *L'architecture du parking*, Parenthèses, Londra 2007



“LA LIBERTÀ È PARTECIPAZIONI”?  
LE SPA COMUNALI  
E IL GOVERNO DELLE CITTÀ

*di Giulio Citroni, ricercatore di Scienza politica presso l'Università della Calabria; Andrea Lippi, direttore del Centro Interuniversitario di Ricerche sul Sud Europa (Cires) dell'Università degli Studi di Firenze; Stefania Profeti, ricercatrice di Scienza politica presso l'Università di Bologna*

Le società partecipate degli enti locali sono una presenza visibile e costante nelle nostre città e nelle nostre vite: i loro nomi e i loro loghi appaiono sulle bollette che riceviamo a casa, sui mezzi di trasporto che ci portano a lavorare e sui palchi dei concerti che andiamo ad ascoltare. Eppure la conoscenza di queste società è molto limitata sia nella popolazione, sia nella comunità scientifica, sia tra gli amministratori e le istituzioni. Quando il tema delle Spa pubbliche raggiunge le pagine dei giornali è soprattutto perché si esprimono giudizi di valore precostituiti, sia positivi sia negativi, riguardo alla privatizzazione, al ruolo salvifico del mercato, alla condanna della politica invasiva; in alcune, più rare, occasioni si discute della possibilità (o necessità) di trovare una normativa “giusta” che regoli il settore e lo adegui a fantomatici obblighi comunitari, ponendo ordine in quello che è, a ragione, percepito come caos; molti studi e una buona fetta del dibattito pubblico discutono infine di quanto l’operare delle partecipate sia efficiente, economicamente

razionale, e quanto contribuisca alla produzione di valore nell’economia. Raramente si affronta la questione dal punto di vista del governo e della produzione di politiche pubbliche, cioè della capacità di organizzare e distribuire le risorse per condurre le attività che garantiscono la convivenza sociale e l’affermazione degli interessi comuni.

Lo studio sintetizzato in questo articolo rappresenta il tentativo di un piccolo team di scienziati politici di guardare proprio a come le partecipate siano diventate un elemento strutturale del governo locale, così come lo sono (stati) i partiti, le istituzioni prefettizie o la pianificazione urbanistica. Il punto di partenza è riconoscere che – buone o cattive, efficienti o inefficienti, legali o paralegali – le partecipate esistono, operano e proliferano; gli enti locali (e quindi i sindaci, gli assessori, i loro consulenti...) le hanno create intenzionalmente, anche se è possibile che qualche conseguenza non fosse prevista; le politiche pubbliche attraversano queste organizzazioni e ne sono plasmate; i gruppi di interesse si

attivano per avere accesso a esse, convinti a buona ragione che siano luogo di decisione politica. Le partecipate entrano allora a pieno titolo nell'agenda di chi studia la politica e le politiche pubbliche e diventano un canale attraverso cui guardare al governo, alla politica, al rapporto tra questi e l'economia, come in altre occasioni si sono studiate le partecipazioni statali o le politiche economiche per capire in che modo – con quali strumenti e con quali esiti – partiti e amministrazioni hanno cambiato la società.

L'IMPORTANTE È PARTECIPARE: DI NORME, RETORICHE E CAOS

«A distanza di meno di un mese dalla pubblicazione del decreto dichiarativo dell'avvenuta abrogazione [tramite referendum] dell'art. 23-bis del d.l. n. 112 del 2008, il Governo è intervenuto nuovamente sulla materia con l'impugnato art. 4 [d.l. n. 138 del 2011], il quale [...] detta una nuova disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, che non solo è contraddistinta dalla medesima *ratio* di quella abrogata, in quanto opera una drastica riduzione delle ipotesi di affidamenti *in house*, al di là di quanto prescritto dalla normativa comunitaria, ma è anche letteralmente riproduttiva, in buona parte, di svariate disposizioni dell'abrogato art. 23-bis». La sentenza della Corte Costituzionale del 20 luglio 2012 mette la parola “continua...” alla storia della gestione dei servizi pubblici locali e al connesso tema delle società partecipate degli enti locali che questi servizi gestiscono, una vicenda politica e legislativa, oltre che economico-finanziaria, complessa e articolata che, anche senza volerne cercare le radici nella legislazione giolittiana del 1903, si protrae da circa un ventennio.

Il referendum del 12 e 13 giugno 2011 ha costituito un momento di apertura e pubblicizzazione del processo, ne ha fatto il centro di un dibattito acceso e ha coinvolto la maggioranza dell'elettorato al momento del voto; ma prima e dopo di esso molti sono stati gli attori e molte le fasi della politica dei servizi pubblici locali. Guardare al referendum e all'affastellata normativa che lo ha preceduto per quasi quindici anni come a un fatto isolato, senza una visione complessiva del processo che ha condotto a questa successione di decisioni di segno contrario, non dà l'idea della delicatezza e della strategicità del fenomeno delle “partecipate”, vale a dire della pleora di società di capitale di proprietà dei comuni italiani, nella politica italiana di questi tempi.

Il fatto che il governo Berlusconi e poco dopo il governo Monti siano intervenuti a ripristinare norme restrittive per limitare gli affidamenti *in house*,<sup>1</sup> incentivare la privatizzazione e regolare le società miste va letto alla luce dei molti e ripetuti tentativi che a livello nazionale si sono succeduti dalla metà degli anni novanta, sempre tesi (almeno in principio) a introdurre quello che nel Regno Unito è chiamato *compulsory competitive tendering*: il ricorso obbligatorio a gare per la concessione dei diritti di esclusiva per la gestione dei servizi di pubblica utilità; in altre parole la sottrazione agli

1 L'espressione “*in house*” descrive una gestione di qualunque attività con risorse proprie, senza ricorso ad appalti o contratti esterni. Nell'uso specifico della gestione dei servizi pubblici, esiste nel gergo Ue l'espressione “*Teckal in-house exemption*” – e da questa, in italiano, il “modello di gestione *in house*” – che fa riferimento alla possibilità, ammessa dalla giurisprudenza comunitaria a partire dalla sentenza Teckal (1999) in deroga alle norme sugli appalti, di assegnare servizi pubblici con procedura non competitiva a una società di diritto privato purché interamente partecipata e governata dall'ente affidante, che viene considerata come mera estensione della struttura organizzativa dell'ente.

enti locali della possibilità di decidere autonomamente come gestire un servizio pubblico, l'obbligo per legge a procedere alla gara e il divieto di gestione diretta o tramite azienda propria. A partire dal Ddl Napolitano del 1997 – ma già sulla scia della crisi politico-giudiziaria del 1992, delle privatizzazioni nazionali, del nuovo ruolo assunto da alcuni sindaci demo-eletti di medio-grandi città e di un clima economico orientato alla riduzione dell'intervento pubblico – in Parlamento si è avuto un basso ma costante regime di attività relative ai servizi pubblici e, indirettamente, alle società partecipate degli enti locali. In ogni legislatura, l'idea di un superamento della gestione pubblica tramite aziende speciali e società controllate ha rappresentato un punto d'onore di governi e schieramenti politici di diverso orientamento; salvo il fatto che in ciascuna compagine governativa si è avuto qualche partito (la Lega Nord a destra e Rifondazione Comunista a sinistra) che abbia messo il freno a interventi decisi e che ripetute correzioni di rotta, sentenze e revisioni normative<sup>2</sup> hanno sempre limitato la portata degli interventi, che erano spesso incoerenti, contraddittori o di difficile applicazione. Il risultato è un assetto normativo fluido, caratterizzato da aggiustamenti incrementali e da numerose aree di incertezza, che ha influito sulle attività di enti locali e imprese più attraverso la costruzione di miti e aspettative che non attraverso un'effettiva coerenza normativa, cre-

ando un clima di ambiguità entro il quale si sono sviluppate le strategie degli attori a tutti i livelli, nazionale, regionale e locale. Sul piano empirico, parallelamente, l'ambiguità della normativa ha *de facto* aperto la strada alla prassi secondo la quale la società partecipata possa prestarsi a molti e diversi usi, visto che una stringente definizione di scopi e vincoli non è mai stata data. Ecco allora che quello che dagli addetti ai lavori, non senza una punta di sarcasmo, viene chiamato con un ossimoro “capitalismo municipale” è un fenomeno già in partenza ibrido, che non sta dichiaratamente né sull'uno né sull'altro versante, perché può essere più cose contemporaneamente e a questo sembrerebbe che la fluidità normativa in qualche modo finisca per spingere.

In effetti, il dibattito sul “capitalismo municipale”, nella sua complessità e fluidità, ha di volta in volta incluso considerazioni relative al ruolo dello Stato nel mercato, al ruolo della politica, all'efficienza dei meccanismi di mercato, alle esigenze di industrializzazione nella gestione dei servizi, al bisogno di capitali (e tariffe) per finanziare i servizi e l'ammodernamento di infrastrutture obsolete, alle necessità di adeguamento a normative europee (che peraltro ben poco impongono a riguardo), fino all'esigenza di ridurre la spesa pubblica intervenendo sul numero di consiglieri di amministrazione delle società pubbliche. Molte di queste preoccupazioni si sono riflesse in misura del tutto marginale nella normativa e nel dibattito politico, che si sono invece concentrati su un aspetto ritenuto, a torto o a ragione, dirimente, ovvero le modalità di affidamento competitive o non competitive: gara o *in house*.

Un'analisi di questo tormentato processo di riforma dei servizi pubblici locali (SPL) deve quindi tenere

<sup>2</sup> Basti ricordare, prima del referendum, l'articolo 35 della Finanziaria 2002 e la relativa lettera di messa in mora della Commissione europea, poi sanata dal lodo Buttiglione del 2003; la “moratoria” della privatizzazione dei servizi idrici contenuta nel decreto collegato alla Finanziaria 2008; le eccezioni e clausole che accompagnavano gli obblighi di gara previsti dalla l. 133 del 2008.

in dovuta considerazione non solo i processi normativi, ma anche le aspettative e le strategie di un gran numero di attori (società pubbliche esistenti, sindaci e politici locali, soggetti privati – finanziatori, gestori, appaltatori, spesso con ruoli sovrapposti – interessati al settore, associazioni di cittadini e consumatori). Se le leggi, in genere, fanno da contesto per le azioni e le strategie degli attori, un quadro normativo così articolato e fluido impone ancora più grande attenzione a quanto avviene – ed è avvenuto negli anni – sul campo, e cioè nelle città, dove acqua, luce, gas, trasporti e farmacie continuano a scorrere e funzionare e dove giunte e consigli usano strumenti amministrativi e organizzativi nuovi e flessibili.

#### LE PARTECIPATE: MA QUANTE SONO?

Una certa confusione si registra non solo nell'ambito normativo ma anche in quello conoscitivo: quante siano le società partecipate dagli enti locali, quali attività svolgano, come siano strutturate al loro interno non è chiaro. Per governare un sistema così complesso sembrerebbe scontata la necessità di un quadro informativo accurato, approfondito e aggiornato a disposizione del legislatore, del governo, delle agenzie di regolazione e di amministrazione, oltre che di quanti, a livello operativo dei comuni, intendessero prendere decisioni informate. Invece, i tentativi di studio e analisi sono frammentati, incompleti e discordanti. Enti di ricerca, associazioni di categoria, centri studi di banche e di fondi di investimento, ma certamente non solo (né soprattutto) istituzioni governative e regolative, sono tutti alla ricerca di una mappa che orienti le scelte e le interpretazioni. Si possono citare, solo negli ultimi anni, gli studi

realizzati dalla Fondazione Civicum,<sup>3</sup> dalla Corte dei conti,<sup>4</sup> da Unioncamere,<sup>5</sup> dalla Fondazione Eni – Enrico Mattei,<sup>6</sup> da Irpa,<sup>7</sup> oltre che dall'osservatorio di Privatization barometer e agli studi di Nomisma sui servizi pubblici locali. Alla base di questa ridotta di studi sta da una parte l'oggettivo interesse del tema e delle sue ripercussioni politiche, economiche e finanziarie, dall'altra una palpabile insoddisfazione verso la natura e la qualità dei dati esistenti, in una sostanziale assenza di dati ufficiali.

Alla difficoltà di definire il tema da un punto di vista normativo e giuridico corrisponde un'analoga difficoltà da parte degli osservatori e degli studiosi di concordare sulla natura di ciò che si vuole includere nell'universo da analizzare (società, o anche enti, fondazioni, consorzi? Partecipazioni dirette o anche indirette?), sui dati rilevanti da registrare (informazioni contabili, consistenza economica, performance, caratteristiche degli amministratori?), sulle classificazioni da operare (negli studi di stampo economico: partecipate *versus* controllate; e poi campo di attività, natura giuridica, territorio di riferimento?). Molti

3 Disponibili online sul sito <http://blog.civicum.it>, i rapporti "Le società controllate dai maggiori Comuni italiani" della Fondazione Civicum sono realizzati periodicamente a partire dal 2005 a cura dell'Ufficio Studi di Mediobanca.

4 Si tratta di due testi, entrambi disponibili online sul sito [www.corteconti.it/controllo/regioni\\_enti\\_locali/servizi\\_publici\\_locali](http://www.corteconti.it/controllo/regioni_enti_locali/servizi_publici_locali): la "Relazione sullo stato dei controlli della Corte dei conti sugli organismi partecipati dagli enti locali" del 2008 e la "Indagine sul fenomeno delle partecipazioni in società ed altri organismi da parte di comuni e province" del 2010.

5 Si tratta di due rapporti pubblicati da Retecamere nel 2007 e nel 2009 con il titolo "Le società partecipate dagli enti locali".

6 Il riferimento è alla ricerca pubblicata nel volume C. Scarpa, P. Bianchi, B. Bortolotti, L. Pellizzola, *Comuni S.p.A. Il capitalismo municipale in Italia*, il Mulino, Bologna 2009.

7 Irpa (Istituto di Ricerche sulla Pubblica Amministrazione), *Il capitalismo municipale*, Rapporto I, Roma 2012.

di questi studi sono basati su banche dati parziali, quali quelle relative agli iscritti di Confservizi o delle società medio-grandi contenute in database internazionali, o ancora identificate – nel caso dell’indagine della Corte dei conti – attraverso la ricodifica di dati raccolti tramite questionario presso i comuni. La ricerca da noi condotta a partire dal 2006<sup>8</sup> ha cercato di colmare uno dei buchi conoscitivi che stanno alla base della non-politica delle partecipate dei comuni, ovvero quello relativo alla struttura del fenomeno dal punto di vista delle relazioni e dei legami che si stabiliscono tra attori istituzionali e non istituzionali attraverso lo strumento delle società di capitali. La mappatura delle strutture di relazioni tra enti locali, aziende e soci privati è avvenuta attraverso la raccolta e la ricodifica delle visure camerali di tutte le società partecipate dai comuni in sei regioni (Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Campania e Puglia) individuate grazie alle liste prodotte dalle regioni stesse per i Conti Pubblici Territoriali del DPS (Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica). I dati sono stati riportati e sistematizzati in un database che contiene informazioni relative a 1.335 società partecipate, ai loro 11.391 soci (tra i quali 2.652 comuni) e alle circa 26.000 relazioni di partecipazione che legano soci e società. L’analisi di questo database permette di ricostruire la composizione e la struttura relazionale di società che – come vedremo – non sono solo strumenti degli enti locali, ma anche luoghi,

arene in cui si incontrano, negoziano e producono politiche pubbliche i diversi attori della *governance* aziendale e territoriale.

#### L’EVIDENZA: NON DI SOLO CAPITALE VIVE IL CAPITALISMO

Il primo dato da considerare è quello relativo al numero e alla distribuzione territoriale delle partecipate da noi identificate. Si tratta di 740 società di cui almeno un comune detiene una quota di partecipazione e di ulteriori 595 in cui i comuni partecipano indirettamente, cioè attraverso una delle suddette società partecipate. Come mostra la tabella 1, il fenomeno partecipate è molto più radicato nelle regioni del centro-Nord, e in particolare nelle due regioni “rosse”. Dalla stessa tabella si nota anche come varino le strategie nella costituzione di maggiori o minori livelli di partecipazione: mentre in quattro regioni prevalgono le società partecipate direttamente, in Lombardia e in Lazio il numero di partecipate indirette supera quello delle partecipate dirette, a indicare un maggiore impiego di scatole cinesi o comunque un uso maggiormente diffuso (e forse strategico) di livelli di partecipazione che distanziano le attività operative dal cuore dell’amministrazione comunale o che aggiungono attività non centrali allo svolgimento dei servizi.

La tabella 2 mostra un secondo elemento importante da considerare se vogliamo interpretare come e perché siamo arrivati alla proliferazione di società partecipate dei comuni: non più del 35% delle partecipate incluse nel nostro database è attivo nei servizi pubblici locali, mentre il resto si spalma un po’ su tutte le aree di intervento degli enti locali. Sviluppo economico, infrastrutture, ricerca e for-

<sup>8</sup> G. Citroni, A. Lippi, S. Profeti, «Governi privati». *Le società partecipate strumento e arena del governo locale*, Rubbettino, Soveria Mannelli (CZ) 2012. La ricerca, attualmente finanziata dal Por Fse della Regione Toscana attraverso il progetto *Citygov – pubblico e privato nel governo delle città*, si svolge presso il Centro Interuniversitario di Ricerche sul Sud Europa (Cires) dell’Università degli Studi di Firenze ([www.cires.unifi.it](http://www.cires.unifi.it)).

Tabella 1 – Le società incluse nel database

| Regione        | Partecipazione diretta | Partecipazione indiretta | Totale |
|----------------|------------------------|--------------------------|--------|
| Lombardia      | 169                    | 171                      | 340    |
| Emilia Romagna | 234                    | 145                      | 379    |
| Toscana        | 211                    | 160                      | 371    |
| Lazio          | 45                     | 74                       | 119    |
| Campania       | 43                     | 25                       | 68     |
| Puglia         | 38                     | 20                       | 58     |
| Totale         | 740                    | 595                      | 1335   |

Tabella 2 – I settori di attività

| Settore                            | N. società (%) | Capitale versato dai comuni (%) |
|------------------------------------|----------------|---------------------------------|
| Edilizia, infrastrutture, immobili | 15             | 7                               |
| Farmacie                           | 4              | 2                               |
| Ricerca, formazione e consulenza   | 17             | 3                               |
| Servizi pubblici                   | 35             | 75                              |
| Sviluppo economico                 | 15             | 11                              |
| Altro                              | 4              | 1                               |
| (Non registrato)                   | 10             | 0                               |
| Totale                             | 100            | 100                             |

mazione sono i settori in cui opera un numero consistente di società partecipate. La tabella 2 mostra però anche che sono i servizi pubblici ad attrarre la gran parte del capitale dei comuni, segnalando così una sproporzione nelle dimensioni aziendali, molto maggiori nei SPL che non, per esempio, nella ricerca e formazione o nelle infrastrutture.

La costituzione di società partecipate è un fenomeno che riguarda i comuni di tutte le dimensioni, anche se in misura e forme diverse. I comuni più piccoli partecipano generalmente con quote più basse, sia in valore assoluto sia in valore pro capite e tendono a versare le loro quote di partecipazione in società che hanno sede nel capoluogo di provincia o di regione, o comunque al di fuori del proprio territorio comunale, in una sorta di neo-centralismo municipale in cui i comuni maggiori assorbono le risorse e i poteri decisionali delle cinture urbane e metropolitane. I comuni piccoli non sono comunque esclusi dal gioco: se in media quelli osservati partecipano in 2,5 società, e le città più grandi (oltre i 100 mila abitanti) partecipano in 9,5 società, sotto i 5 mila abitanti si hanno pur sempre due società in media, e tre tra 5 e i 30 mila abitanti. Forte è anche la differenza tra regioni rispetto a questo versante: in Lombardia, Milano svetta per capitale versato, ma le città medie presentano comunque un solido profilo di partecipazioni; in Emilia Romagna la situazione è simile ma più sfumata, mentre in Toscana il peso di Firenze è molto più debole in termini finanziari e tutti i comuni, anche i più piccoli, hanno un bel portafoglio di partecipazioni. Al centro-Sud Roma è un mondo a sé, ricca di azioni ma collocata in una regione che è già “meridionale” nella sua scarsità di società partecipate. In Campania e Puglia anche le città tra i 30 e i 100 mila abitanti hanno meno di due partecipazioni in me-

dia, molto al di sotto per esempio delle 4,9 dei più piccoli tra i comuni toscani (con meno di 5 mila abitanti). Dunque le strategie dei singoli comuni, le loro scelte di creare e finanziare società di capitali, si inseriscono in modelli di relazioni territoriali, in tessuti politico-amministrativi ed economici che solo in parte possono essere riconducibili alla convenienza giuridico-formale o contabile dello “strumento” partecipata, e che invece dovranno essere analizzati come sistemi di interazione e arene di policy.

In effetti, se guardiamo alla tabella 3, le strategie di impiego delle società partecipate possono essere diverse e rispecchiare non solo scelte di singoli comuni ma accordi e strategie di dimensioni territoriali ampie e di struttura istituzionale complessa.

Un primo “modo” di fare le partecipate è quello rappresentato da società con un unico socio, un comune, che le controlla al 100%. Si tratta del 17% delle 740 partecipate dirette analizzate, una quota forse inaspettata se pensiamo alle usuali spinte addotte a giustificazione della Spa, ovvero l’acquisizione di nuovi soci, nuovo know-how, nuovi capitali. In questi casi (indicati nella tabella con la “P”, abbreviazione per “pubblico”), le motivazioni alla base della scelta di costituire una partecipata non possono che essere legate a quella che altri hanno chiamato “fuga dal diritto pubblico”: minori controlli contabili; procedure di acquisto e appalto, e gestione del personale semplificate; esclusione (secondo i venti legislativi) dal patto di stabilità interno; più agili rapporti con banche, finanziatori e partner commerciali ecc.

Diversa, e più ampia, la giustificazione degli altri due tipi di partecipate indicati in tabella. Quelle che chiamiamo “PP”, per “pubblico-pubblico”, sono società in cui partecipano uno o più comuni, ed eventualmente

Tabella 3 – Le modalità di cooperazione pubblico-privato

| Regione        | Pubblico (%) | Pubblico-pubblico (%) | Pubblico-privato (%) | Totale (%) |
|----------------|--------------|-----------------------|----------------------|------------|
| Lombardia      | 21           | 48                    | 32                   | 100        |
| Emilia Romagna | 14           | 29                    | 56                   | 100        |
| Toscana        | 9            | 27                    | 64                   | 100        |
| Lazio          | 20           | 25                    | 55                   | 100        |
| Campania       | 30           | 37                    | 33                   | 100        |
| Puglia         | 42           | 16                    | 42                   | 100        |
| Totale         | 17           | 32                    | 51                   | 100        |

Tabella 4 – Soci privati, misti e pubblici nelle partecipate (distribuzione per numero e per quota versata)

| Proprietà                    |       | Privata (%) | Mista (%) | Pubblica (%) |
|------------------------------|-------|-------------|-----------|--------------|
| Tutte le società partecipate | teste | 49          | 4         | 47           |
|                              | quote | 11          | 18        | 71           |
| Sistemi pubblici locali      | teste | 32          | 2         | 65           |
|                              | quote | 6           | 19        | 74           |

altri soci pubblici (enti sovraordinati, università, agenzie pubbliche ecc.). Si tratta di circa un terzo delle partecipate dirette, che hanno in media 16-17 soci (per la gran parte comuni). Sono in media un po' più grandi delle società mono-comunali in termini di capitale sociale, anche perché sono più diffuse nel settore dei SPL. La logica del partenariato pubblico-pubblico appare essere quella della gestione di servizi di area vasta, come alternativa, anche in questo caso, alle più rigide forme pubblicistiche di cooperazione intercomunale e interistituzionale.

Infine, più noto e dibattuto, professato come grande panacea per la carenza di capitali pubblici e di competenze tecniche, troviamo il "PPP", il "partenariato pubblico-privato".<sup>9</sup> Interessa circa la metà (51%) delle partecipate dirette analizzate e prevale particolarmente negli ambiti di ricerca e consulenza (75%), sviluppo economico (60%), infrastrutture (53%), mentre è molto meno diffuso (33%) in un settore rispetto al quale se ne è molto parlato e molto si è auspicato e temuto, ovvero quello dei servizi pubblici locali.<sup>10</sup> Ultimo nodo centrale che possiamo affrontare in questa sede è quindi quello dei rapporti tra pubblico e privato, tra soci pubblici e soci privati delle partecipate comunali. La tabella 4, nella sua stringatezza, riporta un dato importante, mostrando come enti pubblici, soggetti privati e società miste si dividano la torta delle partecipate. I dati alla base della tabella sono quelli relativi ai soci delle partecipate; nelle righe contrassegnate come "teste" è riporta-

ta la percentuale di soci privati, misti e pubblici nell'insieme delle partecipate osservate; nelle righe contrassegnate come "quote" è riportata la percentuale di quote che ciascun tipo di socio detiene. L'analisi delle singole righe e il confronto tra "teste" e "quote" ci permettono di avanzare alcune considerazioni. In primo luogo è interessante notare che il 71% dei capitali versati nelle partecipate proviene da enti pubblici; la cifra sale al 74% se prendiamo in considerazione le sole partecipate attive nei servizi pubblici. Solo l'11% del capitale è versato da soci privati (6% nei SPL), sebbene questi rappresentino il 49% dei soci (32% nei SPL). Questo vuol dire che un gran numero di soci privati porta quote molto ridotte di capitale; siedono al tavolo delle partecipate, ma senza apportare una quota significativa. All'opposto, le società miste sono solo il 4% dei soci (2% nei SPL) ma apportano ben il 18% del capitale (19% nei SPL): sono attori che siedono al tavolo delle partecipate con grande disponibilità di capitali e sono in questo senso al contempo le casseforti e gli agenti degli enti che rappresentano. Il gran numero di soci privati che detiene piccole quote non è interpretabile come il segnale di un fenomeno di azionariato diffuso e di partecipazione popolare al capitale delle aziende; come mostra l'analisi dei soci privati<sup>11</sup> si tratta in gran parte di imprese di vari settori e di istituti di credito, solitamente locali, che attraverso l'acquisizione di quote di partecipazione, anche limitate e quindi non destinate a garantire grandi utili, si accreditano al tavolo di politiche pubbliche di loro diretto interesse. È così che le assemblee dei soci e – in forme diverse

9 Si tratta, nel gergo Ue, di "institutional PPP", partenariato istituzionalizzato in una società, per distinguerlo dal partenariato meramente contrattuale.

10 Per un'analisi più dettagliata dei sottosettori di servizio pubblico (idrico, energia, trasporto pubblico locale ecc.) si rimanda ai dati presentati nel già citato volume G. Citroni, A. Lippi, S. Profeti, «Governi privati», op. cit.

11 Si vedano i dati analizzati nel capitolo 4 del volume citato nella nota precedente.

– i consigli di amministrazione si trasformano in luoghi di confronto e negoziazione tra interessi differenti, tra cui quelli dell'ente locale (in veste contemporaneamente di massimizzatore di profitti, ma anche di tutore degli interessi collettivi), quelli dei finanziatori privati, non di rado quelli di costruttori, artigiani e altri potenziali appaltatori, in alcuni settori delle associazioni di categoria e dei sindacati. Il ventaglio di interessi rappresentati è piuttosto ampio, anche se date le credenziali di accesso (il capitale da versare ecc.) tende a sovrarappresentare alcune categorie e a escludere la rappresentanza – per esempio – di cittadini e consumatori al di fuori di quella costituita dal controllo dell'ente locale. Guardando ancora più da vicino alla composizione delle cordate di soci privati, si nota che in ciascun settore le partecipate tendono a riprodurre al loro interno i policy network della *governance* di ciascun settore, costituendo così arene stabili e istituzionalizzate per la gestione di ampi settori di politica pubblica.

#### DI POLITICA E MERCATO

Sulla scorta dei dati descritti possiamo esprimere qualche considerazione sul “capitalismo municipale” e sulle sue implicazioni politiche.

*In primo luogo*, si deve riconoscere che, considerata la loro diversa distribuzione sul territorio, lo sviluppo delle partecipate – mentre è certo un fenomeno di grande rilevanza a livello nazionale e presente in tutte le regioni – è anche espressione di un certo modo di governare: nelle regioni “rosse” e in Lombardia il radicamento è incommensurabilmente maggiore rispetto al centro-Sud, così come si notano differenze nella struttura territoriale delle partecipate tra l'una e l'altra di queste regioni. Se quindi da una parte le

partecipate sono uno strumento universale e buono a tutti gli usi, come dimostra l'utilizzo in tutti i settori e non solo in quelli dei SPL, questi usi possono essere diversi, così come le logiche e i fini degli attori. La società partecipata appare, cioè, come la risposta a molti problemi diversi, che dobbiamo analizzare e interpretare distintamente e non generalizzare astrattamente in termini di “più capitali”, “più competenze”, o sotto forma di generiche necessità di adozione di un modello.

*In secondo luogo*, l'articolata struttura territoriale e organizzativa dei sistemi di società partecipate si dipana in molte dimensioni: partecipazioni dirette e indirette, con possibilità di complessi sistemi di scatole cinesi; partenariati pubblico-pubblico o pubblico-privato; relazioni territoriali di centro-periferia in nuovi sistemi urbani e metropolitani di vasta area. A tutte queste dimensioni di relazione, che certo almeno in parte si basano su interessi e logiche di tipo finanziario e tecnico, non possono sottendere però anche logiche di mediazione e concertazione necessariamente politiche, fiduciarie e informali.

*In terzo luogo*, il ruolo della politica e del pubblico restano centrali non solo in funzione di coordinamento, indirizzo, mediazione e controllo del sistema, ma anche nella forma prima di finanziamento, ovvero quella del capitale sociale versato. La quota di capitale apportata dai privati è nell'insieme delle partecipate piuttosto limitata e accessoria rispetto a un sistema prevalentemente incentrato sulla finanza pubblica. In questo senso, il “capitalismo municipale” sembra molto più municipale che capitalistico. Di certo non è capitalistico nel senso della concorrenzialità del sistema, che si basa invece sulla condivisione, tra attori selezionati, di monopoli per la tutela delle economie e dei territori.

In quarto luogo, la compartecipazione di attori diversi al tavolo delle partecipate è – questo sì – uno strumento della politica che permette di negoziare, definire e implementare le politiche pubbliche al riparo da occhi indiscreti e garantire il consenso di attori strategici sulla base di uno scambio di risorse (economiche, informative, legali, simboliche). Così si spiegano le molteplici e articolate piccole rappresentanze di attori non strettamente imprenditoriali nel capitale delle partecipate.

Se da queste, provvisorie, conclusioni emerge per gli studiosi di policy l'urgenza di approfondire e integrare lo studio statistico con un'adeguata campagna di ricerca qualitativa che investa i processi decisionali e organizzativi delle partecipate, anche per la politica e l'amministrazione derivano alcune indicazioni che ci permettiamo di segnalare.

Prima di tutto, il deficit conoscitivo è preoccupante: l'assenza di un database istituzionale, cui suppliscono fonti alternative come quella del sistema camerale, fa parte di un più ampio fenomeno di rimozione che sembra aver fatto sparire dall'orizzonte 5-6 mila imprese di primaria importanza e che rende difficile, se non impossibile, impostare un programma normativo e di policy coerente ed esplicito. Informazioni parziali e contrastanti impediscono agli enti locali di programmare e interpretare il proprio sviluppo, agli enti sovraordinati di coordinare e agli osservatori di valutare una fetta importante delle attività amministrative e gestionali degli enti locali. In secondo luogo, è proprio la rotta politico-ammi-

nistrativa a non essere chiara a molti amministratori: non solo manca a livello nazionale una politica espressa relativa al sistema delle partecipate, ma anche a livello comunale è raro che siano rese esplicite le opzioni e analizzate le alternative; una razionalizzazione dei processi decisionali locali e regionali è tanto urgente quanto difficile, visti il deficit informativo e la fluidità e ambiguità della normativa.

Infine, e almeno in parte a mo' di tappo per queste prime due falle, è indispensabile definire e implementare un sistema di *accountability* più efficace di quello esistente, basato solo sulla buona volontà degli amministratori di imprese e comuni e sulla capacità di voce di singoli consiglieri comunali di opposizione. La catena di responsabilità decisionali è confusa, le decisioni sono spesso difficili da ricostruire e il giudizio sui risultati è affidato alle sensazioni e ai pregiudizi più che a un sistema di valutazione o di rendicontazione trasparente, uniforme, efficace.

Valutazione dell'operato delle partecipate e partecipazione di utenti e cittadini alla costruzione di una visione condivisa del loro ruolo e del loro futuro sembrano due elementi indispensabili per proseguire o ripensare la crescita di questo sistema imprenditoriale a cui stiamo affidando parti sempre più importanti del governo e della politica. Trasparenza, consapevolezza e controllo sono i pezzi mancanti di un puzzle di cui ancora non si percepisce l'immagine e che al momento è possibile interpretare solo in maniera frammentaria, ambigua o carica di pregiudizi.

# CITTÀ NEL MONDO. PORTLAND

di Emanuele Bompan, giornalista

Sempre la prima della classe, tra l'invidia dei compagni, Portland, Oregon, dal 2006 viene citata in tutte le classifiche come la città più *green* e *smart tech* degli Usa. Da [www.sustainlane.com](http://www.sustainlane.com) (che stila una classifica delle *green city* d'America) fino al "New York Times", passando per la letteratura accademica (Peter Newman, Timothy Beatley, Heather Boyer, *Resilient Cities: Responding to Peak Oil and Climate Change*), in tanti riconoscono il *green procurement* di questa città, con poco meno di 700 mila abitanti, che si snoda tra le valli alla confluenza tra il fiume Columbia e il Willamette. Tantissimi parchi (tra cui uno in un cono vulcanico e il World's Smallest Park, il più piccolo parco al mondo), biciclette ovunque, un sistema di riciclaggio avanzatissimo (cestini e cassonetti comunicano quando sono da svuotare), un'efficiente rete di *light train*, orti disseminati per la città: Portland è tra le più giovani, ricche, vibranti e *green* città d'America.

Lo scopo di questo articolo è indagare i meccanismi che hanno fatto di questa remota città dell'Ovest un cuore economico e culturale e un esempio mondiale di buone pratiche urbane e di *smart practice*.

Abbiamo attraversato la città e intervistato Daniel Lerch, *senior researcher* del Post Carbon Institute, pianificatore e abitante di Portland, per comprendere meglio questa regina *green* d'America.

Chiedo a Lerch di segnalarmi quali progetti hanno rivoluzionato la città, quali *smart tech*. La sua risposta non è affatto scontata. «Bisogna comprendere la storia culturale di questa città per capire la sua progettazione e il suo sviluppo *green*, non i progetti risultanti. Tecnologie e *development* urbani sono la superficie di qualcosa di più profondo», spiega Lerch. Si tratta insomma di ripercorrere la storia delle idee dei suoi abitanti.

«Nel 1850 chi veniva da Est seguiva l'Oregon Trail, la principale via di comunicazione. Si narra che a un certo punto ci fosse un bivio. Da un lato andava chi cercasse fortuna nelle foreste o nelle miniere, dall'altro c'era la scritta "Portland", che solo chi sapeva leggere poteva seguire. Da qua inizia la storia culturale che ha cambiato la città». Portland, infatti, da sempre tiene al suo essere una città colta, ma non di cultura alta. Piuttosto di sperimentazione, di idee *libertarian*, anche anarchiche. Ci tiene a differenziarsi e a essere *forward-thinking*. Negli altri stati si prendono in giro i suoi abitanti, tante le barzellette che li vedono protagonisti, ossessionati dal bisogno di sapere da dove viene il cibo che mangiano, dall'andare sempre e comunque in bici o impegnati nella loro costante battaglia in difesa del salmone del Pacifico, specie in via d'estinzione a causa dell'*overfishing*.

«Esiste naturalmente una questione geografica: Portland è una città immersa nell'ambiente: fiumi, laghi, foreste. Questo sicuramente ha avuto un influsso sulla cultura e sulla consapevolezza degli abitanti. La genealogia di Portland come città *green* si lega in maniera indelebile ai movimenti ambientalisti e ai gruppi di cittadinanza attiva», che sono tutt'altro che un fenomeno recente.

«La fase embrionale del movimento ambientale locale inizia intorno gli anni cinquanta, mentre nel resto dell'America nasceva un'immensa rete di autostrade, a Portland prendeva vita una battaglia contro la Harbor Drive, una superstrada a quattro corsie che avrebbe dovuto tagliare in due la città». Questa fu probabilmente la prima opposizione a un progetto di "alta velocità" al mondo e sicuramente una delle prime proteste per tutelare un'area urbana e la qualità dell'aria. «Il movimento vinse. L'autostrada venne demolita nel 1974, per fare spazio al Tom McCall Waterfront Park, uno dei parchi cittadini più famosi. Un grandissimo risultato, un precursore sui tempi». Nella storia dello *urban planning* americano, lo smantellamento della Harbor Drive è infatti considerata una pietra miliare.

Nel 1976 un'altra vittoria: lo U.S. Department of Transportation (Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti d'America) dovette rinunciare a costruire un'altra *highway*, la Mount Hood Freeway, riallocando oltre 180 milioni di dollari (oggi sarebbero circa 684 milioni) per la costruzione di infrastrutture per il trasporto pubblico che portarono alla creazione della prima linea della MAX (Metropolitan Area Express), la ferrovia leggera che oggi connette Portland con la sua area metropolitana.

Il sistema MAX è uno dei più avanzati al mondo: usa quasi esclusivamente corsie preferenziali (che

in alcuni tratti sono utilizzate anche dai mezzi pubblici), silenziosissimo e capillare, sfrutta un sistema altamente informatizzato per il controllo della rete in modo da evitare nodi e ritardi.

«La rivoluzione nel trasporto tuttavia è dipesa dalle biciclette», prosegue Lerch. Portland viene annoverata tra le città più piovose d'America, non piatta come Amsterdam o Copenaghen e certo non con le condizioni favorevoli per essere una *bike city*. Basti pensare che per raggiungere il campus universitario dal centro esiste una teleferica. Eppure la città è stata insignita del prestigioso titolo “Bike-Friendly City” dalla Lega dei ciclisti americani. Esistono ben 510 km di piste ciclabili separate dalla strada, con una segnaletica verticale e orizzontale perfetta. Il mercato delle due ruote vale in città 19 milioni di dollari. L'8% dei lavoratori si reca sul proprio posto di lavoro pedalando (una buona fetta usa mezzi di trasporto pubblici). «Io guido sempre e solo la mia *city bike Trek*», spiega Kevin, studente e lavoratore part-time presso una caffetteria locale, «sia che esca a bere con gli amici – così evito guai con la polizia –, sia che vada al lavoro. Ho un carrello per il mio cane e uno zaino da trekking che uso per fare la spesa al *farmer's market*». La nascita del fenomeno è interessante, ricorda Lerch: «tutto è nato da un gruppo ristretto di persone che conosco personalmente, un nocciolo duro di ciclisti *hard-core* che ha lanciato il processo. E gli altri cittadini hanno seguito l'esempio».

#### BOTTON-UP PLANNING

Secondo il nostro intervistato «il movimento dal basso ha creato un sistema di pianificazione incrementale e di piccola scala [in Usa molte città

non hanno avuto un sistema di planning per anni, Nda], che ha portato a creare un ufficio centrale per la pianificazione molto competente ma attento ai fenomeni informali. A eccezione del piano di riqualificazione del centro, il Pearl District, molti progetti sono nati in maniera spontanea». Come le piste ciclabili. Si racconta che in alcuni casi sono state disegnate nottetempo da alcuni attivisti. Visto il successo l'amministrazione ha poi dovuto “legalizzarle” e così la rete si è espansa. O le piazze. Molte intersezioni sono state bloccate al traffico, sono stati messi arredi urbani, qualcuno ha aperto un chiosco e così sono nate nuove aree informali dove i cittadini possono sostare.

«La cultura, come dicevamo prima, gioca un ruolo fondamentale. Siamo la città con il più alto numero di librerie indipendenti, quella meno religiosa di questa nazione, abbiamo un numero elevato di strip club (per entrambi i sessi) che in qualche modo sono un segnale di costumi molto aperti. La gente organizza biciclettate in massa travestita da Elvis Presley, oppure nuda. C'è libertà di espressione, di essere ciò che si vuole [Portland è una delle città più *gay friendly* d'America, Nda]. Ci sono incontri pubblici, la gente discute. Questo ha definito l'agenda pubblica della partecipazione cittadina».

Se la gente crede che una strategia funzioni si mette in moto, coinvolgendo l'amministrazione. Che sia democratica o repubblicana.

Eppure le tecnologie hanno un ruolo, o no? «Portland è una città *smart* per la saggezza dei cittadini, non solo per l'hardware. Non abbiamo veramente bisogno di tecnologie per controllare il traffico quando grazie alla rete di piste ciclabili non c'è traffico. Perché avere tecnologie nei luoghi chiusi, quando la gente può stare all'aperto o condividere spazi pubblici? Non fraintendere: quelle tecnologie [*smart meter, remote control system,*

traffic management, Nda] ci sono, ma l'importante è pianificare affinché non siano superflue. Non abbiamo bisogno di idee sexy, ma di idee informali, semplici». Roba da *geek*, insomma, non da *archistar*. E il risultato vi potrebbe sorprendere.

#### IL RUOLO DELLA PIANIFICAZIONE TOP-DOWN

Un ruolo fondamentale nello sviluppo sostenibile della città è attualmente giocato anche dalla pianificazione dall'alto, con il Portland's Climate Action Plan, il Piano di Azione per il Clima, una strategia dettagliata per tagliare le emissioni di CO<sub>2</sub> del 40% entro il 2030 e dell'80% entro il 2050 (rispetto ai livelli del 1990) di Portland e della Contea di Multnomah. Un risultato molto ambizioso, in linea con quello delle città europee più virtuose.

A due anni dall'introduzione del Piano, l'energia impiegata per gli edifici residenziali è diminuita del 25%. Tutti i nuovi stabili devono essere passivi: non devono cioè produrre emissioni di gas climalteranti. Il 10% dell'energia è prodotto obbligatoriamente da fonti rinnovabili (purtroppo una quantità di energia elettrica proviene da centrali a carbone, nonostante il grande ruolo dell'idroelettrico in Oregon).

Secondo alcuni intervistati, a giocare una funzione fondamentale nel *retrofitting* degli edifici è stata soprattutto la certificazione ambientale (non solo energetica, come accade in Italia) LEED, leader in Usa per assegnare pagelle all'edilizia in base alla sostenibilità *green* del costruito.

Il Piano di Azione, inoltre, potenzia quello che azioni informali e dal basso hanno iniziato. Specie nel comparto mobilità. Tra gli obiettivi: ridurre del 30% le miglia percorse ogni giorno su veicoli

privati, porre come standard dei mezzi pubblici di trasporto 5,8 litri di carburante per 100 km e una riduzione obbligatoria del 20% delle emissioni dovute ai trasporti.

Il piano include anche temi quali l'adattamento al cambiamento climatico e le indicazioni per gestire un eventuale *peak oil* (il picco di produttività del petrolio, a causa del quale quest'ultimo potrebbe raggiungere anche il prezzo di 400 dollari al barile), per fare fronte alla crescente scarsità dei combustibili fossili. A riguardo, nel 2006 è stata istituita una Peak Oil Task Force per tenere in considerazione, nella pianificazione, la possibilità di una crescita costante dei prezzi dei combustibili fossili.

Interessante è l'inclusione nel Climate Action Plan del cibo, considerato responsabile del 10% dei GHG (*greenhouse gas*). Si legge nel documento: «potenzialmente l'impatto del cibo [calcolando l'intero ciclo di vita. Quindi inclusa la deforestazione e l'importazione degli alimenti] è superiore al traffico passeggeri». Per questo è necessario scegliere «cibo prodotto localmente e *low-carbon food*, come carne rossa o cibo importato via aerei cargo».

Seguendo queste indicazioni il municipio ha favorito la nascita di *farmer's market*, agevolato le licenze a supermarket *green* e tolto regolamenti che impedivano l'allevamento di animali e la coltivazione di piante nel giardino di casa o in terrazzo.

«La creatività dei cittadini deve essere il motore di una città, sorretta da un'amministrazione attenta alle richieste di questi ultimi. Un'amministrazione consapevole del fatto che chi vuole essere rieletto deve ascoltare le richieste dei cittadini».

# LA PLANIFICAZIONE CINESE IN AFRICA: TEORIA E PRATICA\*

*di Wang Jun, docente presso la facoltà di Architettura  
dell'Università Tongji di Shanghai; Zhang Zhao e  
Wen Xiaoyi, urbanisti dell'Istituto di Urbanistica  
dell'Università Tongji di Shanghai  
Traduzione dal cinese di Gaia Perini*



Ciò che i cinesi sanno dell’Africa, ancor oggi, si limita ad alcune nozioni turistiche e ai vecchi luoghi comuni sulla miseria, le guerre, le danze, le vaste praterie quasi spoglie di alberi e il deserto. Nel campo dell’urbanistica, gli studi di settore sono anch’essi limitati, tanto che se s’inseriscono le parole chiave “Africa+Pianificazione urbana” nei motori di ricerca degli archivi accademici disponibili online, appaiono solo due articoli sull’argomento (più un reportage giornalistico).<sup>1</sup>

In realtà, le relazioni sino-africane sono progressivamente passate dai più basilari progetti di aiuto e sostegno a una cooperazione radicata ed estesa a

ogni livello, in cui si studiano l’esperienza cinese e il reciproco sviluppo dell’economia e del territorio. Negli ultimi anni si è verificato un graduale incremento delle collaborazioni strategiche fra i due paesi e l’urbanistica costituisce un’ottima chiave di accesso per addentrarsi nel variegato panorama delle sinergie sino-africane. Dal momento che le grandi aziende della Cina sono motivate a investire nei progetti di costruzione e di sviluppo in Africa, gli istituti cinesi di architettura hanno avuto modo di partecipare ad alcuni piani urbanistici.

#### CONDIZIONI E CARATTERI GENERALI DELLE CITTÀ AFRICANE

La superficie complessiva del continente africano ammonta a 30.200.000 kmq (isole limitrofe comprese), suddivisi in 53 stati e con una popolazione di 924 milioni di abitanti. L’estensione e il numero di abitanti sono inferiori soltanto a quelli dell’Asia e pertanto l’Africa si colloca al secondo posto della classifica mondiale. Gli studi di statistica stilati dalla Banca Mondiale e la maggioranza delle ricerche specialistiche sono soliti dividere il continente in

<sup>1</sup> Da “Chengshiguihua xuekan” (“Rivista di pianificazione urbana”), n. 189, 2010, pp. 91-98.

1 I tre testi sono: Hu Wenna, “Entrando in Africa – condizioni locali e villaggi sudafricani: il caso di Mossel Bay (Mosselbaai o Baia dei Mitili)” (“Zoujin Feizhou – Nanfei fengqing xiaozhen: Mosuowan”), in “Bollettino di Pianificazione Urbanistica” (“Chengshi Guihua Tongxun”), n. 20, 2009; Zhao Shi, “I funzionari africani dell’Ambiente elogiano le condizioni ambientali di Langfang” [nella provincia dello Hebei, Ndi] (“Feizhou huanjing guanyuan shengzan Langfang huanjing”), in “Il Giornale di Langfang” (“Langfang ribao”), 10 giugno 2006; Li Baoyu, “I tre grandi compiti del piano ‘Costruire il Futuro’ – Forum di Urbanistica in Africa, 2008” (“Guihua ‘Suzao Weilai’ de san da renwu – 2008nian Feizhou Guihua Dahui”), in “Rivista Accademica di Urbanistica” (“Chengshi Guihua Xuekan”), n. 6, 2008.

due macroaree, ove il deserto del Sahara funge da confine e le due zone distinte sono l'“Africa subsahariana” e il “Nordafrica”. Il Nord è rappresentato da stati quali l'Egitto e il Marocco, la storia del suo sviluppo è piuttosto lunga e la qualità della vita è abbastanza elevata (con un Pil pro capite che si attesta sui 4.018, 71 Usd nel 2009). L'Africa subsahariana invece è sempre stata un territorio con una lunga storia coloniale, vessato dall'arretratezza, dalla povertà e dal caos provocato dalle guerre, con le sole eccezioni del Sudafrica e del Kenya. Essa, che è al centro delle indagini di chi scrive, è anche chiamata la “terra natia d'Africa” e tradizionalmente rappresenta l'intero continente.

#### *Situazione attuale e particolarità dell'urbanizzazione*

Nell'arco degli ultimi cinquant'anni, il processo di urbanizzazione e l'aumento del numero dei residenti nelle città sono stati fra i più rapidi della storia mondiale. Secondo i dati delle Nazioni Unite, nella regione subsahariana fra il 1960 e il 1990 gli insediamenti urbani con una popolazione superiore ai 500.000 abitanti sono passati da 7 a 44 e si prevede che per il 2020 il tasso di urbanizzazione avrà raggiunto il 46%, il che significa che 440 milioni di persone vivranno in città. In generale, questo processo ha le caratteristiche di seguito descritte.

#### *Un tratto distintivo dei territori coloniali: lo scollamento fra urbanizzazione e industrializzazione*

Nella seconda metà del XIX secolo, le potenze colonialiste europee estesero il loro raggio di influenza dalle zone costiere a quelle interne, assoggettando quasi ogni paese africano e dando vita a un assetto urbano tipicamente coloniale. Numerose capitali

degli stati africani, come per esempio Dakar (che risale al 1861), furono fondate e costruite proprio in questo periodo. La loro edificazione avvenne in un contesto in cui era proibito lo sviluppo di un'industria locale: ciò che veniva costruito dalle autorità coloniali doveva in primo luogo tornare utile all'economia della madrepatria e perciò l'urbanizzazione e l'industrializzazione si trovarono a essere fondamentalmente dissociate. L'apparizione dei nuclei urbani nella maggioranza dei casi si ebbe quindi in assenza di un'industria e di uno sviluppo economico e d'altro canto la popolazione che affluisce nelle città, facendo alzare drammaticamente il numero di residenti urbani e causando l'espansione delle aree cittadine, era prevalentemente legata all'agricoltura.

#### *Un'alta concentrazione di città di prima grandezza, il disequilibrio fra città e paesi*

Le guerre e le calamità naturali che da lungo tempo si abbattano sulle regioni africane, il massiccio incremento del numero di abitanti e infine le direttive dei governi, le quali tendono a privilegiare l'industria rispetto al settore agricolo e le città rispetto alla campagna, spingono una cospicua fetta di contadini a migrare nelle poche metropoli presenti, alla ricerca di una protezione o di una via d'uscita. Inoltre, essendo il tessuto industriale della maggior parte degli stati africani organizzato in modo poco razionale, i progetti di costruzione si concentrano nelle capitali e nei pochi grandi centri urbani; le risorse, le politiche e le opportunità di crescita a loro volta si accentrano in quegli stessi luoghi e di conseguenza, in moltissimi stati dell'Africa, la città più grande supera per estensione la seconda città di almeno il doppio, sino a ospitare un terzo (o più) della popolazione totale. Già nel 1980, il 30-50%

della popolazione urbana risiedeva nelle grandi metropoli; in Mozambico, Guinea, Senegal, Togo, Benin e Libia la percentuale oscilla fra il 60% e l'80%, inoltre questa tendenza è ancora in corso.

### Una pesante polarizzazione

L'esistenza di una dicotomia nell'assetto urbanistico africano si rivela sotto due aspetti. Se si comparano gli insediamenti di zone e nazioni differenti, si vedrà che da un lato ci sono realtà mediamente sviluppate come il Sudafrica – si pensi alle ricche e moderne Johannesburg e Cape Town – e dall'altro esistono zone depresse e povere come il Congo e la Guinea. Anche all'interno della stessa città, la distribuzione delle ricchezze e dei redditi è fortemente disomogenea: prendendo come esempio il Sudafrica e la Namibia, nei loro centri urbani il coefficiente di Gini tocca rispettivamente lo 0.73 e lo 0.68, ossia le soglie più alte al mondo.<sup>2</sup> Per quanto riguarda il piano urbanistico, tale polarizzazione si manifesta concretamente nella compresenza delle splendide ville di campagna dei quartieri alti e delle bidonville (o *slum*).<sup>3</sup>

2 Cfr. UN-HABITAT, "State of the World's Cities 2008-2009. Harmonious Cities", Earthscan, Londra-Sterling 2008, in cui il coefficiente di Gini viene adottato come criterio per valutare le disparità di reddito negli insediamenti urbani, ossia "il grado di uguaglianza". Il coefficiente è espresso con un numero compreso fra 0 e 1: i valori più bassi corrispondono a uno stato di equità fra i membri della società, i più alti viceversa esprimono la loro disparità. In genere nel calcolo delle differenze di reddito si considera il valore di 0.4 come la soglia di sicurezza che non va oltrepassata.

3 Le bidonville (o *slum*) vengono così definite: «il diritto alla casa non è garantito; mancano i servizi elementari, in particolare l'acqua e i servizi igienici; le strutture architettoniche non soddisfano i requisiti minimi e talvolta non sono sicure; la densità della popolazione è eccessiva e le abitazioni si situano su un terreno a rischio».

### L'attuale condizione delle città africane

L'Africa conta circa 140 insediamenti con una popolazione al di sopra delle 200.000 unità, dislocati principalmente nel Nordafrica a ridosso del Mediterraneo, nella fascia costiera orientale e settentrionale e in prossimità dell'equatore. Fra questi insediamenti, Il Cairo in Egitto, Lagos in Nigeria, Pretoria in Sudafrica o Kinshasa nel Congo superano tutti i 7 milioni di abitanti, venendo così annoverati fra i primi 50 centri metropolitani più grandi al mondo. Il loro tessuto urbano è cresciuto rapidamente, come nel caso di Lagos, dove nel 2006 gli abitanti erano 11.700.000 per arrivare a 13 milioni appena tre anni dopo; si prevede inoltre che nel 2015 toccheranno la soglia dei 23 milioni, facendo di Lagos la terza città più popolosa del pianeta.

Dal punto di vista dell'assetto urbanistico, le città africane si adeguano ai seguenti modelli:

1. L'impianto tipico delle antiche città europee.

Rappresentativa di questa tendenza è Rabat, in Marocco, che ha risentito grandemente dell'influenza del classicismo europeo, come dimostrano la sua pianta, che si sviluppa intorno a un asse preciso, il reticolo delle vie e le piazze (figura 1A).

2. Il modello urbanistico moderno, rappresentato da Il Cairo, in cui il reticolo stradale si irradia a partire da un centro rotondo o quadrato ed è netta la divisione in quartieri diversi, con differenti funzioni (figura 1B).

3. Il neourbanesimo americano, espresso per esempio da Mogadiscio, in Somalia: la città è costituita soprattutto dai nuovi distretti costruiti in base alla pianificazione di moda negli ultimi decenni e riflette la tendenza americana alla suburbanizzazione (figura 1C).

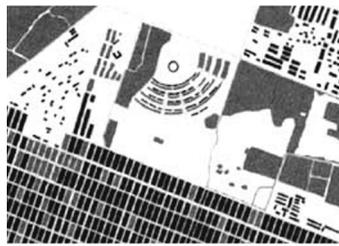
Figura 1 – Comparazione fra i diversi modelli tipici di città africana



A. Marocco – Rabat



B. Egitto – Il Cairo



C. Somalia – Mogadiscio



D. Angola – Luanda

4. Un'espansione disordinata, priva di un piano regolatore o con un piano regolatore che non è stato applicato: è il caso delle baraccopoli e di quelle aree che crescono in assenza di ogni controllo (figura 1D). I suddetti modelli non esistono allo stato puro, bensì si ibridano l'uno con l'altro in un gran numero di casi. Per esempio, la città del Cairo si è sviluppata sul fiume Nilo ed è molto evidente il suo orientamento sull'asse Nord-Sud; il sistema stradale è organizzato in un fitto reticolo a cui s'aggiungono le arterie principali, che come raggi tagliano il tessuto urbano, dividendolo in tre settori. Il primo è costituito dalla "Cairo antica", dove si concentrano degli stretti vicoletti, accanto ai quali si trovano alcune delle costruzioni moderne a più alta densità di sviluppo. Il secondo settore è situato principalmente a Nord sulle due sponde del Nilo e a Sud sulla sola

sponda occidentale: qui si è radunata la maggior parte della popolazione rurale migrata in città. L'architettura della zona spesso è abbastanza caotica e le baraccopoli non sono poche. Il terzo settore, infine, è rappresentato dai quartieri "neourbani" edificati a Est e a Ovest della metropoli. In qualità di più vasto agglomerato urbano dell'Africa, il Cairo ha conosciuto uno sviluppo che in un certo grado è divenuto il prototipo di quello di tutti gli altri centri del continente, per struttura e conformazione. Fra questi modelli urbanistici tipici, gli *slum* africani – specialmente quelli della zona subsahariana – rivestono un ruolo particolare, dato che la popolazione che vi risiede ammonta al 72% del totale, perciò rappresentano il modello prevalente: anzi, laddove la crescita è stata improvvisa e violenta, sono il modello trainante di urbanizzazione. Si

consideri Nairobi, in Kenya: all'epoca della proclamazione dell'indipendenza del paese, nel 1963, la capitale aveva appena 250.000 abitanti, mentre ora è cresciuta sino a superare i 2 milioni; questa gente è quasi tutta venuta da fuori e ora occupa le oltre 100 baraccopoli, di varia grandezza ed entità, della città. Le baraccopoli hanno fatto sì che il principale motore dell'edilizia in Africa sia oggi l'assenza di regole e chi ci abita è il vero architetto, nonché il reale progettista degli spazi urbani.

#### *La pianificazione urbanistica in Africa*

Attraverso il "Washington consensus" del 1989, con le sue misure politico-economiche, l'Occidente ha imposto all'Africa una serie di "istituzioni democratiche", come l'idea stessa di democrazia, un sistema burocratico snello ma efficiente e un sistema giuridico in grado di tutelare la proprietà privata.<sup>4</sup> Queste direttive ebbero un profondo impatto su numerose nazioni africane, benché per lo più fossero incompatibili con il quadro politico locale. Nella pedissequa imitazione del sistema politico ed economico delle democrazie occidentali, furono tuttavia tralasciati molti aspetti cruciali del sistema stesso. Nel caso dell'urbanistica, la realizzazione e la gestione del piano urbano sono ancora ferme a uno stadio iniziale: la pianificazione insomma non è mai divenuta un'opera compiuta. Tale fenomeno in

concreto si manifesta nei seguenti modi.

In primo luogo, scarseggiano gli enti di formazione e gli specialisti in materia. Tra le prime 100 università presenti sul continente, solo 19 posseggono una facoltà di Urbanistica (il computo di chi scrive è tuttavia parziale); inoltre, tali scuole si trovano quasi tutte nel Nordafrica o nello stato del Sudafrica, mentre nei paesi del meridione esistono zone dove non c'è nemmeno un istituto vagamente simile a un'università. Per esempio, in Ghana, fra le 24 università ufficialmente riconosciute dalla nazione, solo l'Istituto della Scienza e della Tecnica Kwame Nkrumah contempla un corso di laurea in Urbanistica, e delle 166 zone metropolitane dello stato solo 61 hanno un ufficio governativo che si occupa della pianificazione. Quanto alla carenza del personale competente, essa sta a significare che in molti stati manca la funzione di controllo che lo strumento della pianificazione garantisce.

In seconda istanza, la coscienza urbanistica è debole; inoltre scarseggiano le strutture per realizzare e supervisionare i progetti. Nella maggior parte delle nazioni africane manca ancora quello spazio necessario per fare sì che il piano urbanistico diventi realtà. Eccezion fatta per alcuni paesi minoritari (come l'Egitto e l'Etiopia), l'Africa non possiede alcuna tradizione forte e radicata nel campo della progettazione urbana e di conseguenza la coscienza urbanistica diffusa fra i civili o nei governi è piuttosto inconsistente. I *policy maker* non capiscono a sufficienza i piani sulla carta, mentre chi guadagna dallo sviluppo urbano non comprende come si applichino, con il risultato che il piano urbanistico diventa un mero strumento nelle mani dell'edilizia e la sua funzione strategica, gestionale e di controllo viene semplicemente ignorata. I progetti in

4 Il "Washington consensus" dal 1989 ha imposto all'Africa un set completo di "buone istituzioni", fra cui la democrazia, apparati burocratici snelli ed efficienti, un sistema giuridico posto a guardia della proprietà privata, un modello virtuoso di gestione aziendale, nonché delle strutture finanziarie sviluppate. Una parte cospicua di queste istituzioni è incompatibile con le strutture politiche autoctone, tanto che al momento dell'applicazione di questi sistemi non riesce ad attecchire nel contesto sociale e nell'habitat culturale africano.

genere non passano attraverso il vaglio dei livelli governativi più alti e, d'altro canto, gli speculatori, i capitali stanziati, o altri fattori simili pongono dei seri limiti all'efficacia e all'applicabilità del piano. In Africa l'economia informale<sup>5</sup> occupa il 70% di quella complessiva; le persone che possono davvero determinare i progetti di costruzione lavorano tutte in strutture informali e dunque la pianificazione viene abbandonata prima ancora che s'inizi a realizzare il progetto: lo spazio e la volontà per mettere in pratica i piani e regolare l'edilizia sono ridotti al minimo.

#### GLI INTERVENTI DELL'URBANISTICA CINESE NEI VARI STATI AFRICANI: SITUAZIONE GENERALE E SINGOLI CASI

Lo sviluppo dei vari paesi africani è alquanto disomogeneo e non è comparabile alla situazione cinese. Tuttavia, rispetto all'Europa o agli Stati Uniti, la Cina è ben più simile all'Africa, se si considerano il grado di sviluppo delle città africane e i problemi che queste si trovano ad affrontare. Specialmente con gli ultimi trent'anni di Riforma e Apertura, i successi conseguiti dall'urbanistica cinese contengono una lezione più utile di quella europea o statunitense. Come ha affermato il presidente della Namibia Hifikepunye Pohamba, «i paesi africani da un lato hanno molto da imparare da una nazione già sviluppata come il Giappone, dall'altro e ancor più però dovrebbero ispirarsi ai

paesi in via di sviluppo come la Cina e l'India. Allo stadio attuale, dovremmo in primo luogo guardare alla Cina, perché l'esperienza cinese è quella che per noi ha più significato».

Inoltre, le grandi imprese cinesi hanno adottato un modello di investimento che facilita l'ingresso dell'urbanistica cinese in Africa. Diversamente da quelle europee e americane, le società cinesi, quando partecipano a una gara d'appalto per le risorse o le materie prime di uno stato africano, presentano un piano comprensivo di un pacchetto in cui al paese in questione si offrono fondi, attrezzature e impianti, quindi c'è un coinvolgimento diretto nello sviluppo locale e nella costruzione delle città. Nel giro di poco più di un decennio, con i loro investimenti la China Nonferrous Metal Mining Group Co. (CNMC), la China National Petroleum Corp. (CNPC), la China Railway Construction Corp. (CRCC) e altre simili grosse imprese di stato hanno gradualmente stabilito con l'Africa una collaborazione sempre più profonda, improntata allo sviluppo a lungo termine e a soluzioni win-win. Nel campo dell'edilizia urbana, si sono avute collaborazioni e joint venture di ogni tipo nella costruzione di nuove aree. I nostri centri di ricerca e progettazione urbanistica hanno avuto una parte attiva proprio in queste collaborazioni e sinergie.

Dal punto di vista dell'evoluzione dell'urbanistica cinese, dopo aver assimilato l'esperienza dei trent'anni di Riforma e Apertura, è giunto il tempo di rivolgersi all'esterno, di studiare ed esplorare nuove realtà, aprendosi ai mercati esteri. Dato il contesto appena descritto, negli ultimi anni la pratica della pianificazione urbanistica cinese in Africa ha continuato a crescere (tabella 1), manifestandosi in un certo numero di progetti

<sup>5</sup> Con "economia informale" s'intende l'economia guidata dalle piccole imprese private, non iscritte nei registri del governo. Tali imprese di rado pagano le tasse, o non le pagano affatto; i loro dipendenti non godono della tutela della legge sul lavoro.

Tabella 1 – Elenco dei progetti di urbanistica cinesi in Africa

| Nome del progetto   | Ubicazione                                | Specifiche ed estensione   | Società a cui è affidato l'incarico   | Ente per la pianificazione urbanistica   | Anno |
|---|---|--|---|--|------|
| Nigeria: Lekki Free Trade Zone  | Lagos, Nigeria                            | 11 kmq per il piano urbanistico generale   | CCECC – BEYOND International Investment & Development                               | Istituto di ricerca e progettazione urbanistica di Shenzhen  | 2007 |
|   |   | 30 kmq per il piano generale, più 1,5 kmq per l'area pilota  | China-Africa Lekki Investment   | Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute, Shanghai Modern Design Group, Dipartimento centrale di urbanistica ed edilizia della municipalità di Shanghai | 2009 |
| Zona di Cooperazione Commerciale fra Zambia e Cina (Chambishi)                  | Città di Kitwe, area di Chambishi, Zambia | 11,58 kmq per il piano generale e il piano regolatore, più il piano di costruzione di un distretto dello sviluppo e area abitabile | CNMC China Nonferrous Metal Mining Group  | Associazione cinese dei distretti dello sviluppo, Nerin (China Ruilin Engineering), Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute                            | 2007 |
|   |   |  |   |  | 2008 |
| Zona di Cooperazione Commerciale fra Zambia e Cina (Lusaka)                     | Città di Lusaka, Zambia                   | 5,7 kmq per il piano urbanistico generale e per il piano regolatore  | Società per lo sviluppo del distretto di cooperazione commerciale fra Zambia e Cina | Associazione cinese dei distretti dello sviluppo, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute  | 2009 |
| Zona di Cooperazione Commerciale fra la Nigeria e la regione del Guangdong      | Ogun, Nigeria                             | 2,5 kmq per il piano urbanistico generale e per il piano regolatore  | Guangdong Xinguang International Group  | Istituto di ricerca e progettazione urbanistica della regione del Guangdong  |      |
| Zona di Cooperazione Commerciale Jinfei (nome precedente: ZCC Tianli Mauritius) | Mauritius                                 | 2,11 kmq   | Shanxi Tianli Enterprise Group  |  |      |
| Eastern Industry Zone - Etiopia   | Oromo, Etiopia                            | 5 kmq per il piano generale e il piano regolatore  | Jiangsu Yonggang Group  | Istituto di ricerca e progettazione urbanistica della regione del Jiangsu  | 2008 |
| Zona di Cooperazione Commerciale del canale di Suez                             | Canale di Suez, Egitto                    | 5 kmq  | Cooperativa internazionale Suez del distretto dello sviluppo di Tianjin             | Associazione cinese dei distretti dello sviluppo   | 2005 |
| Piano urbanistico generale della capitale dell'Angola, Luanda                   | Angola                                    | 800 kmq  | China Fund Co. Limited  | Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute  | 2007 |

e di territori coinvolti, ma non solo: si è anche e soprattutto tradotta nella sostanziale influenza che il nostro know-how in materia di urbanistica ha sulla realtà africana.

#### *Il progetto della nuova città di Luanda, in Angola*

Il caso della pianificazione urbanistica di Luanda è abbastanza emblematico rispetto alla situazione africana. Con la guerra, tantissimi rifugiati affluirono in città, provocandone la repentina espansione; le strutture cittadine non erano atte a contenerli, dal momento che pressoché tutte le zone versavano in condizioni di estrema miseria. Il profilo della città subì un radicale mutamento e i servizi non erano più garantiti. Lo stato dell'Angola volle allora intraprendere la ricostruzione post bellica servendo-

si della capacità cinese di portare a termine nuovi edifici in tempi celeri.

Così nel 2005, i due istituti di ricerca e progettazione urbanistica Tongji di Shanghai e di Shenzhen furono incaricati di stilare il piano urbanistico generale della nuova città di Luanda, più il piano regolatore della zona pilota, che comprendeva anche il palazzo della presidenza. Nella fase di realizzazione del progetto, l'équipe degli architetti, ingegneri e urbanisti si avvale delle strategie già collaudate in patria: «dare la priorità alla costruzione delle strade, preservare la città vecchia ed edificare i quartieri nuovi, di modo che il nuovo e il vecchio abbiano uno sviluppo parallelo». Al contempo, i tecnici hanno studiato l'assetto urbano tradizionale e tipicamente africano: per esempio, si è scelto il diamante come forma rappresentativa dei quartieri

Figura 2 – Piano urbanistico della nuova città di Luanda, Angola



nuovi, mentre l'intero piano segue i due principi di "orientarsi alla crescita" e "adottare il sistema dei moduli, per uno sviluppo intelligente". Il piano ha anche tenuto conto delle esigenze estetiche dello stato dell'Angola rispetto all'edificazione della nuova capitale (figura 2).

*Il piano ZCCZ: la Zona di Cooperazione Commerciale fra Zambia e Cina, a Lusaka*

A partire dall'agosto 2009 l'Associazione cinese dei distretti dello sviluppo e l'Istituto di urbanistica e architettura Tongji di Shanghai hanno progettato insieme la Zona di Cooperazione Commerciale di Lusaka, in Zambia. Si tratta di un piano onnicomprensivo, situato in un'area non distante dall'aeroporto internazionale della città. Quello di Lusaka è stato il primo distretto di sviluppo, fuori dai confini della madrepatria, di cui il governo cinese ha annunciato ufficialmente la costruzione ed è stato altresì il primo progetto di distretto multifunzionale lanciato dal governo dello Zambia; ovviamente i due governi hanno dato il loro massimo supporto alla sua realizzazione. La pianificazione urbanistica ha preso le mosse dai tre principi "proteggere le aree verdi", "incoraggiare l'edilizia ecologica" e "puntare sul business dell'ambiente", facendosi interprete dei dettami dell'ecologia e della *low-carbon economy*.

Si sono rispettate la precedente disposizione del territorio e la densità delle costruzioni richiesta dal piano generale: nelle aree verdi di Lusaka si è costruito attenendosi a una densità medio-bassa, mirando a migliorare la qualità dell'ambiente e a valorizzare i terreni. Si è poi adottato il sistema dei moduli per riuscire ad attrezzare il vicino aeroporto nel tempo più breve possibile: i moduli comprendevano la rete stradale, i criteri per la costruzione degli edifici, la

loro suddivisione in base all'altezza ecc.

Inoltre, si sono cercati i punti di contatto fra la cultura locale e quella cinese: per esempio ci si è rifatti alle strutture coniche tipiche dell'architettura dei templi e degli altari della Cina antica, le quali sono simili alle case tradizionali, anch'esse di forma conica, dello Zambia. Le due civiltà hanno in comune anche un patrimonio di simboli e figure, che pure hanno significati diversi. Si è infine attinto alla saggezza edilizia della popolazione autoctona, servendosi solo di materiali reperiti sul posto o ricorrendo a sistemi di ventilazione che permettono un risparmio energetico, o ancora si sono applicati alla pianificazione urbana i disegni geometrici dell'arte locale tradizionale (figura 3).

*La Zona di Cooperazione Commerciale fra Nigeria e Cina, a Lekki*

La *free-trade zone* nigeriana di Lekki è ubicata nell'omonima penisola e la sua posizione fu scelta dapprima per favorire le importazioni e l'attività manifatturiera, per poi trasformarsi gradualmente in un moderno agglomerato multisettoriale e multifunzionale, comprendente l'industria, il commercio, gli affari e le aree abitative.<sup>6</sup> La zona di cooperazione sino-nigeriana fa parte di questa *free-trade zone*, occupa una superficie di circa 30 kmq e secondo il piano originario è solo uno dei diversi distretti industriali della regione.

In Nigeria, siffatte *free-trade zone* ammontano a 24; tuttavia, eccetto quelle dedite alla lavorazione del petrolio e del gas naturale, le altre, che costitui-

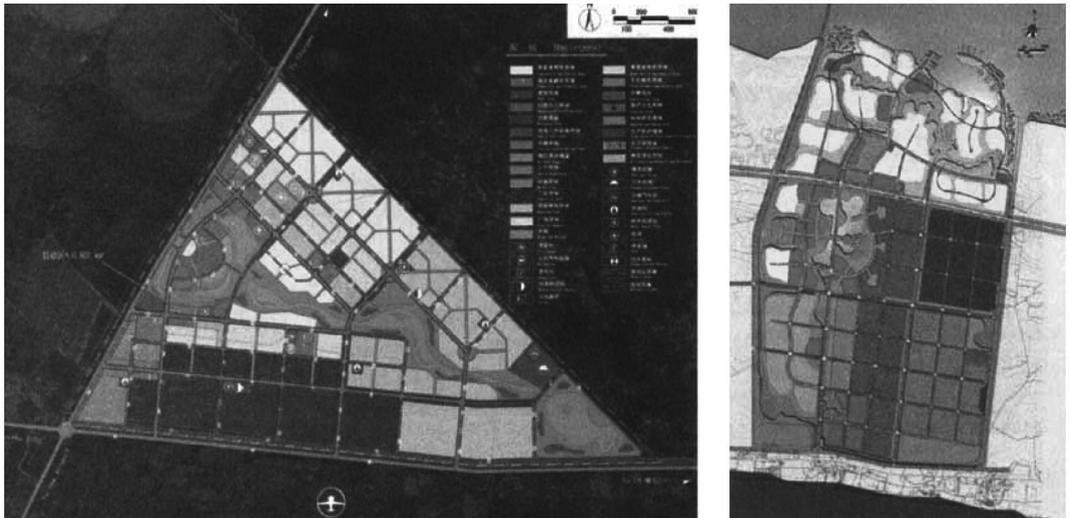
6 V. in questo stesso numero le pp. 155-156 [Ndr].

scono la maggioranza, non hanno conosciuto uno sviluppo virtuoso e soprattutto le zone monosettoriali versano in uno stato di crisi. Perciò, la zona cinese è il frutto di una grande sperimentazione, in cui si è voluto esportare la propria esperienza nella pianificazione e nella creazione dei distretti dello sviluppo. Già nel 1985 la Cina ha lanciato la riforma dei distretti dello sviluppo: in un primo tempo, quindi, ha sperimentato il modello di parco industriale finalizzato unicamente all'assemblaggio e all'esportazione, poi è passata al modello più complesso di zona economica multisettoriale e infine è approdata al moderno modello neourbano, articolato in tre fasi e tipi di sviluppo. Rifacendosi all'esempio patrio, l'équipe responsabile del proget-

to ha subito avanzato diverse direttive: la ricerca di un equilibrio fra le aree destinate ai capannoni industriali e quelle destinate invece all'uso abitativo, la creazione di uno spazio centrale multifunzionale, il richiamo alla questione ecologica e a un'architettura che tenga conto del paesaggio, tutto ciò allo scopo di migliorare il distretto sino-nigeriano e convertirlo da semplice parco industriale a moderno centro urbano.

Attualmente, in quella parte della *free-trade zone* di Lekki che è ancora in corso di pianificazione si sta cercando di trasformare il distretto industriale in una vera e propria città moderna ed ecosostenibile, aumentando la quota delle abitazioni e curando il livello qualitativo delle case. Oltre a ciò, vanno

Figura 3 – Pianificazione della Zona di Cooperazione Economica e Commerciale fra Zambia e Cina (ZCCZ) a Lusaka (a sinistra); Zona di Cooperazione Economica e Commerciale Sino-Nigeriana, a Lekki (a destra)



rispettate le richieste dei governi della Nigeria e di Lagos, i quali esortano a proteggere le acque del golfo dell'Atlantico e quelle della laguna di Lekki attraverso le tecniche di smaltimento e separazione delle acque piovane da quelle inquinate. Poi, oltre a risolvere il problema dell'acqua, si è dovuto contenere il numero di metri cubi di terra necessari alla prima fase della costruzione, cosa che peraltro ha permesso di comprimere i costi del progetto. Dopo aver valutato le condizioni concrete del territorio, si è circoscritta un'area pilota, che dev'essere ultimata entro la fine del 2011,<sup>7</sup> la quale diverrà una parte relativamente indipendente del distretto (figura 3).

#### ESPERIMENTI E RIFLESSIONI SULLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA IN AFRICA

##### *Il rispetto delle differenze esistenti fra i sistemi politici vigenti in Africa e in Cina*

La Cina e l'Africa hanno adottato dei sistemi politici molto diversi e questo è un aspetto che va preso in considerazione quando ci si occupa di un progetto di urbanistica, perché si tratta di una fondamentale premessa alla sua stessa riuscita.

Pressoché tutte le leggi in vigore in Africa sono coerenti con un modello amministrativo che deriva dalle istituzioni democratiche di paesi come la Francia e l'Inghilterra. Tale modello è caratterizzato dalla mancanza di un unico potere centrale: ciò significa che ogni decisione concernente lo sviluppo a lungo termine, la gestione delle risorse o del

potere viene presa soltanto dopo aver consultato i vari livelli governativi, la società e i partiti, dato che la comunicazione fra lo Stato e i cittadini rappresenta la base della legittimità politica.

Perciò, la partecipazione della cittadinanza alla pianificazione urbanistica e la consultazione democratica non sono affatto soltanto dei vuoti slogan: tutto al contrario, in Africa sono degli imperativi e dei dati di fatto. La realizzazione di un progetto richiede innanzitutto la mediazione e l'accordo di tutte le parti, diversamente da quanto avviene in Cina, dove basta l'alleanza di un certo settore del governo con un ente o un'impresa per dare il via alla pianificazione urbanistica.

La democrazia secondo il modello africano si manifesta anche nella difficoltà a modificare i piani. Non appena si annuncia ufficialmente un progetto, i dati riguardanti la superficie del terreno, la quantità di costruzioni, le aree abitative, il numero di posti di lavoro che il progetto creerà ecc. vengono immediatamente resi di pubblico dominio dai mass media: i partiti politici e i gruppi d'interesse se ne servono per controllare le attività del governo e di conseguenza modificare qualcosa all'interno del piano non è facile e immediato come in Cina: occorre fornire giustificazioni chiare e plausibili, cosicché l'iter legale si allunga e si perde tempo.

##### *Una diversa forma di proprietà della terra e un diverso investimento nelle strutture e negli impianti*

Il sistema feudale e tribale di proprietà costituisce tuttora la base dell'economia delle zone agricole, anche dopo che i paesi dell'Africa hanno raggiunto l'indipendenza. Secondo questa tradizione, il terreno coltivabile che appartiene a una famiglia non può essere venduto, nemmeno se la famiglia

<sup>7</sup> L'articolo è del 2010 [NdA].

è impossibilitata a coltivare i campi (in quanto, per esempio, tutte le braccia sono migrate in città), perché comunque non è permesso cedere la terra. Questa forma di proprietà privata fa sì che il governo non abbia sufficiente potere per convertire e sviluppare i terreni. Nella maggioranza dei casi la compravendita della terra avviene in modo informale, fra privati; il governo non ha modo di ricavare alcun profitto dall'aumento del valore del suolo, né può ricorrere al tipico *modus operandi* del governo cinese per raccogliere i fondi e aprire i cantieri. Tantomeno può facilmente avvalersi del modello di pianificazione urbanistica delle nuove città ormai consolidato in Cina.

Inoltre, gli impianti e le strutture necessari alla costruzione hanno un costo assai diverso da quello a cui siamo abituati in Cina. Dal momento che manca un solido tessuto industriale, scarseggiano anche i macchinari, gli operai specializzati, nonché il personale amministrativo; a ciò si somma pure un eccessivo zelo nell'applicazione della legge sul lavoro: tutti questi fattori fanno sì che le spese da sostenere nella prima fase della costruzione superino grandemente gli standard cinesi, tanto che per certi aspetti si può arrivare a spendere sino a 10 volte più che in patria. Per esempio in Nigeria, nel caso della Zona di Cooperazione Economica e Commerciale di Lekki, la compagnia China-Africa Lekki Investment Ltd ha ottenuto il terreno al costo abbastanza contenuto di 300-500.000 yuan per ogni mu [unità di misura cinese corrispondente a 0,0667 ettari, NdI], poiché la parte nigeriana era attivamente coinvolta e partecipava all'investimento. Se però si aggiunge il costo dei cantieri stradali e dei metri cubi di terra (ogni metro cubo può sfiorare il prezzo di 10 dollari), più il costo degli impianti idrici ed elettrici, la cui creazione è stata un altro

problema a sé, si vedrà che la spesa complessiva è risultata assai più alta rispetto al preventivo iniziale. Ciò significa che la pianificazione urbanistica dovrebbe tenere conto dei succitati elementi, per esempio deve porsi il problema di come ridurre la quantità di terra necessaria alla realizzazione del progetto, per contenere i costi.

*L'applicazione dei piani urbanistici dipende dall'amministrazione del governo locale*

Come si è già detto in precedenza, il diverso sistema politico ha una ricaduta sulla gestione della pianificazione urbanistica. Nei distretti sino-africani, in genere, è impossibile che si realizzi uno sviluppo su più livelli, come invece avviene in Cina, grazie al nostro modo di gestire i terreni. In Africa, dopo aver messo a disposizione il suolo e le strutture, per lo più si mira allo sviluppo dell'industria. La valorizzazione del territorio perde dunque di importanza rispetto allo sviluppo economico e industriale.

Da questo punto di vista, l'efficacia dei piani urbanistici dei distretti dipende dalla gestione e dagli orientamenti del governo locale; occorrerebbe invece una stretta collaborazione fra l'investitore cinese, che svolge il ruolo principale all'interno del progetto, il partner africano che contribuisce all'investimento e il governo del luogo, perché l'efficacia e la rapida applicazione dei piani sono garantite soltanto se si accettano e si fanno proprie le esperienze cinesi in materia di distretti dello sviluppo.

Va inoltre specificato che l'investitore cinese, il quale è appunto il principale referente del progetto, spesso è una grossa azienda statale con notevoli capitali a disposizione, tuttavia, benché possa vantare

una lunga esperienza con i mercati esteri e ottime capacità gestionali, in genere non si è mai occupato direttamente di edilizia e sviluppo urbano. Perciò i piani urbani cominciano a realizzarsi soltanto nelle menti e fra le mani dei tecnici di un'azienda del settore; questa del resto è una caratteristica dell'urbanistica e dell'architettura all'estero.

L'Associazione cinese dei distretti dello sviluppo, così come altri enti simili, sta lavorando allo scopo di promuovere uno sviluppo complessivo delle zone sino-africane; al contempo redige numerosi dossier in cui offre la propria consulenza in materia di sviluppo industriale, inoltre asseconda le richieste degli africani che vogliono imparare dai cinesi come si costruiscono e si amministrano i distretti, contribuendo in modo assai rilevante alla realizzazione del concetto di pianificazione urbanistica in Africa.

*Specificità: assimilare l'esperienza culturale africana, esplorare e cogliere i tratti caratteristici delle città africane*

Rispetto ai risultati che l'Africa ha riportato nel campo dello sport e delle arti, la repentina urbanizzazione degli ultimi decenni e l'altrettanto veloce espansione dei centri urbani raramente possiedono una specificità culturale chiara, in grado di caratterizzare le città africane. I nuovi insediamenti o i quartieri di recente costruzione ricalcano in media i modelli neourbani o modernisti europei e statunitensi. L'espansione delle aree urbane si è tradotta principalmente in nuove baraccopoli e in una proliferazione edilizia disordinata. A confronto con l'accessissimo dibattito sulla peculiarità stilistica delle città cinesi, la singolarità dell'urbanistica africana resta un problema ancora tutto da risolvere.

Il nostro paese dovrebbe prendere in maggior considerazione il fattore culturale della tradizione autoctona africana quando partecipa alla pianificazione urbanistica di quelle aree. Che si tratti di un progetto di collaborazione o di una *joint venture* sino-africana, noi dobbiamo rispettare l'eredità e l'evoluzione della cultura locale, tenendo presenti anche le condizioni climatiche e geografiche del posto; dobbiamo a tutti i costi evitare di creare delle "Chinatown" e non dobbiamo sembrare troppo assertivi, se non vogliamo suscitare il dissenso e l'incomprensione da parte del paese ospitante o da parte dell'Europa e degli Stati Uniti. Occorre invece partire dal contesto e dalle necessità di sviluppo del XXI secolo, per edificare delle nuove città internazionali dotate della specificità africana.

*Sistema: offrire il sostegno di un insieme di competenze tecniche coordinate*

La particolarità della situazione africana e gli stessi progetti di pianificazione urbana richiedono la sinergia e l'unione delle forze di tutte le parti coinvolte, compresi gli investitori, i governi locali, i ricercatori, gli organismi accademici e il Ministero dell'Industria, perché qui non si tratta solo di stilare una serie di documenti e di cartine: è difatti necessario offrire il sostegno di un insieme di competenze connesse le une alle altre, in cui rientrano lo scambio di conoscenze, la formazione del personale tecnico, la promozione del concetto di pianificazione urbanistica, lo studio dei singoli casi e infine la creazione di un sistema urbanistico dotato di strutture amministrative e operative funzionanti.

Per esempio, nella zona di Lagos i servizi igienici e i tubi di scarico non erano affatto in una condizione ideale, le autorità locali però faticavano ad accettare

l'utilizzo delle pompe di drenaggio, che sono d'impiego comune. Soltanto dopo aver ispezionato personalmente i parchi industriali di Suzhou e di Lingang a Shanghai e il vicino lago Dishui e dopo aver discusso lungamente con i progettatori, il personale tecnico e amministrativo nigeriano si è convinto ad adottare la formula per il calcolo delle precipitazioni in uso nella regione del Guangdong e i sistemi di smaltimento e separazione delle acque piovane da quelle inquinate. Si è così ottenuto un abbassamento dell'argine del fiume all'interno della *free-trade zone* da 7 a 3 metri e in un colpo solo si sono risparmiati quasi 40 milioni di metri cubi di terra. Parimenti, durante la costruzione della linea ferroviaria di Lagos, la China Railway Construction Corporation (CRCC) si è dovuta prodigare in ripetute dimostrazioni prima di riuscire a convincere i partner nigeriani ad accettare i criteri di costruzione cinesi. Da tutto ciò si deduce che al di là del design e dei progetti edilizi in sé e per sé, ciò che ha più valore strategico è senza dubbio la trasmissione e la creazione degli standard tecnici.

*Ripensamenti: esperienze e lezioni che possono essere trasmesse*

In un giorno di settembre di 25 anni fa, nel 1985,<sup>8</sup> mentre riceveva la visita ufficiale del presidente del Ghana Jerry Rawlings, Deng Xiaoping disse: «Nessuno deve imitare il nostro modello di sviluppo. Anche nell'ipotesi che noi abbiamo davvero fatto esperienza dello sviluppo, esso non può che scaturire dalle misure di governo dettate dalla specificità

della situazione cinese». Nonostante l'urbanizzazione della Cina abbia conseguito degli ottimi risultati e vanti numerosi successi da cui è possibile trarre un'utile lezione, le parole di Deng Xiaoping restano valide ancor oggi. Nella nostra partecipazione alla pianificazione urbanistica in Africa, dobbiamo chiederci quali insegnamenti ci ha lasciato l'era di riforma e apertura. Dobbiamo fare del nostro meglio per risparmiare le risorse del suolo, per diminuire le costruzioni superflue, puntando sulla partecipazione pubblica e sulla protezione ambientale. Dobbiamo insomma promuovere lo sviluppo armonioso dell'economia, della società e della natura, ottimizzando l'utilizzo dei terreni e migliorando l'ambiente urbano e rurale.<sup>9</sup>

#### CONCLUSIONI

I progetti di urbanistica realizzati nei vari paesi africani si sono focalizzati soprattutto sui distretti dello sviluppo e le Zone di Cooperazione Economica, sui nuovi quartieri urbani, sugli stabilimenti industriali e gli edifici di uso pubblico, mentre non ci sono ancora le condizioni per intervenire sui quartieri vecchi o sulle baraccopoli. Dal punto di vista tecnico, lo sviluppo industriale, le reti internazionali e regionali della logistica, la *green economy*, il risparmio energetico, la creazione di normative, le tecniche di costruzione e le

9 Nel numero inaugurale della nuova edizione della rivista "Cina e Africa" ("Zhongguo yu Feizhou"), dedicato al Forum sulla cooperazione sino-africana, è riportata la definizione usata da Hu Jintao durante il meeting ministeriale: la Cina e l'Africa costituiscono «un'inedita partnership strategica». Nel 2006, al Forum sino-africano tenutosi a Pechino è subito seguita la prima conferenza dei ministri il cui tema era «puntiamo a uno sviluppo sostenibile».

8 L'articolo è del 2010 [NdI].

attrezzature cinesi ricevono sempre una grande attenzione da parte dei governi africani, i quali confidano negli investimenti e nella buona riuscita dei progetti di costruzione. Queste sono le necessità e le recenti tendenze dell'urbanistica africana.

Le diverse opere di urbanistica realizzate dai cinesi in Africa da un lato rappresentano la sintesi delle esperienze e degli insegnamenti di trent'anni di riforma e apertura, dall'altro sono la riprova e l'estensione in campo urbanistico dell'amicizia fra la Cina e l'Africa: non costituiscono certo un sapere tecnico importato e imposto dall'alto come avveniva al tempo delle colonie, dato che Cina e Africa al contrario imparano l'una dall'altra. Infatti, lo sviluppo urbano tipico del XXI secolo, in qualunque paese si attui, deve attingere all'esperienza degli altri paesi, anche se resta legato al proprio contesto nazionale.

Lo spazio per la collaborazione fra i paesi africani e la Cina è destinato a espandersi e la pianificazione urbanistica è un'ottima piattaforma per gli scambi fra le due realtà. Bisogna comunque incoraggiare gli studi di architettura e progettazione e le ditte di costruzione a venire in Africa: potendo contare sulle grosse aziende di stato disposte a investire nei progetti edilizi in Africa, possiamo creare ancor più promettenti opportunità di partnership.

Ringraziamo: l'Associazione cinese dei distretti dello sviluppo nelle persone di Liu Xiaohua e Zhou Jiuxi; la China-Africa Lekki Co. (CALIL) nelle persone di Chen Xiaoxing e Zhang Guofeng; il distretto di Cooperazione Economica e Commerciale fra Zambia e Cina (ZCCZ) e in particolare Zan Baosen; i membri dello Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute, Xia Nankai, Su Yunsheng, Zhang Liming, Lu Da e Cao Li per avermi fornito i dati presenti in questa ricerca.

#### FONTI CONSULTATE:

- African Development Bank Group, *African Statistical Yearbook*, 2009 [R], <http://www.afdb.org/en/documents/publications/african-statistical-yearbook-2009/>.
- UN-HABITAT, "State of the World's Cities 2008-2009. Harmonious Cities", Earthscan, Londra-Sterling 2008.
- Zhang Tongzhu, *Ricerche sulle strategie di sviluppo economico e sociale in Africa*, (Feizhou jingji shehui fazhan zhanlue wenti yanjiu), People's Publishing House (Ed. Renmin Chubanshe), Pechino 1992.
- UN-HABITAT, "The Challenge of Slums. Global Report on Human Settlements 2003", Earthscan, Londra-Sterling 2003.
- Zhang Chongfang, "I paesi africani 'guardano attivamente ad est' e studiano il modello di sviluppo cinese" ("Feizhou guojia jiji 'xiang dong kan', zhongshi xuexi Zhongguo fazhan moshi"), in "China Economic Herald" ("Zhongguo Jingji Daobao"), novembre 2006: <http://news.sohu.com/20061127/n246636792.shtml>.
- Su Yunsheng, "La pianificazione urbanistica cinese fuori dai confini nazionali" ("Zhongguo chengshi guihua haiwai fazhan"), in "Times Architecture" ("Shidai jianzhu"), n. 1, 2010.
- Deng Xiaoping incontrò l'allora presidente del Ghana Jerry Rawlings il 18 settembre 1985, [http://www.china.com.cn/zhuanti2005/txt/2004-08/content\\_5627003.htm](http://www.china.com.cn/zhuanti2005/txt/2004-08/content_5627003.htm).

# UN CONTINENTE IN OSTAGGIO: L'AFRICA E L'ILLUSIONE CINESE

di Domenico Patassini, urbanista

DAL “SORRISO” DI ZHENG HE AL “MODELLO ANGOLA”

Dai tempi lontani la Cina guarda all’Africa seguendo la via della seta: la “via di terra” che attraversava l’India e la Penisola Arabica, e la “via del mare” che l’ammiraglio Zheng He già nel XV secolo riconobbe come «precaria direzione est-ovest [...] fonte di ricchezza e potenza assai maggiore per gli stati del sistema europeo che per quelli dell’Asia orientale, e in particolare per la Cina».<sup>1</sup>

Con il probabile inizio del ciclo egemonico cinese nella seconda metà del XX secolo<sup>2</sup> la direzione è sem-

brata meno precaria e la Cina si è progressivamente avvicinata all’Africa. A metà degli anni cinquanta, la Conferenza dei paesi non allineati ai due blocchi Usa-Urss svoltasi a Bandung, in Indonesia, lanciò un esteso programma di cooperazione economico-culturale che interessava molti paesi asiatici e africani. Dopo la visita del premier cinese Zhou Enlai a dieci paesi del continente nero, effettuata tra il 1963 e il 1964, le relazioni fra Cina e Africa si sono concentrate sull’innovazione tecnologica e l’adeguamento delle infrastrutture primarie, ma anche sulla formazione, in particolare nel campo della medicina. Uno dei progetti infrastrutturali più significativi fu la costruzione della ferrovia Tazara, che connette le zone minerarie dello Zambia al porto di Dar es Salaam in Tanzania. Dopo le riforme promosse da Deng Xiaoping nel 1978, la cooperazione fra Cina e Africa si indebolì per riprendersi con forza negli anni novanta. Durante la missione svolta dal presidente Jiang Zemin nel maggio 1996, vengono ridefiniti i contorni di una nuova strategia basata su cinque punti: amicizia, sovranità, non intervento, sviluppo

1 G. Arrighi, *Adam Smith a Pechino. Genealogie del ventesimo secolo*, Feltrinelli, Milano 2007, p. 356. Una “dissimmetria” che Arrighi (rinviando agli studi di Paul Kennedy e di William McNeill) riconosce come la «ragione del basso rapporto benefici/costi delle spedizioni di Zheng He nell’Oceano Indiano durante il quindicesimo secolo. Se non ci fosse stata questa dissimmetria, Zheng He avrebbe potuto circumnavigare l’Africa e ‘scoprire’ il Portogallo diversi decenni prima che le spedizioni di Enrico il Navigatore cominciassero a spingersi con decisione a sud di Ceuta [...]. Disponendo di navi che stazzavano probabilmente 1500 tonnellate, mentre l’ammiraglia di Vasco Da Gama era di appena 300 tonnellate, le potenzialità della marina cinese di quei tempi non temevano confronti» (*Ibidem*). I primi cinque viaggi furono affidati a Zheng He dall’imperatore Yongle negli anni 1405-7, 1407-9, 1409-11, 1413-15, 1417-19. Con piglio celebrativo Yuan Wu rileva come il disinteresse strategico non impedisse rapporti commerciali e d’amicizia documentati fin dal I secolo a.C., cfr. Yuan Wu, *La Cina e l’Afrique*, 1956-2006, China Intercontinental Press, Pechino 2006.

2 Il nuovo ciclo egemonico cinese sembra condiviso dalle tesi liberal

del declino statunitense di F. Zakaria, *L’era post-americana*, Rizzoli, Milano 2008 e di T.L. Friedman, *Il mondo è piatto. Breve storia del ventesimo secolo*, Mondadori, Milano 2005. Controcorrente il recente libro di R. Kagan, *The World America Made*, A.A. Knopf, New York 2012.

fondato sul vantaggio reciproco, cooperazione internazionale. Nell'ottobre del 2000 si tiene a Pechino il primo Forum della Cooperazione Cina-Africa (Forum on China-Africa Cooperation – FOCAC). In quella sede sono stati adottati due documenti, una dichiarazione e un programma di cooperazione economico-sociale (*Beijing Declaration and the Program for Cooperation in Economic and Social Development*). L'evento assume il carattere di conferenza ministeriale su base triennale con sede alternata. Nel novembre del 2004 la Cina istituisce il China-Africa Business Council (CABC) in collaborazione con UN Development Programme. Si tratta di una partnership pubblico-privato che ha l'obiettivo di sostenere gli investimenti privati cinesi nell'Africa subsahariana. La terza conferenza del FOCAC (ottobre 2006 a Pechino) consacra l'Anno dell'Africa con la presenza di più di quaranta capi di Stato. Per l'occasione, la Cina stanziava per il periodo 2007-2010 tre miliardi di dollari Usa<sup>3</sup> di crediti agevolati e due miliardi per crediti all'esportazione. Crea anche un fondo speciale dotato di cinque miliardi di dollari per incoraggiare gli investimenti cinesi in Africa e istituisce la Camera di Commercio sino-africana.<sup>4</sup>

Ciò ha consentito uno sviluppo accelerato sia del commercio bilaterale sia degli investimenti diretti cinesi in Africa (Foreign Direct Investment – FDI) accompagnati dall'ingresso di numerose imprese di costruzione, di tecnici e lavoratori comuni, ma soprattutto ha consolidato la cosiddetta “Cooperazione Economica” in regioni prioritarie e in settori

infrastrutturali ritenuti strategici, con crediti forniti per la maggior parte dalla Export-Import Bank of China (EIBC). I settori principali sono Ict, energia, risorse minerarie e naturali, logistica, ferrovie, strade, porti e aeroporti e progetti urbani.

Gli investimenti cinesi in Africa sono garantiti da diverse forme e fonti di finanziamento in gran parte provenienti da fondi sovrani.<sup>5</sup> Entità e modalità di erogazione variano con l'affidabilità del paese ricevente, le capacità di scambio e la disponibilità a rinunciare a “quote di sovranità” su terra, risorse e gestione futura del capitale fisso. La relazione fra questi requisiti non è lineare in quanto la disponibilità a rinunciare alla sovranità aumenta con l'instabilità politica e questa è spesso correlata alle capacità di scambio delle élite al potere. L'affidabilità del paese ricevente, connessa alla stabilità politica e alle sue performance economiche, è, di conseguenza, una condizione temporanea giuridicamente definita che garantisce lo scambio e rende incerta la gestione del capitale fisso.

Le banche import-export, come EIBC, dimensionano il credito sulla base della partecipazione dei *contractor* cinesi. Se l'infrastruttura resta di proprietà dello Stato o degli enti parastatali responsabili della gestione, il paese ricevente non gode dei benefici collaterali della cantierizzazione e deve affrontare costi di gestione spesso elevati.

Fornendo linee di credito preferenziale alle imprese statali cinesi (*contractor*) e ai governi africani

3 In tutto l'articolo il riferimento è il dollaro Usa (Usd).

4 V. Foster, W. Butterfield, C. Chen, N. Pushak, *Building Bridges. China's Growing Role as Infrastructure Financier for Sub-Saharan Africa*, The World Bank, PPIAF, Washington 2008, pp. 40-43 e *passim*.

5 Al 2012 la Cina dispone del fondo sovrano maggiore al mondo, con 1.006 miliardi di dollari, seguita da Emirati Arabi (627), Norvegia (611), Arabia Saudita (532), Singapore (399), Kuwait (296), Hong Kong (293), Russia (149) e Qatar (75). I due principali gestori dei fondi sovrani cinesi sono la China Investment Corporation (CIC) e la State Administration of Foreign Exchange (SAFE), rispettivamente con 439 e 567 milioni di dollari.

disposti ad acquistare prodotti *made in China*, la EIBC sostiene la penetrazione in Africa di imprese cinesi secondo la strategia “Go Global”, il cui obiettivo di lungo periodo è accrescere produttività e competitività delle imprese. Sono concessi prestiti agevolati (*concessional loan*) solo se il *contractor* o l'esportatore è un'impresa cinese e se non meno del 50% dei macchinari, dei servizi e delle tecnologie necessari alla realizzazione dei progetti provengono dalla Cina.

I prestiti agevolati sono concessi sulla base di due accordi interdipendenti. Nel primo (*Intergovernmental Framework Agreement*), firmato dai due governi interessati, si definiscono obiettivi, ammontare, tempi di ammortamento e tassi d'interesse. Il secondo (*Loan Agreement*) è sottoscritto da EIBC (o da un istituto di credito cinese) e dal mutuatario, coerentemente con quanto definito nel primo. Non si dispone di statistiche affidabili circa i termini e le entità di questi prestiti, ma il tasso di interesse tende a oscillare dal 2 al 7% in aggiunta a eventuali sovvenzioni dirette. Questo varia con la situazione economica del paese e con la redditività commerciale del progetto.

In origine, EIBC si limitava a finanziare imprese statali e a coprire i costi senza *mark-up* con performance leggermente superiori alla parità costi-benefici (*break-even point*). Da qualche anno ha esteso le operazioni di tipo commerciale e si è rivolta a imprese private, incluse le straniere con sede legale in Cina. La difficoltà di restituzione dei prestiti, anche a condizioni “favorevoli”, da parte di molti paesi ha facilitato l'adozione del cosiddetto *oil model*, applicato fin dagli albori della produzione petrolifera. Si tratta di contratti di partecipazione alla produzione, affiancati da un dispositivo fiscale, che consentono transazioni basate su risorse naturali.

EIBC ha iniziato a sperimentare questo modello in Angola durante la guerra civile, da cui il nome “modello Angola”, anche se le multinazionali occidentali lo avevano impiegato già dalla fine del periodo coloniale. Essendo l'Angola un paese ricco di risorse (in particolare petrolio e diamanti), l'ammortamento del credito per la costruzione di infrastrutture può essere effettuato con tali ricchezze. Da ciò anche la dizione “risorse per infrastrutture”.

Secondo questo modello, il prestito in valuta non è trasferito direttamente al governo beneficiario. Viene, invece, sottoscritto un accordo finalizzato alla realizzazione di un programma di investimenti infrastrutturali. La realizzazione del programma è affidata a imprese di costruzione cinesi. Se la risorsa di riferimento è il petrolio (o il gas), una compagnia petrolifera cinese viene autorizzata allo sfruttamento, mentre il governo beneficiario affida a un *contractor* cinese la realizzazione del programma infrastrutturale con il supporto della EIBC. Il pagamento del credito avviene con il petrolio estratto dalla compagnia cinese.

Le modalità contrattuali sono complesse perché si tratta di gestire una transazione a quattro il cui *core* è costituito da quella che si realizza fra i tre soggetti cinesi. EIBC riceve dalla compagnia petrolifera cinese un pagamento in natura (petrolio) a copertura del credito concesso al *contractor* cinese per la realizzazione del portfolio progetti. Il governo beneficiario si “limita” a concedere la licenza di estrazione e a esibire il portfolio. I progetti realizzati vengono quindi “consegnati” al governo, ma non è escluso che per difficoltà di gestione vengano affidati a imprese cinesi, creando opportunità di prelievo non contrattualizzate *ex-ante*.

L'apparente chiarezza contrattuale nasconde alcune difficoltà di natura finanziaria, soprattutto per

la volatilità dei prezzi impliciti del petrolio (o di altra risorsa naturale) in relazione ai prezzi correnti e futuri. Ogni sconto connesso al prezzo atteso del petrolio contribuisce ad appesantire i termini del prestito o ad alleggerirli in caso contrario. Con questo sistema la Cina si assicura la disponibilità fisica della risorsa (in quantità) generalmente a un prezzo leggermente scontato. Anche se non si dispone di dati empirici affidabili sui contratti, esperti della Banca Mondiale ritengono che il prezzo del petrolio non sia fisso durante il periodo di validità del prestito. Poiché il prezzo del petrolio oscilla, i termini del prestito possono essere aggiustati: per esempio, il periodo di ammortamento del prestito potrebbe ridursi se il prezzo aumenta. Così, il credito concesso sulla base del pagamento in petrolio non è una reale copertura (garanzia) contro il suo prezzo futuro. Assicura piuttosto una fornitura costante alla Cina nel medio periodo.

Il “modello angolano” viene applicato in un numero crescente di paesi e su una vasta gamma di risorse naturali, compresa la terra. Il *land grabbing* può essere considerato una versione di questo modello con effetti sui sistemi (spesso ibridi) di gestione fondiaria. In realtà, le versioni sono due. Secondo la prima, la terra è la risorsa contrattuale (analoga al petrolio) contropartita al credito concesso al *contractor* per la realizzazione del portfolio progetti agricoli o non agricoli. Nella seconda versione, al *contractor* viene garantito l'uso della terra (venduta, locata o in *leasing*) sulla base di piani aziendali più o meno negoziati con le comunità locali.<sup>6</sup>

6 La letteratura in proposito è vastissima, ma le statistiche sul *land grabbing* (nome dell'investitore, superficie, regimi fondiari esistenti,

## ESPLOSIONE URBANA<sup>7</sup>

L'osservatorio delle Nazioni Unite (UN) sulla popolazione riconosce il continente africano fra i luoghi più dinamici del pianeta.<sup>8</sup> Nel 2009 ha raggiunto il miliardo di abitanti; di questi, 395 milioni (circa il 40%) vivono in città. In ventisette anni, e precisamente dal 1982 al 2009, è passato da 500 milioni al miliardo e in soli diciassette (nel 2026) si stima che crescerà di altri 500 milioni. È già stata superata quella soglia critica in corrispondenza della quale l'attrattività urbana aumenta più della “perdita” rurale. Interpretando le variazioni dei parametri di natalità e mortalità, UN ipotizza che dal 2027 il tasso di crescita demografica comincerà a diminuire, invertendo il tasso del ventennio precedente.<sup>9</sup> Occorreranno, infatti, ventiquattro anni perché la

---

popolazione locale interessata, modalità contrattuali, condizioni ambientali ecc.) sono solo parzialmente affidabili. A titolo esemplificativo si veda L. Cotula, S. Vermeulen, “Deal or no deal: the outlook for agricultural land investment in Africa”, in “International Affairs”, vol. 85, n. 6, 2009, pp. 1.233-1.247. Interessante è il lavoro di C. Friis, A. Reenberg, *Land grab in Africa: Emerging land system drivers in a teleconnected world*, GLP Report n.1, GLP-IPO, Copenhagen 2010. Il GLP *blog screening* registra al 2010 contratti d'uso del suolo agricolo a favore della Cina per 2,5 milioni di ettari, soprattutto in Zambia, Tanzania, Uganda, Zimbabwe, Camerun, Madagascar e Nigeria. Gli investitori sono sia pubblici sia privati: fra tutti, Heibei Co., Chongqing Seed Co., Sucoma, Viscount Energy, China International Water & Electric Corp., l'imprenditore Janjung Wang. La coltura principale è il riso, seguita da cereali, canna da zucchero e cassava. Importanti sono anche gli allevamenti. La Cina accompagna questi investimenti con l'istituzione di stazioni di ricerca per aumentare le rese delle colture di base: finora le stazioni operative sono 11.

7 La prima parte del capitolo è tratta da D. Patassini, “Metropoli Africa”, in “Nigrizia”, vol. 130, n. 4, aprile 2012, pp. 37-58.

8 United Nations, *World Urbanization Prospects. The 2009 Revision, Highlights*, New York 2010. Si veda anche S. Smith, C. Levasseur, *Atlas de l'Afrique*, Éditions Autrement, Parigi 2009 e G. Pison, *Atlas de la population mondiale*, ivi, 2009.

9 Dal 2010 il tasso di crescita della popolazione urbana tende ad aumentare rispetto al periodo 1950-2010.

popolazione cresca di un altro mezzo miliardo. Attorno al 2030 il 50% della popolazione sarà urbana e nel 2050 l'Africa ospiterà 3,6 miliardi di persone (il 60% in città) su un totale mondiale stimato di 10 miliardi. La Nigeria, con 433 milioni di abitanti, diventerà il terzo paese più popoloso al mondo, dopo Cina (1,69 miliardi) e India (1,3 miliardi). Gli altri paesi in crescita saranno l'Etiopia (174 milioni), la Repubblica Democratica del Congo (149 milioni) e la Tanzania (138 milioni). L'Egitto, gigante del mondo arabo, passerà dagli attuali 82,6 milioni a 123 nel 2050.<sup>10</sup>

Secondo alcune stime, al 2010<sup>11</sup> si contano 48 agglomerazioni urbane<sup>12</sup> con più di un milione di abitanti: di queste, due hanno più di 10 milioni di abitanti (Il Cairo e Lagos) con Kinshasa (Repubblica Democratica del Congo) attorno ai 9; quattro tra i 4 e i 5 milioni (Luanda in Angola, Alessandria d'Egitto, Khartoum in Sudan e Abidjan in Costa d'Avorio), sette fra i 3 e i 4 milioni (Johannesburg, Cape Town e Ekurhuleni in Sudafrica, Nairobi in Kenya, Kano in Nigeria, Dar es Salaam in Tanzania e Casablanca in Marocco). Le agglomerazioni con più di tre milioni di abitanti passeranno rispettivamente da 14 nel 2010 a 19 nel 2015, a 21 e a 25 nel 2020 e nel 2025. Durante questo periodo entre-

ranno nel gruppo delle agglomerazioni maggiori sei città dell'Africa occidentale (Dakar, Ibadan, Accra, Douala, Abuja, Ouagadougou), a conferma della dinamica esplosiva che caratterizza questa regione, due città dell'Africa del Nord (Algeri e Rabat), una città dell'Africa orientale (Addis Abeba), due città australi (Durban e Antananarivo), una città dell'Africa centrale (Kampala, il pivot della conurbazione attorno al lago Vittoria).

Nel 2050 saranno soprattutto Kinshasa (con la dirimpettaia Brazzaville), Lagos (sull'arco atlantico da Accra a Douala) e Il Cairo (nel quadrilatero metropolitano del Delta e del canale di Suez) a portare l'esplosione urbana africana ai vertici mondiali.<sup>13</sup> Con le altre metropoli e regioni urbane il continente ospiterà 1,2 miliardi di persone, quasi un quinto di tutta la popolazione urbana del pianeta.

#### AGENDA NASCOSTA

In un contesto urbano così dinamico, il modello di penetrazione cinese descritto in apertura assume un ruolo strategico in quanto sembra rispondere a una domanda in rapida crescita e, in apparenza, a deficit di amministrazione e governo. In realtà, si tratta di una risposta parziale in quanto si misura più che con la domanda africana con quella cinese. Inoltre, contribuisce solo apparentemente alla costruzione di basi economiche e di capacità endogene di governo urbane e regionali. Infine, evidenzia palesi scostamenti spaziali rispetto ai processi di urbanizzazione, di formazione delle mega-città africane e di

10 Nel mondo la fecondità è in lenta diminuzione, mentre aumenta rapidamente l'invecchiamento demografico. L'Africa è ancora un'eccezione a questa regola e lo sarà per molti anni ancora.

11 **United Nations, World Urbanization Prospects...**, op. cit. Anche se riviste, queste stime tendono a sottovalutare sia la popolazione presente sia quella residente.

12 Le agglomerazioni sono un'evoluzione della città in termini sia strutturali sia gestionali. Si formano per aggregazione di insediamenti e di municipalità contigue e creano le condizioni per processi di metropolizzazione e di configurazione di vere e proprie regioni urbane. Queste possono assumere caratteri transnazionali anche in ragione dei contesti geografici in cui si sviluppano.

13 Si veda L.C. Smith, *The World in 2050: Four Forces Shaping Civilization's Northern Future*, University of California, Los Angeles 2011.

adattamento progressivo dei bilanci alimentari. Lasciando sullo sfondo i progetti di sfruttamento delle risorse naturali e minerarie, la cui filosofia è fin troppo banale nella sua determinazione, si rileva come le politiche infrastrutturali attuate seguendo il “modello angolano” e le sue varianti facciano convergere due strategie di breve periodo: quella cinese di acquisizione di risorse primarie e la concezione patrimoniale delle élite al potere, consolidate o provvisorie. Questa convergenza genera una sorta di duopolio che si affianca, rendendoli complementari, agli interventi degli istituti finanziari internazionali come la Banca Mondiale e il Fondo Monetario Internazionale, così come quelli della cooperazione multi e bilaterale.

Negli ultimi dieci anni (2001-2011)<sup>14</sup> gli interventi infrastrutturali si sono concentrati nell’Africa subsahariana, anche se sono stati interessati paesi come Algeria ed Egitto e, in misura minore, Libia e Tunisia. Gli interventi riguardano la gestione delle acque, la produzione di energia elettrica, Ict, strade, ferrovie, porti e aeroporti, zone economiche speciali. Se messi assieme, i portfoli-paese di questi interventi configurano il gradiente di dipendenza dalla Cina, ma evidenziano soprattutto un’“agenda nascosta”.

## ENERGIA

Nel decennio 2001-2011 la Cina ha investito nel settore circa 10 miliardi di dollari. Gli interventi più significativi riguardano nuovi bacini idroelettrici e riabilitazioni. Significativo è il progetto sul fiume Mono tra Benin e Togo, così come il

progetto a Imboulou sul fiume Congo nella RDC. Di importanza strategica è anche il progetto sul fiume Tekeze al confine fra Etiopia ed Eritrea che accompagna altri in Ghana, Guinea, Mozambico, Sudan, Uganda, Zambia. Centrali idroelettriche e unità di generazione interessano Burundi, Gabon, Guinea, Nigeria e Senegal. Estensione di gasdotti e costruzione di centrali a gas sono previste in Ghana, Nigeria e Sudan.

A questi interventi si aggiunge l’espansione della rete elettrica lungo linee ferroviarie adibite soprattutto al trasporto di minerali, in zone rurali non ancora servite e caratterizzate da sistemi urbani di rango inferiore, e in aree di espansione urbana interessate da processi di “formalizzazione”. L’espansione della rete interessa l’Angola, in particolare Luan-da e Lubango, il Mozambico, il Sudan, lo Zambia e lo Zimbabwe. Il Ghana è interessato da un progetto di elettrificazione delle aree rurali, mentre il Togo dota di energia elettrica aggiuntiva la township di Tomegbe. In zone industriali sono costruite alcune centrali termiche a carbone.

In molti progetti la copertura dei costi è totale e i finanziatori cinesi sono per il 70-75% dell’importo complessivo la EIBC, seguita dal governo cinese e da altre istituzioni come CATIC e CADF Shenzhen. Va rilevato come EIBC effettui finanziamenti unitari spesso superiori a quelli del governo cinese. Gran parte dei *contractor* cinesi sono imprese di proprietà dello Stato, riorganizzate e ristrutturate agli inizi degli anni novanta e quotate in Borsa.<sup>15</sup>

15 I principali *contractor* sono: Sinohydro, China Machine-Building International Co. (CMIC), China National Electronic Import and Export Co. (CEIEC), China Railway Construction Co. (CRCC), China Xinjiang BeiXin Construction Engineering (Group) Co. Ltd, China National Machinery & Equipment Imp-Exp Co. (CMEC), China National Water Resources and

I progetti che interessano aree di confine (soprattutto corsi d'acqua) assumono un'importanza strategica maggiore, in quanto contribuiscono a realizzare ipotesi di coesione e integrazione previste dalle comunità regionali, ma tendono a rafforzare la posizione arbitrata della Cina nelle strategie continentali di gestione delle acque.

L'elettrificazione di linee ferroviarie adibite soprattutto al trasporto merci è di frequente connessa al rafforzamento della logistica portuale cinese, in quanto facilita la connessione fra zone minerarie e porti. L'elettrificazione in zone rurali è spesso legata al cosiddetto *land grabbing*.

#### TRASPORTI

Il portfolio progetti cinesi nel settore dei trasporti vale circa 16 miliardi di dollari nel decennio di riferimento ed è spesso integrato a investimenti energetici. Ciò accade per le ferrovie dedicate al trasporto merci e passeggeri, un settore che registra rapidi processi di degrado e di smantellamento di tratte e scali in Africa orientale e centrale, in controtendenza rispetto alle politiche di potenziamento in Africa mediterranea e australe.<sup>16</sup> Sono in genere

potenziate (a scartamento specifico) le tratte che collegano le aree minerarie con i porti dell'Oceano Indiano e dell'Atlantico.

Complessivamente, i progetti cinesi nel settore ferroviario valgono cinque miliardi di dollari e sono tutti finanziati da EIBC con l'eccezione di uno finanziato direttamente dal governo cinese. Un progetto importante interessa l'Angola. Si tratta della riabilitazione della ferrovia a Luanda (1 fase) con *contractor* la China National Machinery & Equipment Import & Export Co. (CMEC). Il valore di questo progetto è sistemico sia in termini infrastrutturali sia contrattuali. Altri progetti interessano la connessione del Botswana alla Namibia; il Gabon con la tratta Belinga-Santa Clara, componente essenziale del progetto da 3 miliardi di dollari per lo sfruttamento delle miniere di ferro della regione di Belinga. In Mauritania è prevista una ferrovia da 430 km da Nouakchott a Bofal, località ricca di miniere di fosfati che interessano anche il Nord del Senegal. Strategica, anche se problematica, è la modernizzazione della tratta Lagos-Kano (1 fase) in Nigeria che accompagna il progetto per lo sviluppo del trasporto passeggeri di Abuja. Ancor più importante dal punto di vista geopolitico, dopo l'autonomia del Sud, è il pacchetto che interessa il Nord Sudan.

Questo paese, oltre a ottenere un prestito a tasso zero per lo sviluppo ferroviario, ha commissionato la costruzione della tratta Khartoum-Port Sudan sul Mar Rosso, tratta in agenda da almeno cinquant'anni. È sintomatico che questo avvenga proprio mentre si smantella la zona ferroviaria centrale di Khartoum,

---

Hydropower Engineering Co. (CWHEC), China Intern Water & Electric Co. (CWE), Shenzhen Energy Investment Co. Ltd, China-Africa Development Fund (CADF), Hunan Construction Engineering Group Co., China Gezhouba Group Co. Ltd (CGGC), China Geo-Engineering Co. (CGC), China Metallurgical Group Co. (CMGC), Harbin Power Equipment Co. Ltd (HPEC), Jilin Province Power Transmission and Substation Project Co, Shandong Electric Power Construction Co. (SEPCO), China National Aero-Technology Import-Export Co. (CATIC). Alcune imprese si associano per la realizzazione dei progetti. Sono rarissime le imprese locali, anche subappaltatrici, mentre fra quelle internazionali figura soltanto la Siemens.

16 La principale compagnia ferroviaria sudafricana (South African Railway – SAR), in parte controllata dai cinesi, partecipa in modo

---

aggressivo a numerose gare d'appalto in diversi paesi africani, assieme a compagnie indiane, canadesi, australiane ed europee. China Railway Group Ltd, la seconda impresa pubblica al mondo, sta negoziando con il Sudafrica un investimento di 30 miliardi di dollari per un treno ad alta velocità che connette Johannesburg alla città-porto di Durban.

senza alternativa. La Namibia è interessata all'acquisto di materiale rotabile.

Le imprese *contractor* sono CMEC, China Railway Engineering Group Co. Ltd (CREGC), Transtech Engineering Co. China Railway Material Group, China Guangdong Xinguang International Group e China National Petroleum Co. (CNPC).

Se si esclude la tratta Lagos-Kano, che risponde alla formidabile domanda nelle conurbazioni nigeriane e nelle relative *mega-city* in formazione, tutti gli altri progetti sono orientati a consolidare la rete ferroviaria continentale che connette le esistenti e potenziali regioni di sfruttamento minerario con i porti. Nessun altro paese è impegnato in questo programma di vasta scala quanto la Cina. La disponibilità a interventi di riqualificazione, gestione ed estensione della rete da parte di compagnie indiane, sudafricane e canadesi risponde ad altre logiche che solo in astratto si possono ricondurre a un progetto di integrazione continentale.<sup>17</sup> Nonostante gli elevati costi/chilometro,<sup>18</sup> un progetto ferroviario come armatura di appoggio ai sistemi urbani esistenti e in formazione sarebbe economicamente fattibile per la presenza di una domanda improcrastinabile e crescente di passeggeri e merci.

Problemi di integrazione continentale sono evidenziati da conflitti su cui la diplomazia cinese si guarda bene dall'intervenire.

I progetti cinesi sugli aeroporti africani si limitano, per il momento, a 500 milioni di dollari. Il nuovo

aeroporto di Nouakchott (Mauritania) fa parte del pacchetto-infrastrutture nazionale finalizzato allo sfruttamento dei fosfati. Il governo cinese copre in questo caso l'80% dei costi totali.

Limitati a interventi di ristrutturazione, adeguamento e gestione sono i progetti (a copertura totale) per l'aeroporto di Moroni (Isole Comore), per l'aeroporto internazionale Maya-Maya di Brazzaville e per l'aeroporto di Ollombo nella Repubblica del Congo. In quest'ultimo caso è prevista la costruzione di un terminal, della torre di controllo e la predisposizione di dispositivi per l'approvvigionamento energetico. Gli ultimi tre interventi sono finanziati da EIBC e i *contractor* sono tutti cinesi: China Airport Construction Group Co. della Compagnia Aerea (CAAC), China Jiangsu International Economic-Technical Coop Co., Weihai International Economic & Technical Cooperative Co. Ltd (WIETC).

## PORTI

Da sempre i monsoni hanno indicato la rotta fra le coste orientali dell'Africa, il Medio e l'Estremo Oriente. Il viaggio di andata e ritorno fra il continente africano e l'India si concludeva in poco meno di un anno, consentendo proficui contatti con la Cina. Già nel I secolo d.C. i Romani sapevano dell'esistenza di porti africani a Sud dell'Egitto e i primi contatti della Cina con l'Africa sono documentati fin dal I secolo a.C. Infatti, da Alessandria al Madagascar una teoria di porti guardava a Oriente, mentre la costa atlantica era ancora in attesa: oltre ad Alessandria, erano molto attivi Aden, Tiyo, Zeila, Mogadiscio, Malindi, Mombasa, Zanzibar, Kilwa, Mozambico e altri. Il "filo di perle" (*string of pearls*) dai porti cinesi a Port Sudan (la vecchia Suakim),

17 Sono numerosi i casi di gare e di appalti in situazioni di stallo, o in contenzioso, per ragioni che nulla hanno a che vedere con l'economicità e la fattibilità tecnica dei progetti.

18 I costi unitari tendono a decrescere in un'ottica di rete e il differenziale rispetto alla strada diminuisce per effetto dei costi di manutenzione, congestione, inquinamento e sicurezza.

attraverso una sequenza di stretti non sempre tranquilli, si è formato allora per confermare oggi una crescente influenza geopolitica.<sup>19</sup> Il presidente Hu Jintao l'ha chiamato l'“oceano armonioso” aggiungendo una leggera vibrazione al sorriso di Zheng He. Oggi l'armonia sembra sinonimo di influenza, in particolare sui porti africani.<sup>20</sup>

Confermando un ritardo che la scoperta dell'America non ha consentito di recuperare, l'Atlantico dispone di un solo porto, Cape Town, con pescaggio e banchine sufficienti all'ormeggio di navi classificate come *large medium-speed roll-on/roll-off (LMSR)*.<sup>21</sup> Migliora la situazione lungo la costa orientale dove Durban dispone di 15 LMSR equivalenti<sup>22</sup> e Mombasa di uno, ma la debolezza nell'occidente continentale è accentuata dal fatto che questa è la regione di maggior produzione di petrolio (Nigeria e Angola), da cui gli Usa acquistano il 15% del totale delle importazioni. In Nigeria gli investimenti cinesi si sono finora limitati

al portfolio di infrastrutture di scambio (costruzione di una stazione idroelettrica, ricostruzione della ferrovia nelle vaste conurbazioni interne), ma l'interesse odierno si sposta verso la fascia di confine con il Ciad, dove imprese cinesi stanno effettuando esplorazioni. In cambio, la Cina ottiene petrolio per 800 milioni di dollari su base quinquennale. Lo stesso accade in Angola, con potenziale portuale limitato a Luanda e Lobito, che beneficia di un finanziamento cinese di due miliardi di dollari in cambio di diritti di esplorazione.

La Tanzania ha rapporti intensi con la Cina dal 1961 ed è stata per anni il paese con maggiori investimenti e aiuti anche per progetti non legati allo sfruttamento delle risorse petrolifere. Il più importante investimento cinese è la ferrovia Tazara (ora in fase di riabilitazione), che connette il porto di Dar es Salaam con Kapiri Mposi nelle aree minerarie dello Zambia.

Le relazioni con il Kenya sono iniziate subito dopo l'indipendenza nel 1963 e le attenzioni cinesi su Mombasa non si sono fatte attendere. Mombasa è un *gateway* importante del Corno d'Africa su cui convergono densi e profondi corridoi. Il porto, che al momento non compete con quello di Dar es Salaam per diversi retroterra, è già stato potenziato con impianti di movimentazione dei cargo. A complemento, da qualche anno è stato siglato un accordo per l'esplorazione di petrolio e gas. Limitato alla ricostruzione di condizioni politico-istituzionali perdute è invece lo sforzo in Somalia, collassata nel 1991 e attualmente divisa in tre quasi-stati autonomi (Somaliland, Puntland ed ex-Somalia italiana). Strategica è l'importanza del Golfo di Aden e del Mar Rosso, anche a seguito dei lavori di allargamento del canale di Suez nel 2010. Il canale oggi misura 193,30 km di lunghezza, 24 m di profondità, 205/225 metri di larghezza (a 11 m di profondità) e consente il transito di navi con pescaggio massimo di 20,12 m. La

19 United States Department of Defense, *Energy Futures in Asia*, Washington 2005.

20 Nell'Oceano Atlantico vi sono due porti importanti, Lagos e Cape Town, ma soltanto quest'ultimo dispone di 5 LMSR equivalenti. La localizzazione nel delta del Niger del porto di Lagos non consente un pescaggio sufficiente. Quattro sono i porti nell'Oceano Indiano: Durban (15 LMSR), Mombasa (1), Dar es Salaam e Mogadiscio (0). I tre porti nel golfo di Aden (Berbera, Kisimayu e Djibouti) non garantiscono alcun LMSR, mentre nel Mar Rosso Port Sudan e Adabiya (Egitto) sono dotate di 2 ciascuno. Non offrono infrastrutture sufficienti gli altri tre porti del Mar Rosso: Assab e Massaia (Eritrea) e Safaga (Egitto). Nel Mar Mediterraneo i porti più dotati sono quelli egiziani, in particolare Damietta (7 LMSR), Alessandria (2), El-Dekheila (1) e Porto Said (1). Si presentano con capacità insufficienti Bengasi e Tripoli in Libia, Gabs e Sfax in Tunisia, vedi Military Traffic Management Command Transportation Engineering Agency (MTM-CTEA), *Logistics Handbook for Strategic Mobility Planning* (MTM-CTEA, Newport News, VA 2002), pamphlet 700-2, appendix F, pp. 50-52.

21 Il potenziale riguarda Dakar, Abidjan, Accra, Port Harcourt e Cabinda, oltre a Luanda e Lobito.

22 Rappresenta il numero di navi che possono ormeggiare simultaneamente con moli di lunghezza minima pari a 1.000 piedi e profondità di almeno 36.

Cina è da tempo interessata a Port Sudan dove ha investito 215 milioni di dollari per il terminal dedicato alle navi cisterna e 325 milioni di dollari per il trasporto dell'acqua del Nilo all'area urbana in rapida espansione attorno al porto. Le relazioni con questo paese sono iniziate nel 1959, soprattutto in campo petrolifero ed elettrico, e oggi la Cina controlla gran parte delle riserve del Darfur. Ha, inoltre, finanziato la costruzione di *pipeline* (oggi contese fra Nord e Sud) per più di 900 miglia dai pozzi di estrazione al Mar Rosso. Il pacchetto infrastrutturale, con attenzione al porto, è finalizzato all'acquisizione di petrolio.

Le relazioni con l'Egitto sono iniziate nel 1956 e sono continuate in ragione del fatto che si tratta dell'unico paese con buona capacità di movimentazione portuale sia nel Mar Mediterraneo sia nel Mar Rosso. Meno significativi sono i rapporti con Tunisia e Libia. Con quest'ultima la Cina ha avviato rapporti solo a partire dal 1981, con crescente interesse per i porti di Tripoli e Bengasi.

Più consistenti (e determinati) sono i rapporti con l'Algeria, iniziati subito dopo l'indipendenza dalla Francia avvenuta nel 1958. Sono stati siglati accordi strategici per lo sfruttamento di pozzi petroliferi e gas, costruzione di infrastrutture e sviluppo di Ict. Nel 2002 la China Petroleum and Chemical Co. (COPCC) ha firmato un contratto di 525 milioni di dollari per lo sfruttamento di bacini petroliferi nel Sahara e nel 2003 per l'acquisto di raffinerie algerine e diritti di esplorazione. L'interesse cinese per le strutture portuali continentali fa parte integrante della sua politica energetica con effetti sul sistema-mondo. Ciò sembra preoccupare il governo Usa.<sup>23</sup>

## PONTI E STRADE

I finanziamenti allocati per la costruzione di ponti e strade ammontano a più di 10 miliardi di dollari. Si tratta di interventi prevalentemente urbani. I ponti sono stradali e ferroviari (due) per un totale di 100 milioni di dollari. I ponti stradali urbani interessano in primo luogo la capitale etiopica Addis Abeba, dove la Cina è già intervenuta per la costruzione del primo lotto di *ring road* previsto dal Master Plan finanziato dal governo italiano nel 1983-86 e si appresta a finanziare anche il secondo. Sono in costruzione ponti anche a Bamako (Mali) e Niamey (Niger), con finanziamenti di EIBC e del Ministero del Commercio cinese. Le imprese interessate a questi progetti sono Shanghai Construction Group e China Railway Group Co. Ltd. Due sono gli interventi previsti in Sudan, uno al confine con l'Egitto finanziato da China National Petroleum Co. (CNPC) e il cosiddetto "Ruffa" finanziato da China Poly Group Co. Le imprese sono Jilin Province International Economy & Trade Development Co. (JIETDC), China Poly Group Corporation e China Railway 18<sup>th</sup> Bureau Group Co. Ltd. Più consistente (10 miliardi di dollari) è il pacchetto

---

equipment and material into available African seaports may be denied due to conflict with commercial interest at the port for all but a forced-entry scenario. This may be especially the case in those ports that are actively engaged in commercial ventures with the People's Republic of China. Seaport operators may be reluctant to allow US-flagged vessels port access if it would disrupt normal port operations or run counter to China's political goals for the region", G.S. Magenheimer, "Chinese Influence on US operational Access to African Seaports", in "JFQ Forum", vol. 45, II quarter 2007, p. 26 e *passim*. Sulle questioni geopolitiche si veda anche P. M. Barnett, *The Pentagon's New Map: War and peace in the Twenty-first Century*, G.P. Putnam's Sons, New York 2004 (che distingue i *core dai gap state* in funzione del livello di integrazione con l'economia mondiale) e R. Terrel, *The New Chinese Empire and What It Means for the United States*, Basic Books, New York 2003.

---

23 «American military planners must confront the reality that access for the largest class of vessels capable of delivering sizeable amounts of

di investimenti per la riabilitazione e la costruzione di nuove strade in città come Luanda, N'Djamena, Addis Abeba, Nairobi, Antananarive e Kigali. Questo pacchetto comprende anche progetti di completamento della rete nazionale di diversi paesi come Gabon, Ghana, Guinea equatoriale e Botswana. Noto è l'indifferenza di questi progetti alle strategie TAH (Trans-African Highways).<sup>24</sup> I finanziamenti sono garantiti in prevalenza da EIBC, seguita dal governo cinese e dal Ministero del Commercio. I principali *contractor* sono CMEC, CSEC, China Road and Bridge Co. (CRBC), Guangdong Provincial Construction Engineering Group Co., China Wuyi Co. Ltd, China Geo-Engineering Co. (CGC), Shengh Engineering Construction Group Co. Ltd, Anhui Foreign Economic & Trade Development Co.

#### ICT

Gli effetti economici e sociali della diffusione delle nuove tecnologie di telecomunicazione (ICT) non sono ancora valutabili compiutamente, ma molti

indizi suggeriscono che tali applicazioni creeranno nuove opportunità economiche per il mercato interno e internazionale, accompagneranno la formazione delle mega-città e contribuiranno alla trasformazione dei regimi fondiari e dei sistemi di produzione agricola con effetti demografici significativi. Non è scontato che gli effetti siano solo positivi per la significativa correlazione fra sviluppo di ICT e rischi sistemici. A ciò si aggiunga la questione della distribuzione sociale del rischio, che può mettere in crisi anche consolidate forme di potere. Infatti, lo sviluppo di *social network* in contesti urbani e metropolitani ha fornito supporti fino a qualche anno fa impensabili nel rovesciamento dei regimi tunisino, libico ed egiziano, ha aumentato la contendibilità elettorale e sta riducendo con rapidità impressionante anche le distanze fra governi e società civile. *L'e-government* è soltanto una caricatura di quanto sta succedendo.

L'importanza di questo settore è stata avvertita dal *Connect Africa Summit* di Kigali (ottobre 2011), ma soprattutto dalla Cina, che nel decennio 2001-2011 ha investito poco meno di 4 miliardi di dollari. I progetti cinesi interessano la costruzione e l'espansione delle reti nazionali fisse e mobili: Telecom (Angola, Repubblica Democratica del Congo), GSM<sup>25</sup> (Benin, Niger, Burundi, Togo ed Etiopia) e CDMA<sup>26</sup> (Gambia, Ghana, Sierra Leone e Mali).

24 Si veda The African Development Bank, United Nations Economic Commission for Africa, *Review of the Implementation Status of the Trans-African Highways and the Missing Links*, vol. 1, Main Report, 2003. Il Trans-African Highway Bureau, istituito negli anni settanta è stato chiuso negli anni ottanta. Tentativi di riattivazione sono stati compiuti nel decennio successivo, ma sono falliti per la scarsa convinzione di alcuni stati membri. Essi consideravano la rete continentale una questione nazionale, le cui prerogative ricadevano entro i confini delle proprie giurisdizioni. Ciò non implicava un rifiuto di principio delle politiche regionali e sub-regionali. I paesi membri erano, infatti, disponibili ad adottare comuni standard infrastrutturali e di trasporto, ma si ritenevano liberi di stabilirne la tempistica, i campi d'applicazione e l'utilizzo. Più disponibili si sono dimostrate alcune comunità regionali come la Regional Economic Community (REC), comprendente Tanzania, Kenya, Uganda, Rwanda e Burundi, un territorio-cerniera lungo l'Oceano Indiano proteso verso l'Africa centrale e australe. REC ha perfezionato partizioni prioritarie del network stradale di competenza con attenzione soprattutto alle intersezioni di confine.

25 GSM è il sistema standard utilizzato per la rete di cellulari ancorato a stazioni radio o tecnologie satellitari. Secondo la GSM Association circa l'80% dei cellulari del mondo usa questo network. Ormai giunto alla terza generazione, facilita l'accesso internazionale a cellulari e piattaforme con 'appoggi' sui paesi attraversati dal messaggio. In Africa il transito non è sempre agevole.

26 CDMA è l'acronimo di Code Division Multiple Access. È una tecnologia wireless che consente a più utenti di utilizzare lo stesso canale radio minimizzando l'interferenza e con un alto livello di sicurezza. La

A questi interventi se ne affiancano altri, come lo sviluppo delle reti in zone rurali (in Sierra Leone, Nigeria, Lesotho ed Eritrea), la progettazione del sistema televisivo (Lesotho), la costruzione della rete di fibre ottiche (in Zambia, Ghana, Etiopia) e un progetto di *e-government* in Senegal. Forniture tecnologiche sono garantite a Ghana, Zimbabwe e Sudan, mentre interventi limitati interessano le metropoli di Abidjan e Addis Abeba.

L'efficienza dei sistemi Ict non è sempre garantita, soprattutto perché diffonde facili illusioni. I *contractor* cinesi, ma anche quelli di altri paesi, si sono trovati in alcuni casi sotto accusa per problemi di funzionamento o per elevati costi di manutenzione e gestione. Non sono da sottovalutare le politiche d'acquisto e partecipazione che consolidano forme di monopolio o di oligopolio. Per esempio, Zhong Xing Telecommunication Equipment Co. Ltd (ZTE) partecipa a un bando per acquisire il 51% della Sonitel Niger Sahel Com, mentre China Great Wall Industry Co. ha completato il programma NigComSat-1 in Nigeria. A sua volta, China Mobile ha acquistato Milcom nelle Isole Mauritius.

Quasi tutti i progetti sono finanziati da EIBC, uno dal Ministero del Commercio e due da ZTE. I *contractor* sono la stessa ZTE che ha in appalto più della metà dei progetti, seguita da Huawei Technologies Co. Ltd, da China Mobile, China Great Wall Industry Co. e Alcatel Shanghai Bell (ASB).

Le nuove tecnologie Ict, oltre a favorire la cosiddetta "rivoluzione dei cellulari" (*mobile revolution*), contribuiscono a diffondere nuovi servizi finanziari

e forme di "moneta complementare" (*mobile money*). Dall'inizio del XXI secolo a oggi l'Africa ha registrato un ampliamento delle zone di copertura e un formidabile incremento delle sottoscrizioni per cellulari. L'incremento è stato del 20% annuo nell'ultimo quinquennio. Nel 1998, nel continente se ne registravano meno di 4 milioni, nel 2011 erano poco più di 600 milioni e per la fine del 2012 ne sono previsti 735 milioni.

Mentre nei paesi più ricchi i cellulari si sono trasformati in computer, in Africa, dove si utilizza il 4% dell'energia elettrica mondiale, l'uso e l'acquisto di computer è problematico. Per questo i cellulari sono utilizzati per funzioni diverse o che il mondo ricco sta scoprendo solo oggi.<sup>27</sup>

Fra le funzioni più importanti si registrano i nuovi servizi finanziari e commerciali e forme di moneta complementare. Questi servizi si diffondono in aree generalmente escluse dal sistema bancario moderno e vengono chiamati "*m-commerce*" o "*m-banking*". Si tratta di un'estensione di servizi esistenti, ma anche di approcci innovativi dei *tele-provider* che consentono l'utilizzo del cellulare come strumento per transazioni finanziarie, via *network airtime* o *e-currency* per depositi. Per valutare la domanda potenziale rivolta a questi servizi basti ricordare che in Africa meno del 20% delle famiglie ha un conto in banca: in Tanzania il tasso scende al 5%, in Liberia è il 15% e gli sportelli bancari sono disponibili solo nei centri urbani.

I più diffusi servizi finanziari sono i cosiddetti "*branchless banking model*" e i "*mobile payment system*". I primi consentono di effettuare limitate transazioni bancarie via cellulare, o utilizzare ATM outlet senza

---

multi-utenza è consentita dall'utilizzo di codici pseudo-casuali (PN) per l'invio del segnale attraverso lo spettro di frequenza. Coppie multiple di emittenti/riceventi possono così utilizzare lo stesso canale senza interferenza.

---

27 K. Fox, "Africa's mobile economic revolution", in "The Observer", 24 luglio 2011.

aperture di conto presso una succursale bancaria. WIZZIT<sup>28</sup> in Sudafrica garantisce un servizio del genere: un servizio bancario su cellulare sviluppato in *joint venture* con la South African Bank of Athens.<sup>29</sup> Per aprire un conto WIZZIT servono 5 dollari. Si tratta di un servizio flessibile e a costi minimi per i clienti, che consente transazioni fra banche nazionali e internazionali, ma anche con organizzazioni finanziarie, ivi comprese le agenzie che trattano le rimesse dei migranti. Qualche difficoltà si registra in aree marginali, per problemi di copertura di rete e per la necessità di ricorrere a network che non praticano il *branchless banking*.

I *mobile payment system* utilizzano *mobile phone airtime* o *e-money credit* per una varietà di transazioni (pagamento di bollette, depositi e prelievi) a costi inferiori rispetto a quelli bancari o postali. Il sistema è gestito da operatori con una fitta rete di agenti locali soprattutto in aree rurali o sottoservite. Un esempio è *m-pesa*, fondato nel 2007, che offre un servizio di pagamento “mobile” tramite il provider keniota Safaricom.<sup>30</sup> Basta essere di nazionalità

keniota e installare gratuitamente una SIM card che gestisce l'applicativo. Il sistema utilizza una *e-currency* proprietaria chiamata *m-pesa* acquisibile da chiunque e utilizzabile per usi diversi. Sono previsti nuovi servizi, come trasferimenti a sportelli bancari, pagamento di bollette e salari.

*M-pesa* è una sorta di “valuta complementare”, ovvero uno strumento di transazione con cui si scambiano beni e servizi affiancando la moneta ufficiale. La valuta complementare non ha corso legale ed è accettata su base volontaria da “comunità di transazioni” che condividono “sistemi di accordo”. *M-pesa* si distingue da altre valute complementari perché legittima una rete aperta (l'azione di *networking*), invece di essere legittimata da una rete (o comunità) chiusa.

Una variante del sistema appena descritto si sviluppa con il microcredito e la microfinanza. Si stipulano accordi fra un istituto di microcredito e clienti per l'erogazione di piccoli prestiti finalizzati ad attività economiche o per effettuare trasferimenti via cellulare (*mobile wallet*): rimesse via SMS, acquisti al dettaglio e così via. Questi sistemi sono diffusi in Sudafrica, Kenya ed Egitto, ma stanno prendendo piede anche in molti altri paesi con effetti importanti sulla gamma di transazioni. In paesi afflitti da scarsa accessibilità delle zone rurali, la gerarchia spaziale dei mercati periodici diventa nodo di una rete che, riducendo la lunghezza della filiera, può rendere meno vulnerabile il contadino rispetto alla stagionalità delle produzioni e alle condizioni di offerta dei commercianti.

28 A. Crotty, “Wizzit has done its homework, says Mphahlele”, in “Business Report”, settembre 2005.

29 Fondato nel 2004, WIZZIT ha attualmente 50.000 clienti, ma l'obiettivo è raggiungere i 16 milioni in un paese (il Sudafrica) in cui il 60% della popolazione non ha conto in banca. Gli utenti possono depositare *cash* nei conti-cellulari via ufficio postale o sedi di Amalgamated Banks of South Africa o di South African Bank of Athens. Anche i salari e gli stipendi possono essere pagati con Wizzit. I titolari del conto ricevono la carta di debito Maestro accettata da ATM e da *retailer*. Non vi sono soglie minime, né si pagano tasse annue, ma gli utenti pagano l'equivalente di 0,15-0,78 dollari per transazione.

30 Non è Safaricom l'inventore del *mobile banking*: esisteva già in Norvegia e Giappone anche se su scala ridotta e all'interno di pratiche comunitarie tipiche di aree marginali. La diffusione di questo sistema in Kenya ha avuto un effetto dirompente, nonostante le banche ufficiali abbiano inizialmente tentato di distruggere *m-pesa* al suo nascere. Poi hanno deciso di stare al gioco e si stima che al 2015 il valore delle transazioni mobili raggiungerà un trilione di dollari. Secondo S. Realini,

executive chairman di Obopay, con base in California: «Africa is the Silicon Valley of banking. The future of banking is being defined here [...]. It's going to change the world».

## RISORSE IDRICHE

L'impegno cinese nel decennio raggiunge i 500 milioni di dollari a finanziamento di programmi infrastrutturali generali (come in Angola), per la costruzione o la riabilitazione di impianti di trattamento reflui in grandi centri urbani come a Douala, in diverse città della Repubblica del Congo, nelle Isole Mauritius, a Wad Madani in Sudan e in altre. Numerosi sono gli interventi sulle reti di approvvigionamento e distribuzione dell'acqua potabile, in particolare nelle Isole Mauritius, a Zinder in Niger, a Dodoma e Chalinzé in Tanzania, a Gedaref e Al-Fashir in Sudan, a Sibiti e Mosaka nella RDC. Reti idriche e pozzi sono in costruzione nei 19 stati e nei territori della capitale federale della RDC. Due sono i maggiori bacini idrici: Poilco, il più grande di Capoverde, e Moamba nella provincia di Maputo (Mozambico). I progetti sono finanziati quasi in egual misura da EIBC e dal governo cinese; uno dal Ministero del Commercio. I principali contractor sono CGC, Guandong Yuanda Water Conservancy, Hydro Power Group Co. Ltd, CMEC, Beijing Construction Engineering Group Co. Ltd, CAMC, CRCC, China Civil Engineering Construction Co. (CCECC), a cui si accompagnano cordate di imprese organizzate *ad hoc*.

## PROGETTI MULTISETTORE, ZONE SPECIALI E PARCHI INDUSTRIALI

Sui progetti multisettoriali convergono finanziamenti cinesi per 3 miliardi di dollari. Anche se due terzi del totale sono destinati all'Angola come riallocazione di stanziamenti già effettuati da EIBC per infrastrutture, il residuo intende sostenere la co-

struzione di zone franche, dette *free-trade zone* (FTZ), e di zone economiche speciali (ZES). Circa 200 milioni (dei 300 previsti) sono destinati alla FTZ costiera di Lekki (Lagos) per la costruzione di edifici industriali, commerciali e di servizio, strade e impianti di fornitura energetica. I finanziatori della FTZ sono CCECC, Beyond International Investment & Development Co. Entrambi sono anche *contractor* e a essi si aggiunge Lekki Global Investment Co. Numerose ZES sono in fase avanzata di costruzione in aree contigue ai maggiori porti, aeroporti, lungo corridoi urbani infrastrutturati o in aree ritenute idonee a formare nuove centralità. Gli interventi cinesi più importanti interessano Nigeria, Egitto, Etiopia, Tanzania, Zambia (presso l'aeroporto di Lusaka), Isole Mauritius e Algeria (con progetto dell'Istituto di Pianificazione Urbana dell'Università di Tonji).

La Cina ha sperimentato le ZES a modello chiuso sin dall'epoca tardo-maoista a Shanghai (per molti anni la più grande finestra aperta all'Occidente), ma anche a Shenzhen e Canton, a ridosso di Hong Kong, quasi ad accompagnare la fine del protettorato inglese. In Africa, e non soltanto in quella subsahariana, non si sono mai affermate le ZES a modello chiuso (*enclave*), dispositivi di mitigazione di politiche protezionistiche in paesi a economia centralizzata. Ha avuto più fortuna, invece, il modello aperto, più problematico per i contratti di cooperazione sino-africana, integrato con il mercato interno e con le politiche agro-industriali nazionali. Queste zone beneficiano di incentivi, esoneri fiscali, crediti all'esportazione, possibilità di gestire politiche salariali *ad hoc* e di "esportare" quote consistenti di profitti maturati *in situ*, ma usufruiscono soprattutto di territori semi-attrezzati a prezzi irrisori. Operano in territori anche vasti, ma dotati di infrastrutture interne e di connessione con

l'esterno, con servizi logistici, fornitori nazionali e mercati del lavoro locali. Il successo di queste esperienze non è scontato e i fallimenti non mancano, sia dal punto di vista industriale sia finanziario. Essi non possono essere valutati "localmente" ma nel clima di sviluppo della base economica nazionale<sup>31</sup> e di valorizzazione del *know-how* consentito dalla divisione internazionale del lavoro.

#### PROGETTI URBANI, PLANNING E GESTIONE

L'interesse cinese alla progettazione urbana sta aumentando con l'impegno finanziario su infrastrutture di base e attività manifatturiere. In rapporto a quest'ultimo, lo sforzo sembra ancora limitato dal punto di vista quantitativo, ma non lo è se si guarda al suo carattere sperimentale e simbolico. La sperimentazione cambia con i progetti, ma consente alcune considerazioni di sintesi.

Un primo tipo di progetti riguarda edifici pubblici importanti, di elevato valore simbolico, come la nuova sede dell'Organizzazione per l'Unità Africana (OUA) ad Addis Abeba, la capitale diplomatica dell'Africa. Il suo potente circuito internazionale è alimentato da centinaia di sedi diplomatiche e consolari e dal quartier generale dell'Economic Commission for Africa delle Nazioni Unite (ECA). È, forse, il luogo di maggiore visibilità politica per la Cina dove un "dono" di 200 milioni di dollari può generare effetti moltiplicativi a livello continentale. Iniziata nel 2009, la nuova sede OUA è stata inaugurata agli inizi di quest'anno. È il più alto edificio della città e domina

uno skyline urbano deformato in modo irreversibile negli ultimi vent'anni a dispetto del rischio sismico, del suo impianto urbanistico a *cluster* e di una delicata morfologia formatasi per la millenaria azione delle acque in un'antica caldera vulcanica aperta verso il Rift.<sup>32</sup> Nonostante la disponibilità di materiali da costruzione (a eccezione del legname, diventato rarissimo per la deforestazione), la maggior parte è stata importata dalla Cina, assieme alle forniture e a buona parte delle maestranze.

I quartieri residenziali costituiscono la seconda categoria di progetti. Si tratta generalmente di alloggi di standard medio il cui target sociale si discosta in modo significativo sia dai vecchi progetti di *site and services* finanziati dalla Banca Mondiale, sia dai progetti minuti, ma diffusi, di *low-cost housing* a finanziamento nazionale, internazionale o congiunto. Non hanno, ovviamente nulla a che vedere con le pratiche di regolarizzazione degli insediamenti informali: semmai, vengono proposti a *displacement* avvenuto. Un progetto di 10.000 alloggi è stato affidato alla WIETC in RDC nell'ambito del progetto presidenziale "Nuova Speranza". Simile, anche se di minori dimensioni, è un progetto avviato a Nairobi. Iniziato nel 2009, e già concluso, comprende 528 alloggi di 75 mq ciascuno con servizi primari. Il costruttore è Wuyi e il finanziamento della Banca Cinese di Sviluppo. Si tratta di un tipico progetto di quartiere *footloose*, indifferente a qualsiasi variabile di contesto: di tipo ambientale, giuridico, ma soprattutto sociale. Non c'è progetto a finanziamento cinese che si misuri con i problemi abitativi reali, che entri, cioè, in processi politici di riconoscimen-

31 T. Farole, *Special Economic Zones in Africa*, The World Bank, Washington 2011. Si veda anche *China Files*, *passim*.

32 Vedi C. Diamantini, D. Patassini, *Addis Abeba. Villaggio e capitale di un continente*, FrancoAngeli, Milano 1993.

to e legittimazione sociale come in diversi contesti tenta di fare Habitat: in Kenya, appunto, ma anche in Nord e Sud Sudan, in Etiopia, Somalia, Uganda o Tanzania. Diversamente dagli indiani, che frequentano il continente da più tempo, con più continuità e in condizioni spesso paritarie con gli africani, i cinesi per formazione e dote non sembrano in grado di “progettare nei conflitti sociali”: i loro progetti seguono un modello organizzativo predefinito, incapace di adattarsi. Ogni scostamento può produrre esiti irreversibili. Il conflitto è un fattore di disturbo di tipo commerciale prima che diplomatico, ma se ciò li avvicina al potere, li allontana inesorabilmente dalla società civile.<sup>33</sup>

Un terzo tipo di progetti riguarda la pianificazione urbana. Qui l'approccio denuncia i maggiori limiti: per la presunta efficacia tecnica del modello organizzativo, per il servilismo al committente spesso abbagliato dai tipi edilizi e dalle tecnologie della città omologata, ma soprattutto per l'incapacità di adattare il “modello di città nuova cinese” alle realtà africane. L'incapacità non è ovviamente tecnica, né scientifico-culturale (molti architetti cinesi sono molto competenti), ma di tipo economico-finanziario. A determinate condizioni contrattuali un progetto in grado di adattarsi è semplicemente improponibile. È questo il caso dello schema direttore di Zanzibar avviato nel 1982 e aggiornato di recente con il rafforzamento delle autonomie regionali in Tanzania. Nonostante il valore dei nuclei storici e delle colture agrarie dell'isola, lo schema si limita a proporre in modo asettico *zoning* funzionale, griglie, lotti variabili per unità residenziali e città nuove. L'edi-

ficio più significativo in proposito è il cosiddetto “grattacielo orizzontale”, una cortina multipiano di alloggi che ricorda vagamente le *unité d'habitation* del noto architetto francese Le Corbusier, propostosi in modo improprio almeno in due città africane: Algeri e Addis Abeba. Dall'inizio degli anni ottanta la presenza di imprese cinesi nell'isola è continua. L'esito più discutibile dell'importazione del modello di “città fantasma” è però rappresentato da Kilamba Kiayi.<sup>34</sup> È una città nuova di zecca, Nova Cidade de Kilamba, localizzata a circa 30 km da Luanda. Promessa elettorale del presidente José Eduardo dos Santos, dovrebbe contribuire assieme ad altri progetti a raggiungere l'obiettivo elettorale fissato a un milione di abitazioni in quattro anni (gli anni dell'ennesimo mandato dell'inamovibile). Kilamba ha la pretesa di essere una città-satellite senza i requisiti minimi, ma soprattutto senza base economica. Comprende 750 edifici residenziali a tipologia variabile (da cinque a dieci piani), per circa 80.000 appartamenti, un centinaio per edificio multipiano. Definiti “sociali”, gli appartamenti dovrebbero ospitare nuclei familiari di 4,4 persone in media. I servizi primari sono ospitati in edifici bassi, assieme a un centinaio di unità commerciali.

La città è stata progettata su uno schema a griglia di 28 quadre,<sup>35</sup> ciascuna di circa 179 ettari e dispone di 430 Km di strade. Si presenta con modello ripetitivo a livello sia tipologico sia morfologico, con un asse centrale a *boulevard* e *promenade* e un'area desti-

34 L. Redvers, “Angola’s Chinese-built ghost town. Kilamba Angola”, in “BBC News Africa”, 2 luglio 2012.

35 Unità elementari che compongono la griglia e garantiscono una mobilità più efficiente e una gestione fondiaria potenzialmente più equa (vedi Cerda a Barcellona) rispetto alle griglie (esagonali, circolari, ibride, irregolari ecc.). La pianta ippodamica è un riferimento classico.

nata a verde attrezzato su una superficie di circa tre quadre nella sezione Sud-occidentale dell'impianto urbano. L'edificazione di cluster in altezza lascia ampi spazi aperti interclusi.

Destinata a ospitare 350.000 abitanti in una superficie di 5.200 ettari, la città è stata quasi del tutto costruita in tre anni (2009-12) dalla China International Trust and Investment Corporation (CITIC) a un costo di 3,5 miliardi di dollari secondo il "modello angola" (pagamento in petrolio<sup>36</sup>). Si tratta della più grande città satellite finora costruita dai cinesi in Angola, e una delle maggiori del continente. Un esperimento importante che evidenzia tuttavia non pochi problemi.

La valorizzazione del primo lotto di 2.800 appartamenti è stata un fallimento. Meno del 10% degli appartamenti pubblicizzati online dalla agenzia angolana Delta Immobiliare a 120-200.000 dollari<sup>37</sup> cadauno è stato venduto. Secondo l'agenzia il problema non è rappresentato dal prezzo, ma dalla difficoltà di accedere al mutuo, nonostante le agevolazioni recentemente introdotte. Il governo è intervenuto fissando una quota di appartamenti da destinare a social housing con contratti d'affitto di lungo periodo calmierato. Inoltre, il Ministero delle costruzioni ritiene che gli alloggi possano essere venduti fino a un minimo di 80.000 dollari cadauno.

Questi aggiustamenti non modificano la filosofia del progetto e non intendono rimuovere il dubbio circa

la possibilità che la costruzione di low-cost housing avrebbe risposto meglio alla domanda abitativa.<sup>38</sup> Di certo non rispondono a una domanda sociale crescente nella capitale angolana e neppure a un'esplicita strategia di rafforzamento del ceto medio, il più pericoloso per la stabilità dei sistemi autocratici. In realtà, si rivolge al circuito internazionale dei dipendenti di multinazionali (da cui i cinesi generalmente si autoescludono). Questo tipo di offerta, nonostante abbia un mercato limitato, genera inflazione localizzata e separa ancor di più i circuiti economico-finanziari su cui si basa la vita della città, indebolendone la base economica. La formazione di una città blindata (*gated community*) senza criminalità, lontana dagli slum, con ampi spazi aperti, un ipermercato all'ingresso e una highway che consente di giungere in 15-20 minuti nel Central business district (Cbd) di Luanda sembra il sogno del circuito internazionale. Ciò che non preoccupa i cinesi, ma che preoccuperà il governo angolano, è il "vuoto", il rapido deprezzamento degli immobili, la caduta dei rendimenti, l'aumento dei costi di manutenzione di immobili, strade e spazi aperti, i costi di approvvigionamento idrico e un bilancio energetico che l'architettura della rete impiantistica e i tipi edilizi annunciano disastro.<sup>39</sup> Inoltre i "costi opportunità" saranno ben superiori costringendo il governo a ipotecare quote aggiuntive

36 L'Angola è il principale fornitore africano di petrolio alla Cina.

37 Il mercato immobiliare di Luanda è uno dei più inflazionati del continente africano. La "Cost of living survey" del 2012 di "The Guardian" registra Luanda al secondo posto dopo Tokyo (nel 2011 era al primo posto), seguita da Osaka, Mosca, Ginevra, Zurigo e Singapore. A Luanda l'affitto mensile per un appartamento di lusso di due camere non ammobiliato è di 4.114 sterline, contro le 3.068 di Tokyo e le 2.800 di Londra.

38 Angolan Office of the Open Society Initiative of Southern Africa (OSISA). Vedi anche critiche dalla Ong angolana Development Workshop che indica nella riqualificazione in situ (dove la gente vive) un modo efficace per alleviare la povertà urbana, senza ricorrere a trasferimenti forzati.

39 Se in Cina si stanno sperimentando innovativi progetti con buone performance energetiche a scarso impatto ambientale, ciò non sembra accadere in Africa. Qui si esportano spesso modelli vecchi, come il sistema di gestione idrica nella zona di cooperazione sino-nigeriana in costruzione nella ZEC di Lekki (impresa CRCC). In questo caso si ricorre a modelli di calcolo utilizzati nel parco industriale di Suzhou e nella new town di Lingang, alla periferia di Shanghai.

di risorse petrolifere e diamantifere. Non è escluso che noti processi di *filtering down* avvantaggino, alla fine, le classi sociali escluse e facilitino la diffusione di insediamenti informali negli spazi interclusi.

Questi tre esempi offrono alcuni elementi valutativi sul circuito finanziamento-progettazione e pianificazione-costruzione (FPC). Questo circuito connota l'esperimento di pianificazione/progettazione urbana cinese in Africa in modo molto diverso da quanto accade con altri progetti analoghi finanziati da istituzioni internazionali o dalla cooperazione bi-multilaterale. Nei principali progetti urbani gli operatori cinesi combinano in un unico circuito le tre fasi del ciclo di progetto: finanziamento (F), progettazione e pianificazione (P) e attività di costruzione (C), coinvolgendo istituti di credito, studi di pianificazione urbana e imprese di costruzione.<sup>40</sup> Se il circuito ottimizza i tempi, riduce i costi e i conflitti con la committenza, ma soprattutto i rischi di interruzione dei lavori; esso richiede perciò un elevato grado di standardizzazione della domanda. Si tratta di un modello ritenuto adatto in territori a urbanizzazione accelerata, dove si costruiscono città nuove o si sviluppano città secondarie nelle partizioni ancora deboli dei sistemi urbani. Il modello viene proposto anche per consistenti progetti di espansione residenziale nelle grandi città.

#### CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

I flussi commerciali fra Cina e Africa sono aumentati più di sei volte nell'ultimo decennio, fino a 120 miliardi di dollari nel 2011, con previsione attorno

ai 300 miliardi entro il 2015. Si stima che oggi circa il 70% degli investimenti per la costruzione di infrastrutture in Africa provengano dalla Cina. La South African Standard Bank Group Ltd<sup>41</sup> ritiene che entro il 2015 gli investimenti cinesi in Africa cresceranno fino a 50 miliardi di dollari,<sup>42</sup> sorpassando in modo significativo quelli della Banca Mondiale.<sup>43</sup>

La valenza strategica degli investimenti è chiara, sia per il peso demografico ed economico che l'Africa assumerà dalla metà del XXI secolo rispetto agli altri continenti, sia per il controllo delle risorse primarie, ma soprattutto per l'importanza geopolitica della costa orientale africana nello spostamento verso Est del baricentro egemonico del pianeta.

In questo quadro sarebbe interessante valutare se il modello cinese in Africa sia di tipo *win-win*, se la contrattualizzazione delle relazioni diplomatiche con le élite locali tenda ad acuire i conflitti interni e a contenere le incursioni dell'Islam fondamentalista, oppure se le dotazioni infrastrutturali su cui la Cina investe creino le condizioni per una crescita ancora più accelerata di quella prevista dalle ipotesi relative all'esplosione urbana. Sono istanze certo di second'ordine rispetto al nuovo ciclo egemonico, ma comunque troppo complesse per essere trattate nel presente contributo.

Ci si limita, quindi, a sintetiche considerazioni su alcuni effetti spaziali della strategia cinese a macroscale. L'armatura infrastrutturale del continente che emerge dal disegno incrementale cinese sembra essere

40 D. Bénazéraf, "Les urbanistes chinois à la conquête des villes africaines", in "China Analysis", n. 36, 2012.

41 Industrial and Commercial Bank of China è proprietaria del 20% della South Africa Standard, la maggiore banca africana.

42 Vedi WITS (World Integrated Trade Solution).

43 Consiglio di Stato cinese, *Libro bianco della cooperazione economico-commerciale tra Cina e Africa*, Pechino 2011.

molto diversa da quella auspicata in sede OUA, dalla TAH e dalle politiche “comunitarie” africane attive in diverse regioni.<sup>44</sup> Anche se questi auspici incontrano enormi difficoltà e non hanno la forza di disegnare un modello compiuto, per semplicità si adotta in questa sede la dizione “modello africano” come orizzonte possibile.

Mentre il “modello africano” cerca di migliorare la coesione e l’integrazione interna, e su questa base intende ridefinire i rapporti con l’esterno sia a livello bilaterale che multilaterale, il modello cinese finalizza l’armatura infrastrutturale continentale al prelievo di materie prime e alla penetrazione commerciale e industriale. A ciò si accompagnano forme di compensazione apparentemente indipendenti dal modello di prelievo.

In realtà, le compensazioni, contrattualizzate con le élite locali, legittimano la presenza cinese e assumono un evidente valore sperimentale, oltre che simbolico. Esse rispondono raramente alle istanze poste dal “modello africano”.

Con i suoi enunciati programmatici ribaditi in varie sedi, il “modello africano” intenderebbe valorizzare le materie prime per la creazione di una propria base economica, ridurre il gap crescente fra dinamica demografica e produzione alimentare, ottimizzare l’uso di risorse naturali (in particolare l’acqua e le foreste) e gestire i crescenti movimenti di popolazione in sistemi urbano/rurali a polarizzazione contenuta. Sono solo enunciati, certo, ma non appartengono al lessico del modello di prelievo.

Un esempio è fornito dal modo in cui i progett-

ti vengono valutati secondo la logica di questo modello. Un banale approccio valutativo richiede la stima del cosiddetto *break-even point*, il punto di equilibrio fra benefici e costi a condizioni date. È certo che i cinesi calcolano questo punto in un’ottica non aziendalistica (proprio perché di scambio, in definiti portfoli progetti), attenta alla cattura di benefici netti nel medio-lungo periodo e in un’ottica continentale, come emerge dal loro interesse per il sistema portuale e aeroportuale. Questo calcolo è estraneo a qualsiasi riferimento programmatico al cosiddetto “anno ottimo di apertura”, ovvero all’anno in cui converrebbe realizzare un progetto rispetto al prezzo delle materie prime, allo sviluppo di settori industriali e agli effetti economici attesi delle strategie infrastrutturali. Si tratta dell’anno in cui il saggio di rendimento interno del progetto eguaglia il saggio sociale di sconto, nell’ipotesi, plausibile per i paesi africani, che la domanda aumenti nel tempo così da rendere la redditività del progetto crescente, procrastinandone l’esecuzione.<sup>45</sup> Questo problema, importante per molti paesi africani attenti a costruire strategie di sviluppo, non sfiora nemmeno le autorità cinesi, certe di metabolizzare in qualche modo le variazioni dei prezzi delle materie prime e attenti allo sviluppo di settori industriali secondo le attuali regole di divisione internazionale del lavoro. Il modello cinese è, dunque, molto diverso da quel-

44 Fra le comunità regionali si ricordano l’East African Community (EAC), la Southern Africa Development Community (SADC), il Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA). Di più basso profilo sono le iniziative dell’African Economic Community.

45 I due saggi tendono a coincidere per una ragione: «negli anni precedenti all’anno di coincidenza il progetto non è fattibile e, al contrario, se viene realizzato dopo tale anno ogni anno di procrastinazione comporta una perdita economica corrispondente alla differenza tra i due saggi in quell’anno [...]. Se un progetto risulta fattibile immediatamente non si pone un problema di determinazione dell’anno ottimo di apertura», M. Ponti, “L’analisi costi-benefici”, in Aa. Vv., *Enciclopedia di Urbanistica e Pianificazione territoriale, Analisi (parte II)*, FrancoAngeli, Milano 1988, vol. VII, p. 620.

lo africano, ma non incontra difficoltà a imporsi perché quello africano è solo teorico. La Cina opera per stati e, in alcuni casi fra più stati, con una strategia più operativa delle varie Community, sia sul piano finanziario con credito agevolato, sia sul piano produttivo con investimento diretto. Spesso riesce anche a creare competizione fra stati avvalorando la tesi di chi ritiene sia preferibile un investimento sbagliato a nessun investimento.

Questo approccio condiziona il processo di accumulazione africano, la base economica dei diversi paesi ne aumenta la dipendenza: favorisce politiche orientate all'esportazione e scoraggia quelle orientate a un "sano" protezionismo. In genere, la mancata attivazione dei processi di lavorazione delle materie prime non è compensata da altre attività e il *land grabbing* crea garanzie alimentari per il concessionario.

Gli effetti spaziali sono correlati al modello di prelievo, in quanto il portfolio progetti deriva dal gradiente finanziamenti/risorse e dal potenziale che crea. Per la logica sottesa, le infrastrutture generano scarsi effetti moltiplicativi contro maggiori effetti accelerativi sul versante dei consumi. Il modello di prelievo non mitiga i problemi connessi all'esplosione urbana africana, ma ne crea di aggiuntivi, mentre il portfolio progetti irrigidisce i sistemi urbani esistenti, rafforzando le *primacy* e condizionando le relazioni fra città e campagna.

I processi di urbanizzazione e i rapporti urbano-rurali possono essere indipendenti o influenzati dal modello di prelievo in senso positivo o negativo. Questo modello è comunque estraneo alle più generali politiche urbane e rurali, dove sono almeno abbozzate.

Passando alla progettazione/pianificazione urbana emergono diversi limiti. Si è già rilevato come il modello FPC non risolve i problemi, ma presupponga che essi siano già stati risolti. Una lettura dei contratti

è da questo punto di vista interessante. Non c'è progetto urbano finanziato dalla Cina che si misuri direttamente con le politiche di regolarizzazione dell'informale, con le questioni connesse ai regimi dei suoli e ai diritti fondiari (spesso ibridi e complessi), con esperienze integrate di *low-cost housing*, spazi collettivi, *food for job*. La ragione è semplice: ciò inquinerebbe l'approccio *business-oriented* obbligandolo a interagire con le politiche urbane e i connessi problemi di giustizia sociale. L'assenza di un dialogo con il contesto consente, inoltre, l'adozione di modelli standardizzati (minimizzando i costi di progettazione) e l'importazione di gran parte dei materiali da costruzione, ma consente anche di ignorare i bilanci ambientali ed energetici, diversamente da quanto sta succedendo nelle campagne e nelle città cinesi per effetto di una crescente consapevolezza.

D'altra parte, la standardizzazione progettuale di edifici, infrastrutture e impianti attiva "cantieri chiusi" in cui la presenza di maestranze locali è limitata a mansioni marginali, senza opportunità di sviluppo di conoscenze e capacità e in cui non sono ammessi controlli sulle condizioni contrattuali e di lavoro.<sup>46</sup> Ciò, paradossalmente, impedisce la creazione di comunità cinesi più stabili, non soltanto di progetto.

Infine, se si guarda al ciclo di vita di un'opera, il problema della manutenzione diventa ancor più critico per l'incerta gestione di un capitale fisso in rapido deterioramento.

<sup>46</sup> Per un documentato commento giornalistico si veda S. Michel, M. Beuret, *La Chinafrique. Pékin à la conquête du continent noir*, Bernard Grasset, Parigi 2008.

# CITTÀ NEL MONDO.

## CAPE TOWN

di Claudia Sonino, docente di Letteratura tedesca presso l'Università degli Studi di Pavia

Quando arrivi a Cape Town, di primo acchito ti sembra di essere arrivato in una città occidentale, atlantica, certo non mediterranea, di quelle che siamo avvezzi a vedere nel vasto, sconfinato e più nuovo continente americano, dove una natura poco addomesticata e addomesticabile si accompagna a un'architettura moderna e innovativa, senza storia. Un luogo di rara bellezza paesaggistica, incoronata e abbracciata da montagne – la celebre Table Mountain che, con i suoi dodici apostoli, sovrasta la città – e proiettata su uno sconfinato mare: questa è Cape Town. Ma se passeggi anche nel centro ti accorgi subito delle sue zone d'ombra, della miseria neanche troppo nascosta che vi alloggia. Le sue desolate *township*, o baraccopoli periferiche – numerose ed espanse in larghezza, rase al suolo, come se la mancanza di verticalità fosse un tratto distintivo della povertà **schiacciante che è soprattutto nera**, il 32% della sua popolazione, o meticcias, il 48% – sono annunciate nei mercatini all'aperto che

affollano le sue strade centrali, strade non del lusso e simili a un bazar a cielo aperto. Qui si vendono chincaglierie di ogni tipo, artigianato povero o poverissimo, privo di qualsivoglia attrattiva e che si può trovare in svendita anche nelle nostre città europee, e dove si offrono maschere finto-primitivo-africano, insieme a poveri animali esotici scolpiti nel legno, una miseria ondeggiante cui il turista più accorto si sottrae abilmente.

Cape Town è una città dove la borghesia afrikana e britannica, qui dominante, spende, più che accumulare, le ricchezze di un tempo, segno di un declino economico incipiente, come mi viene suggerito da chi conosce la città e la realtà di questo misterioso Sudafrica, che ha abbandonato l'apartheid vent'anni fa, e lo ha forse rovesciato, ma le cui vestigia qui sono ancora presenti un po' ovunque. Non riesci infatti a vedere, da turista, la nuova borghesia nera, il ceto medio che di giorno certo lavora, non passeggia, e che scorgi tutt'al più,

o immagini, nelle banche, dove cerchi invano, data la lentezza che contraddistingue il lavoro, di cambiar denaro, o nei ristoranti. Coloro che vedi per via, neri o meticci – indistinguibili anche all'occhio più avvezzo, mi viene detto – sono coinvolti in improbabili e neghittosi lavori di costruzione, di pulizia, o in attività imperscrutabili contrassegnate da indolenza evidente. Cape Town sembra ancora recare nella sua costruzione e architettura, e forse anche nella sua stessa vita, le tracce di una persistente separazione, anche se essa viene ricordata, per condannarla per sempre, nel District Six, il vecchio quartiere nero che venne raso al suolo, in un tempo neanche troppo lontano, per dislocare la popolazione di colore dal cuore della città in aree periferiche. Oggi viene conservata di tutto ciò la memoria, non solo nel District Six Museum, ma nell'intera area: qui infatti puoi ancora vedere le panchine riservate ai soli bianchi o per i neri. Le cose oggi sono certo diverse, ma i quartieri più esclusivi sono spazi abitativi di fatto riservati ai bianchi, come l'esclusivo Waterfront, che si snoda lungo il mare, anche se il suo spazio pubblico, le passeggiate e la piscina sono luoghi accessibili a tutti. Lo spazio residenziale, si potrebbe azzardare, è separato, mentre lo spazio pubblico, aperto, non lo è, almeno in teoria, anche se in pratica i neri che qui vedi passeggiare sono pochi e non tra i più poveri.

E se è Johannesburg la città violenta e pericolosa per antonomasia, in cui non ci si addentra, da turisti, non si può dimenticare che qui, a Cape Town, vi è un tasso di criminalità tra i più alti del mondo, come attestano gli omicidi, gli stupri e le violenze di cui sono teatro tra l'altro i sentieri che dall'immenso e splendido parco botanico di Kirstenbosch

conducono alla famosa montagna, altrimenti urbana. Ci si può chiedere, senza trovare risposta, se in questa bellissima città, urbana e campestre nelle sue vigne, nei suoi scorci pittoreschi vicino al mare, nel suo silenzio e nei suoi spazi vuoti, vi sia un comune denominatore umano. È questo che Nadine Gordimer non riusciva a trovare a Johannesburg, una Johannesburg certo segnata dall'apartheid, una città che per la scrittrice era destinata a rivelarsi un mondo di stranieri, contrassegnato da una particolare forma di solitudine. Domande che si affollano nella mente del turista, un turista sprovveduto, privo di accessi e di chiavi interpretative, e che si trova a malpartito in una realtà altra, inaccessibile, muta. Come muta è la bellezza inquietante ed enigmatica degli animali, non tanto qui, dove pure puoi ammirare nel loro ambiente naturale e in libertà i piccolissimi pinguini, raccolti nella loro colonia sul mare, o le foche radunate sui loro scogli. Mi riferisco agli animali esotici e magnifici, lontani parecchie miglia da questa Cape Town. Penso ai leoni, agli elefanti, alle zebre e alle giraffe, ai rinoceronti e agli ippopotami, financo ai cocodrilli che popolano il Parco Kruger e che ti colpiscono per il fatto che non hanno bisogno di niente, che niente li occupa e li preoccupa, se non la sopravvivenza e la riproduzione, e che si offrono al tuo sguardo come creature edeniche e contemplative, per così dire, che semplicemente esistono, sono, senza un perché. Una realtà lontana da questa città urbana, certo, ma non totalmente altra. Qui, i fili tra uomo e natura non si sono ancora spezzati, nel bene e nel male. C'è ancora qualcosa di unitario e forte in questo mondo, qualcosa di ancestrale, qualcosa di creaturale, qualcosa che noi abbiamo perduto.



*SELF-RELIANT* FASHION:  
NUOVI APPROCCI E PRATICHE

a cura di Alessandra Vaccari

I concetti di *self-reliance* e di autoproduzione stanno orientando la riflessione e la produzione culturale nel campo della moda, ma anche del design e delle industrie creative. Nel 2012, durante il Salone del Mobile di Milano, questi concetti hanno ispirato diverse iniziative, tra cui la mostra-laboratorio dell'autoproduzione, curata da Alessandro Mendini alla Fabbrica del Vapore (17-22 aprile 2012) e la relativa associazione culturale Misiad (Milanosiauto-producedesign). Al ruolo e al significato dell'idea di *self-reliance* nella scena della moda contemporanea e nel suo sistema è stato dedicato il panel *Self-Reliant Fashion Design: New Approaches and Practices*, che ho avuto l'opportunità di convocare e coordinare in occasione del convegno internazionale *Fashion Tales*, svoltosi dal 7 al 9 giugno 2012 presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Questa sezione di "Dialoghi Internazionali. Città nel mondo" prende spunto dai contributi emersi durante il panel, approfondendone e ampliandone gli esiti sia sul fronte della riflessione teorica a livello internazionale, sia verificandone la portata in ambito locale attraverso contributi dedicati alla realtà di Milano.

La moda *self-reliant* è oggi un fenomeno di portata globale che sembra scardinare molti luoghi comuni circa la concezione industriale della moda ereditata dai secoli XIX e XX, come l'idea dei grandi numeri a livello di produzione; la necessità di serializzare i processi creativi e di frammentare la pratica progettuale affidandola a team con competenze settoriali; e la visione autoriale della moda basata su un distacco intenzionale tra chi progetta e chi indossa. Nel campo della moda, la pratica *self-reliant* non è necessariamente un fine, ma la condizione in cui sempre più spesso le nuove generazioni di designer si trovano a lavorare con una maggiore attenzione alla dimensione culturale ed etica della moda, molte volte dopo avere raggiunto un livello di formazione universitaria nell'ambito del design della moda.

Ecco che sorgono quindi alcuni interrogativi: la moda *self-reliant* è una fase nella carriera professionale di un designer o una *Weltanschauung*? È un fenomeno di democratizzazione della moda? I *self-reliant* fashion designer sono un sintomo della crisi economica internazionale o indicano una

nuova fase nella definizione e nel processo della moda? Sono il prodotto di un'intellettualizzazione della moda, complice anche lo spostamento a livello universitario della formazione in tale ambito? E qual è la relazione tra le forme di design *self-reliant* e le istituzioni pubbliche che promuovono le industrie creative? A tali domande rispondono gli interventi raccolti in questa sezione e forniti da ricercatori, docenti universitari, designer e operatori culturali. La sezione è infatti un'occasione di riflessione e di confronto tra studiosi ed esperti internazionali, attivi in vari ambiti del design della moda: dalla storia alla didattica, dalla teoria alla pratica. Gli interventi contribuiscono all'attuale dibattito critico sulla moda indipendente e sulle sue possibili strategie di sviluppo. Trovano qui spazio due riflessioni di taglio storico sulla diversificazione delle geografie della moda e sui cambiamenti del suo sistema nel contesto post industriale di paesi come il Belgio e la Spagna (Javier Gimeno Martínez, VU University Amsterdam) e sull'emergere di una cultura indipendente della moda nell'Argentina degli anni successivi alla crisi

economica del 2001 (Alessandra Vaccari, Università Iuav di Venezia). Gli interventi comprendono un innovativo contributo teorico sulla dialettica tra autonomia ed eteronomia della moda e un'analisi degli aspetti conflittuali del concetto di *self-reliance* nell'attuale panorama della DIY-fashion (Otto von Busch, School of Design Strategies, Parsons the New School for Design, New York). È inoltre presente un saggio visuale, frutto della riflessione svolta da un team di docenti dell'Institute for Fashion Design di Basilea (FHNW, Academy of Art and Design), coordinati da Priska Morger, sulla formazione dei creativi e sul valore dell'indipendenza concettuale e produttiva nella moda. Infine, la sezione ospita un focus su Milano e sul ruolo e la sostenibilità delle piccole imprese della moda orientate alle pratiche *self-reliant*. Di questo focus fanno parte l'intervista di Rosa Chiesa a Guya Manzoni (Isola della Moda) e il caso del marchio indipendente fondato dal fashion designer Gianni Serra. (A. V.)



# AUTONOMIA, CAPACITÀ E “LEGGI DELLA MODA”

di Otto von Busch, School of Design Strategies  
Parsons the New School for Design, New York  
Traduzione di Barbara Racah

Uno dei paradossi più sorprendenti della moda è il tentativo che facciamo di esprimere la nostra individualità indossando abiti o accessori *prêt-à-porter*, indumenti portatori di significati creati al di fuori di noi e spesso prodotti per l'uso di massa. Come afferma il filosofo Jean Baudrillard, è proprio la condizione di sovrabbondanza o il surplus di abiti e simboli che rendono una moda più ambita e comunicativa di un'altra.<sup>1</sup>

Come molti teorici hanno evidenziato, la moda è un insieme di simboli, oggetti e stili d'espressione, all'interno di un sistema di produzione di significato, che si replica attraverso il “mondo” o il “sistema” della moda.<sup>2</sup> Alcuni studiosi hanno

tentato inutilmente di riferirsi all'abbigliamento come a un linguaggio, a un vocabolario elegante, dove il guardaroba più ricco equivale al maggior numero di parole.<sup>3</sup> Eppure la moda compie un atto di comunicazione. Dice qualcosa. Ha bisogno dei suoi pari per essere decifrata e collocata, per trarre conclusioni e, in primis, per giudicare. Con la moda si è sempre sotto processo. Le “leggi” si aggiornano continuamente per tenere il passo dei tempi, proprio come afferma il sociologo Pierre Bourdieu: «La moda è l'ultima moda, l'ultima differenza».<sup>4</sup> Questo è ancora più vero al giorno d'oggi, con la

1996; Y. Kawamura, *Fashion-ology. An Introduction to Fashion Studies*, Berg, Oxford 2005.

1 J. Baudrillard, *Seduction*, Macmillan, Basingstoke 1990; Id., *The System of Objects*, Verso, Londra 2005, p. 162.

2 M. Barnard, *Fashion as Communication*, Routledge, Londra-New York

3 A. Lurie, *The Language of Clothes*, Random House, New York 1981.

4 P. Bourdieu, “Haute Couture and Haute Culture”, in *Sociology in Question*, Sage, Londra 1993.

sua “democratizzazione”. Essa, infatti, è diventata relativamente economica e accessibile, riempiendo i nostri guardaroba e trasformandoli in cabine armadio. I modaioli bloggano o twittano il loro ultimo acquisto o desiderio. Succede così che finiscono sotto esame non solo il nostro aspetto, ma anche i nostri desideri.

Trattandosi di un fenomeno sociale, la moda non può mai essere totalmente *autonoma* (dal greco *autós* “se stesso”, *nómos* “legge”: “darsi da se stessi le proprie leggi”). Noi non possiamo avere un nostro linguaggio personale e anche la moda, per comunicare, deve poter essere condivisa. Anche gli “anti moda”, come i Punk degli anni settanta<sup>5</sup> o i movimenti contemporanei contro l'*establishment* come gli Adbusters,<sup>6</sup> hanno un loro stile e una loro moda. La moda, come logica o “legge”, è impantanata quindi tra il processo creativo rispettoso delle regole in quanto strumento di comunicazione e la volontà anarchica di chi la indossa e desidera esprimere qualcosa di personale e unico (ma non troppo unico, altrimenti sarebbe troppo “originale” per essere alla moda). Per quanto possa sembrare paradossale, la lotta per l'indipendenza e l'autonomia è una componente centrale del rapporto con la moda e ne vedremo più avanti un'espressione contemporanea. Molti sociologi hanno studiato la moda come “sistema” istituzionale, struttura di potere semantico<sup>7</sup> modellata secondo la geometria ideale al cui centro

c'è Parigi, una cattedrale di dettami di massa calati dall'alto. In questo modello architettonico del sistema, le nozioni di *trickle-down* (effetto gocciolamento) o di *bubble-up* (effetto traboccamento) acquistano un senso. La moda però si gioca in orizzontale, tra pari, e non verticalmente, “scalando” o “scendendo” la gerarchia sociale. Noi non ci vestiamo come le nostre icone per impressionarle, né ci vestiamo male per comunicare con gli straccioni, ma per inviare segnali ai nostri amici, nemici, colleghi e alla nostra cerchia sociale, a persone che usano i nostri stessi codici e le nostre stesse chiavi culturali.

Alla base della “legge della moda” c'è la caratteristica umana dell'imitazione. Secondo il sociologo francese Gabriel Tarde, l'immaginario sociale e l'organizzazione della società erano il risultato di “propagazioni imitative”, vale a dire di atti imitativi e, a suo dire, ogni individuo viene imitato o è in grado di esibire un comportamento imitativo illimitatamente ripetitivo.<sup>8</sup> Ciò implica che la società e i rapporti umani sono costruiti sullo stesso tipo d'interazione, poiché secondo il sociologo francese «la società indubbiamente esisteva prima dello scambio. Ebbe inizio il giorno in cui un uomo copiò un altro per la prima volta».<sup>9</sup> Per lui, infatti, l'imitazione è il fondamento assoluto della società, ne costituisce la base. «Senza moda e costume non esisterebbero le quantità sociali, non ci sarebbero i valori, il denaro e, di conseguenza, nessuna scienza della ricchezza o della finanza».<sup>10</sup>

5 D. Hebdige, *Subculture: the Meaning of Style*, Methuen, Londra 1979.

6 J. Heath, A. Potter, *The Rebel Sell: How the Counter Culture Became Consumer Culture*, Capstone, Chichester 2005.

7 R. Barthes, *The Fashion System*, University of California Press, Berkeley 1983 [1967]; P. Bourdieu, “Haute Couture and Haute Culture”, op. cit.; Y. Kawamura, *Fashion-ology...*, op. cit.

8 G. Tarde, *Social Laws. An Outline of Sociology*, Macmillan, New York 1907 [Les lois sociales. Esquisse d'une sociologie, 1898].

9 Id., *The Laws of Imitation*, Henry Holt & Co., New York 1903 [Les lois de l'imitation, 1890], p. 28.

10 Ivi, p. 16.

Secondo Tarde, le interazioni e la comunicazione rendono queste propagazioni imitative una serie d'imitazioni che si tramandano da una generazione all'altra sotto forma di tradizioni, mentre le improvvise espansioni laterali creano i trend effimeri. Questo non significa tuttavia che tutto sia creato in modalità *top-down*, anzi: «le istituzioni sociali, le leggi, le idee, la letteratura e le arti devono sempre e necessariamente emergere dal cuore più intimo di un popolo per poi germogliare lentamente e sbocciare come bulbi. Niente può mai essere creato, completo in tutte le sue parti, sul suolo di una nazione».<sup>11</sup>

Secondo le “leggi dell’imitazione” di Tarde, potrebbero quindi esserci delle leggi della moda e queste, come vuole la tradizione, sarebbero nate a Parigi. Oggi, tuttavia, ci sono moltissime riviste e rubriche dedicate alla moda, anche su internet, e tendiamo a vedere nei blogger dilettanti i detentori di un potere democratico all’interno del sistema, perché alcuni di loro sono invitati, anche in prima fila, alle grandi sfilate. Qual è però il potere reale dei blogger, meri ospiti (e non viceversa), dipendenti dalla pubblicità e dagli inviti? Eppure, l’ascesa dei social media, come Facebook e Twitter, e le *fashion community*, come Lookbook,<sup>12</sup> hanno ridefinito il modo in cui la nostra immagine viene diffusa e giudicata. Non mostriamo più il nostro look più recente solo a una cerchia ristretta di conoscenti, agli amici o in pubblico, ma alla rete molto più vasta dei nostri contatti online. Qui i “giudici” sono i nostri pari

che confrontano le nostre immagini e il nostro abbigliamento secondo gli ultimi trend condivisi, mentre commenti, *retweet*<sup>13</sup> e *hype* rappresentano il verdetto della giuria. Alcuni giudizi potrebbero anche essere esplicitamente filtrati e modificati, ma una legge che voglia essere rispettata necessita di sistemi di esecuzione e di punizione, spesso sotto forma di *micro-aggressioni*.

Il termine “micro-aggressioni” si usa generalmente negli studi sul razzismo, dove ha il significato di «brevi e ordinari oltraggi verbali, comportamentali o ambientali, sia intenzionali sia non, che comunicano offese e insulti razziali ostili, sprezzanti o negativi»,<sup>14</sup> ma può essere ugualmente applicato agli atti involontari di disprezzo, di scherno e perfino di bullismo ostile che spesso usano la moda e l’abbigliamento come scusa per l’insulto. Oggi possiamo accedere alla moda quasi ovunque, ma appunto per questo siamo anche rapidamente giudicati secondo i nuovi standard. Si tratta ancora una volta di una legge non scritta, ma che crea una forte valenza di accettazione sociale.

Per analizzare meglio questo paradosso possiamo mettere in relazione i concetti di autonomia e di eteronomia del filosofo greco Cornelius Castoriadis con la moda e le sue leggi o la sua “logica”: il *nómos* della moda.

11 Ivi, p. 36.

12 Lookbook è una *fashion community* fondata da Yuri Lee a San Francisco. Facile da usare, basta creare gratuitamente il proprio account e postare il proprio guardaroba che verrà votato tramite “*hype*” (fare pubblicità) [Ndt].

13 Un *retweet* è un post su Twitter che ne riprende un altro, aggiungendo la sigla RT e un *reply* all’utente citato [Ndt].

14 D. Sue, C. Capodilupo, G. Torino et al., “Racial Microaggressions in Everyday Life. Implications for Clinical Practice”, in “*American Psychologist*”, vol. 62, n. 4, 2007, pp. 271-286.

## AUTONOMIA VERSUS ETERONOMIA

Per Castoriadis le nostre leggi (e l'immaginazione) si realizzano attraverso due meccanismi, quello *istituente* e quello *istituito*.<sup>15</sup> Nasciamo all'interno di sistemi che influiscono sul nostro pensiero, sulla nostra immaginazione e sulle nostre azioni, che poi noi riproduciamo nello stesso sistema che ci ha formato. Come afferma Castoriadis, «la società è opera dell'immaginario *istituente*. Gli individui sono fatti dalla società di volta in volta *istituita*, che al tempo stesso essi fanno e rifanno». <sup>16</sup> Le società autonome sono quelle i cui membri sono consapevoli dei meccanismi istituiti e che *auto-istituiscono* esplicitamente le loro leggi. Al contrario, i membri delle società eteronome attribuiscono il loro immaginario a qualche autorità extra-sociale (come Dio, la tradizione, gli antenati). Dal punto di vista di Castoriadis, la moda potrebbe essere vista come un regime di *eteronomia istituita*, una legge che trascende la società stessa, che è istituita fuori dalla nostra portata. Il suo fondamento potrebbe risiedere nella caratteristica principale dell'uomo, l'imitazione, ma è socialmente amplificata attraverso il *nómos* e il mito del genio creativo o della *star*, che produce una *chiusura del significato*, come fosse la “parola di Dio”, al di là di qualsiasi discussione o dubbio. In fondo, il ruolo della cultura in una società democratica è proprio questo: creare le condizioni attraverso le quali possiamo mettere in dubbio le chiusure dei significati e dell'immaginazione.<sup>17</sup>

Per Castoriadis, l'*autonomia* è un atto di esplicita auto-istituzione che il filosofo fa risalire alla nascita delle città greche democratiche e al loro intimo legame con i primi filosofi e in modo particolare con il “filosofo-cittadino” Socrate, più che con l'elitario Platone.<sup>18</sup>

Come evidenzia il nostro autore, è nell'auto-riflessione esplicita che risiedono le basi della democrazia: «La lotta per la democrazia è la lotta per il vero autogoverno. Dal momento che lo scopo dell'autogoverno non accetta alcun limite *esterno*, il vero autogoverno richiede una esplicita autofondazione, che presuppone ovviamente che vengano messe in discussione le istituzioni esistenti – e questo, in linea di massima, deve essere fatto ogni volta. Il progetto di autonomia collettiva significa che la collettività, che può esistere solo in quanto istituita, esplicitamente riconosce e ritrova il suo carattere costitutivo, e prende in esame se stessa e le sue attività. In altre parole, la democrazia è il regime di autoriflessività (politica)». <sup>19</sup>

La democrazia non è dunque “votare con i nostri dollari” grazie alla sovrabbondanza economica, o dare “tutto a tutti” grazie alla produzione di massa. Al contrario, è un atto consapevole di auto-determinazione e di auto-riflessione, durante il quale ci domandiamo, a livello collettivo, “le nostre leggi sono giuste?” e “sono queste le leggi che vogliamo?” Per Castoriadis, la democrazia è «l'insorgere nel fare effettivo della collettività della messa in questione della legge. [...] Ecco il momento in cui nasce la politica; il che equivale a dire che nasce la libertà in quanto libertà *effettiva* in forma sociale-storica». <sup>20</sup>

15 C. Castoriadis, *Philosophy, Politics, Autonomy: Essays in Political Philosophy*, Oxford University Press, New York 1991, p. 143.

16 Id., “Pouvoir, politique, autonomie”, in *Le monde morcelé. Les carrefours du labyrinthe III*, Seuil, Parigi 1990, p. 115.

17 Id., “Culture in a Democratic Society”, in D.A. Curtis (a cura di), *The Castoriadis Reader*, Blackwell, Oxford 1994.

18 Id., “Les intellectuels et l'histoire”, in *Le monde morcelé*, op. cit., pp. 105 e ss.

19 Id., “La ‘fin de la philosophie?’”, ivi, p. 234.

20 Id., “Pouvoir, politique, autonomie”, op. cit., p. 131.

L'affermarsi di una moda autonoma, o la formazione di un'autentica "moda democratica", richiede quindi dei processi che mettano in discussione e infine rompano la chiusura del significato rappresentata dalla moda istituzionale, imposta dall'alto non solo a livello individuale, come soggetto libero o "originale", ma come atto inter-soggettivo. Citando ancora una volta Castoriadis: «La democrazia è il progetto di rompere la chiusura a livello collettivo. La filosofia, creando una soggettività autoriflettente, è il progetto di rompere la chiusura a livello del pensiero [...]. Quindi, la nascita della filosofia non solo coincide con la nascita della democrazia, ma la esprime. Sono entrambe espressioni, e incarnazioni fondamentali, del progetto di autonomia».<sup>21</sup>

La democratizzazione della moda richiederebbe quindi, secondo il pensiero di Castoriadis, una mentalità diversa dalla logica dominante dell'imitazione, che usa i prodotti commerciali (*commodity-based*), e forse, ancora più importante, richiederebbe la contestazione delle micro-aggressioni attuate a livello collettivo attraverso i giudizi quotidiani sulla moda. Affinché essa diventi un fenomeno che va oltre i "diktat" dei trend attuali e dei loro interpreti, designer, editor e produttori, un'effettiva libertà nella moda richiede un nuovo approccio di auto-riflessione anziché prodotti economici per l'uso di massa, per quanto accessibili o "democratici" possano essere.

#### AUTONOMIA DEI BENI DI CONSUMO VERSUS CAPACITÀ<sup>22</sup>

Se esaminiamo la libertà effettiva nel mondo della moda, dovremmo guardare oltre l'oggetto di design tradizionale – il prodotto commerciale o l'indumento – e analizzare invece il *self-reliant fashion* dalla prospettiva delle capacità (esterne e interne) di autonomia. Per questo può essere utile "l'approccio delle capacità" del premio Nobel Amartya Sen. Una delle critiche fondamentali mosse da Sen alla nostra comune prospettiva sullo sviluppo della società, è che siamo troppo concentrati sulla crescita economica e sulla misura dello sviluppo basato sull'accesso ai beni di consumo.<sup>23</sup> Accade di frequente anche nella moda, perché spesso riteniamo che il possesso di un capo alla moda possa trasferire automaticamente le sue caratteristiche su di noi, rendendoci alla moda. Ma, come sostiene Sen, possedere un bene non significa essere in grado di usarlo: «I beni sono visti dal punto di vista delle loro caratteristiche. Le caratteristiche sono le diverse proprietà desiderabili dei beni in questione. Il possesso di questi beni dà all'individuo il controllo delle caratteristiche corrispondenti. [...] Tuttavia, le caratteristiche di tali beni non ci dicono che cosa l'individuo sarà in grado di fare con i beni di sua proprietà. [...] Nel giudicare il benessere dell'individuo, sarebbe prematuro limitare l'analisi alle caratteristiche dei beni posseduti».<sup>24</sup>

22 È l'economista indiano Amartya Sen che ha proposto la nozione di *capabilities* (capacità) come misura più adeguata della libertà e della qualità della vita degli individui e quindi come alternativa alle più consuete concezioni di benessere economico basato sul Pil [Ndi].

23 A. Sen, *Commodities and Capabilities*, Elsevier, Amsterdam 1985.

24 Ivi, p. 9.

21 Id., "La 'fin de la philosophie'?", op. cit., p. 235.

Sen sostiene che si debba spostare il focus dai beni, o dalle caratteristiche di tali beni, per guardare invece «cosa l'individuo riesca a fare con i beni e le caratteristiche a sua disposizione». <sup>25</sup>

Per l'economista indiano le capacità vanno intese come ciò che una persona è in grado di fare ed essere. Fa poi un'ulteriore distinzione tra capacità interne ed esterne, vale a dire, le nostre abilità interne e la possibilità di metterle in atto nel mondo. Come afferma la filosofa Martha Nussbaum, che ha collaborato con Sen proprio su questo tema, le capacità «non sono semplicemente le abilità insite nella persona, ma anche le libertà e le opportunità create dalla combinazione di abilità personali e ambiente politico, sociale ed economico». <sup>26</sup> Analogamente alle idee di Castoriadis, avere le capacità per diventare un individuo autonomo implica quindi un'interdipendenza con l'ambiente circostante e vice versa. Le nostre capacità interne non crescono in un vuoto sociale, esse sono: «caratteristiche e abilità acquisite o sviluppate, nella maggior parte dei casi, in interazione con l'ambiente sociale, economico, familiare e politico. [...] Una società potrebbe benissimo produrre capacità interne, ma limitare le opportunità per le persone di funzionare in sintonia con tali loro capacità». <sup>27</sup>

L'abilità di impegnarsi nella moda potrebbe quindi essere qualcosa che va oltre il mero impegno nell'economia dei beni di consumo attraverso beni di consumo di scarso valore. Significherebbe, cioè, una partecipazione più auto-riflessiva e socialmente

impegnata nell'ecologia della moda, non il semplice atto di scegliere un capo al posto di un altro, bensì individuarlo dentro una più ampia varietà. Come afferma la Nussbaum: «il concetto di libertà di scegliere è inerente a quella di capacità. [...] Promuovere le capacità significa promuovere sfere di libertà». <sup>28</sup> Quindi, una strategia della moda diretta al *self-reliance* oltre i beni di consumo, deve impegnare capacità diverse da quelle monetarie. Un tentativo di questo tipo può essere trovato nel marchio "Antiform" di Leeds.

#### SELF-RELIANT FASHION COME AUTONOMIA DAI BENI DI CONSUMO

"Antiform" è il progetto e l'impresa della stilista Lizzie Harrison che inaugurò il suo primo negozio, basato sulla cooperazione, a Leeds nel 2005 durante i suoi studi sulla moda. Chiamò il negozio "1/25" perché aperto con altri 24 produttori locali con i quali divideva l'affitto e la gestione del negozio (ognuno pagava un 1/25 dell'affitto e lavorava un giorno al mese). La sua iniziativa, comune tra le nuove *start-up*, era la risposta all'impossibilità per i nuovi designer di lanciare le loro idee sul mercato. <sup>29</sup> Nel 2008 creò "ReMade in Leeds" ("RiFatto a Leeds"), un'iniziativa di riciclo e di ri-design degli abiti. L'idea centrale era la rilocalizzazione della manodopera e della produzione a livello di quartiere, giungendo all'utilizzo di materie prime e di lavoratori provenienti da una specifica area di Leeds.

25 Ivi, p. 10.

26 M. Nussbaum, *Creare capacità. Liberarsi dalla dittatura del PIL*, il Mulino, Bologna 2012, p. 28.

27 Ivi, pp. 28-29.

28 Ivi, p. 32.

29 Tratto da una corrispondenza intrattenuta con L. Harrison tramite email l'1 agosto 2012.

“Antiform” e “ReMade in Leeds” sono oggi marchi paralleli della Harrison e un esempio delle prime esperienze di *self-reliance* che mirano ancora ai valori chiave della localizzazione e della co-produzione basate sulla comunità. Una caratteristica centrale che Harrison evidenzia nel suo design è l’abilità di «valorizzare le opportunità tessili» e in particolare di dare al design una forma che «faccia riferimento diretto alle industrie tessili locali di cui usiamo gli scarti». <sup>30</sup> La Harrison sottolinea che il business e i suoi valori centrali si sono «sviluppati in base ai principi di *self-reliance*» e continua spiegando: «Re-Made in Leeds è destinato all’area locale e l’obiettivo è quello di creare soluzioni di moda sostenibile per la gente comune. Puntiamo a creare opportunità per le persone a basso reddito perché adottino uno stile sostenibile e si lascino coinvolgere dalla moda. Leeds ha un’industria tessile e della moda molto ricca, eppure c’è pochissima moda indipendente, quindi per noi è importante creare eventi ecc». <sup>31</sup> Formare un’arena locale per il *self-reliant fashion* non è quindi solo una questione di produzione (che è presente da tempo, anche se focalizzata principalmente sull’export), ma anche di formazione di uno scenario locale, cioè di uno *scenario auto-istituito per la moda*, con eventi e *workshop*, sfilate e feste. Harrison adotta una prospettiva specifica sulla co-creazione *bottom-up* come modo per «creare una ricca rete di business interconnessi che condividono un’economia creativa locale», <sup>32</sup> diffondendo l’iniziativa e le funzioni di supporto dal basso attraverso le attività locali.

L’iniziativa di Harrison non è un caso isolato. Il defunto “Sweatshop”, il *café couture* di Parigi, che ha funzionato dal 2010 al giugno 2012, ha trovato ospitalità presso “Selfridges”, l’esclusivo negozio di Londra ed è diventato soggetto di un libro. <sup>33</sup> Un altro esempio famoso è il negozio, sempre a Londra, “Junky Styling”, che pubblicizza il suo metodo come formula per il coinvolgimento dell’utente nella moda. <sup>34</sup> Per molti decenni queste iniziative hanno rappresentato una parte viva del mondo della moda, non meno nota di “Sex”, il negozio di Malcolm McLaren e di Vivienne Westwood alla fine degli anni settanta del secolo scorso. Eppure, l’approccio delle capacità di Sen e Nussbaum può gettare nuova luce su questo fenomeno; la libertà e la capacità di *fare e di essere qualcosa*, vibrano all’unisono con l’approccio auto-istituente nel mondo della moda. Le iniziative descritte usano le abilità della moda come momento centrale per un’azione civica impegnata, co-creando opportunità di autonomia.

30 *Ibidem*.

31 *Ibidem*.

32 *Ibidem*.

33 M. Duss, S. Holleis, *Sweat Shop Paris: Lessons in Couture from the Sewing Café*, Andrews McMeel Publishing, Kansas City 2011.

34 A. Sanders, K. Seager, *Junky Styling: Wardrobe Surgery*, A&C Black, Londra 2009.

# INSTITUTE FOR FASHION DESIGN — BASILEA

«NELLA MODA LA MAGIA  
DEL DESIGN È LA SUA CAPACITÀ  
DI TRASFORMARE IL MONDO  
CHE CONOSCIAMO CON  
UNO SLANCIO VERSO L'IGNOTO.  
CAMBIARE»

## DOING FASHION: CONCETTO E METODO

Riflessioni sul pensiero creativo e critico,  
autonomo e contemporaneo, sulla creazione  
e il design nel campo del fashion design.

—  
Combatti la piatta uniformità con una moda  
profondamente impegnata.



[www.doingfashion.ch](http://www.doingfashion.ch)

<http://www.doingfashion.ch/#paper>

per acquisti: <http://www.doingfashion.ch/#home:shop>

- INCORAGGIAMO IL PENSIERO CREATIVO E CRITICO DEI NOSTRI STUDENTI AFFINCHÉ IMPARINO AD AFFRONTARE I PROBLEMI CONCRETI E I LIMITI INTRINSECI DI ALCUNI CONTESTI CHE, TALVOLTA, POTREBBERO RAPPRESENTARE UNA DELLE PIÙ FAVOREVOLI OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO DELLA CREATIVITÀ. L'OBIETTIVO DI DOING FASHION È COLTIVARE L'INTELLIGENZA INTUITIVA, SCOVANDO TALENTI NASCOSTI ATTRAVERSO ESPERIMENTI PRATICI: INVENTARE E REINVENTARE IDEE, PENSIERI E APPROCCI, SPERIMENTANDO DIVERSE TECNICHE, DAI DISEGNI AI MODELLI TRIDIMENSIONALI, MONITORANDO, FILMANDO, SCRIVENDO, ASCOLTANDO, GUARDANDO, SENTENDO, CONOSCENDO, CHIEDENDO... E INSERENDO TUTTO CIÒ IN UN CONTESTO CHE NOI CHIAMIAMO "COLLEZIONE".
- NOI PENSIAMO AL FASHION DESIGN COME A UNA DICHIARAZIONE. UN MODO PER ESPRIMERE E SPERIMENTARE UN DESIGN CONTEMPORANEO E RIFLESSIVO, PER AVVICINARSI CON MODALITÀ DIVERSE ALLA CREAZIONE E AL PENSIERO, PER INTERROGARSI SUI TEMPI E SULLA SOCIETÀ IN CUI VIVIAMO. I NOSTRI STUDENTI SONO UNO DEI PRINCIPALI STRUMENTI DI SVILUPPO DEL METODO DOING FASHION. INSIEME ESPLORIAMO TECNICHE DIFFERENTI NEI CAMPI DELLA RICERCA E DEL DESIGN E RIFLETTIAMO SUL FASHION DESIGN, SU COME LE DIVERSE COMPONENTI CONFLUISCONO ED EMERGONO NELLE LORO COLLEZIONI, SU COME QUESTE PRENDONO VITA. LE NOSTRE SPERIMENTAZIONI SONO PROCESSI CREATIVI: NELLO STUDIO, DURANTE LE RIPRESE, LE PERFORMANCE, SULLA PASSERELLA ECC. SIAMO ALLA RICERCA COSTANTE DI NUOVE FORME E TALENTI PER RAGGIUNGERE QUESTI OBIETTIVI. È MOLTO INTERESSANTE ED ECCITANTE VIVERE QUESTA FASE DI SPERIMENTAZIONE, ANCHE SE A VOLTE È STANCANTE E NOIOSA. POICHÉ, IN FIN DEI CONTI, QUESTO APPROCCIO È IL CUORE DI CIÒ CHE CI APPASSIONA PIÙ D'OGNI ALTRA COSA: DOING FASHION, CREARE MODA.
- NOI CERCHIAMO LO SCAMBIO, IL DIALOGO. DALLA NOSTRA SEDE DI BASILEA, STIAMO COSTRUIENDO UN NETWORK INTERNAZIONALE CHE PERMETTE A STUDENTI, EX ALUNNI, ESTERNI E ALTRI DI INTERAGIRE. SIAMO SEMPRE IN MOVIMENTO; ALLA VOCE "FRAMING THE ONGOING", L'ISTITUTO OFFRE UNA PANORAMICA DEGLI EVENTI DI ATTUALITÀ: PROGETTI IN VIA DI CONCLUSIONE, VIAGGI STUDIO, WORKSHOP E CONFERENZE. DOING FASHION È UN'IDEA DI STUDIO PER FORMARE DESIGNER INDIPENDENTI, FORNITI DI PENSIERO CRITICO, RIFLESSIVO E CONTEMPORANEO. DOING FASHION È DEDICATO AI LORO PROGETTI, APPROCCI E CONCETTI.



1



2

3



1. Remix collage, fermo immagine, Matthias Waldhart, 2012
2. Feldenkrais - workshop con Philipp Ruthner, immagine: Denja Kaufmann, 2012
3. Fermo immagine, ritratto di studente, Cosima Gadiant, film: Jef Jacobs, 2012



4. Fermo immagine, fare un *fashion compilation video*, Cosima Gadiant, film: *Pelican video*, 2012
5. Tacchi, 1976, Neue Galerie Graz am Joanneum
6. Chersche, Progetto 1, 2011

5



6

7. | 8. Immagine di fronte, Sebastian Henkel + Daniel Sannwald, Anna Tirinzoni (7) e Jennifer Gadiant (8), 2012. Retro, fermo immagine, ritratto di studente, Jennifer Gadiant, Film: *Jef Jacobs*, 2012
9. Andrea Sommer, responsabile immagini e redattore capo mentre prepara il *fashion paper* n. 2, 2012

7



8



9





10. Fermo immagine, fare un *fashion compilation video*, Cosima Gadiant, film: *Pelican video*, 2012
11. Christa Boesch, Progetto 1, Immagine: Andrea Sommer, 2011
12. Presentazione diploma, Marlen Keller, Immagine: Bert Houbrechts, 2012

12



# LA CREAZIONE DI UNA CULTURA DELLA MODA IN BELGIO E IN SPAGNA\*

di Javier Gimeno Martínez, Faculty of Arts

VU University Amsterdam, Olanda

Traduzione di Barbara Racah

Negli anni ottanta i piani di ristrutturazione dell'industria tessile e dell'abbigliamento riuscirono a risolvere i problemi che avevano afflitto il settore nel decennio precedente. Poiché la crisi petrolifera mondiale del 1973, l'obsolescenza della tecnologia e l'emergere di paesi con manodopera a basso costo quali leader nell'esportazione minacciavano l'industria europea dell'abbigliamento, le misure di risanamento si concentrarono sul rinnovamento dei macchinari e sulla riduzione della forza lavoro in eccesso, principalmente attraverso la concessione di prestiti e di fondi per il pensionamento anticipato. L'alta moda venne inoltre indicata come la via migliore per il superamento della crisi da parte delle economie post industriali.

Una volta persa la competizione produttiva nel settore dell'abbigliamento a vantaggio dell'ester-

nalizzazione di alcune fasi della produzione,<sup>1</sup> le economie avanzate cercarono di conservare la loro leadership nella creatività. Paesi come il Belgio e la Spagna, che non facevano ancora parte del "circuito creativo", provarono perciò a entrarvi.

---

\* Una versione più estesa di questo articolo è stata pubblicata per la prima volta in "Fashion Practice" (vol. 3, n. 2, 2011, pp. 197-224) con il titolo "Restructuring Plans for the Textile and Clothing Sector in Post-industrial Belgium and Spain".

1 Il termine usato dall'autore è "outward processing" che viene tradotto con "regime di perfezionamento passivo". Tale regime permette di esportare temporaneamente merci comunitarie fuori dal territorio doganale della Comunità europea per sottoporle a trasformazione e reimportarle in esonero totale/parziale dei dazi all'importazione. Scopo del regime è quello di permettere alle imprese europee di effettuare le lavorazioni presso aziende extracomunitarie usufruendo di un costo della manodopera inferiore a quello praticato in Europa oppure di sfruttare tecnologie più avanzate [Ndt].

Due sono gli obiettivi principali di questo saggio. In primo luogo, analizzare la promozione degli articoli legati alla moda come ultima opportunità per le economie post industriali di applicare forme di protezionismo nascosto. La distanza tra il liberismo e il protezionismo praticato dalla Comunità Economica Europea (Cee) – oggi Unione Europea – e le politiche nazionali dei paesi membri aveva infatti creato un divario all'interno del quale le strategie di promozione potevano essere strumentalizzate a livello nazionale per proteggere il mercato interno. Eccezionalmente, l'incentivazione della domanda interna passò attraverso il rinvio all'origine nazionale della moda. Pensati dapprima per risolvere i problemi di produzione, questi piani economici modificarono così la percezione di Belgio e Spagna su ciò che era straniero o nazionale. In secondo luogo, queste strategie misero in luce come la diffusione del modello post industriale richiedesse ai paesi di accumulare un capitale simbolico. L'alta moda ebbe un ruolo fondamentale nell'industria dell'abbigliamento: il geografo Tim Edensor fornisce l'esempio specifico delle case di moda francesi e italiane che hanno legato la "francesità" e l'"italianità" ai concetti di stile e raffinatezza.<sup>2</sup> Un capo d'abbigliamento deve essere in grado di esprimere valori di autenticità e di forte appartenenza al paese attraverso il lavoro artigianale e i costumi tradizionali, oppure, come moda nazionale, può fungere da «marchio di modernità innovativa e di prestigio nazionale».<sup>3</sup> Nel contesto degli anni

ottanta la posta in gioco era appunto la "modernità innovativa". L'assetto post industriale forgiò identità nazionali interscambiabili tra le economie sviluppate produttrici di articoli legati alla moda: solo in questo modo le industrie dell'abbigliamento avrebbero avuto la possibilità di sopravvivere e la loro posizione tra le altre società avanzate diventare salda.

Il risanamento dell'industria tessile in Europa ebbe diverse motivazioni. In *primis*, con la crisi petrolifera del 1973, l'età d'oro del capitalismo (1950-1973) era giunta al termine e nel 1974, per la prima volta dai tempi della seconda guerra mondiale, il Pil dei membri dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (Ocse) rallentò dell'1%. Negli anni successivi, le economie nazionali si ripresero, seppur lentamente, registrando dal 1975 in poi una crescita annua fino al 2%.<sup>4</sup> In secondo luogo, si affermò una nuova divisione internazionale del lavoro: emerse una differente geografia industriale, all'interno della quale le strutture produttive si spostavano dai paesi sviluppati a quelli in via di sviluppo, dove il costo delle maestranze era inferiore.

Per quanto riguarda l'eccellenza tecnologica nel settore tessile, la situazione dei paesi aderenti all'Ocse era sbilanciata, l'Europa non riusciva a tenere il passo dei successi americani e giapponesi. Nel 1980, la Commissione per la previsione e valutazione in scienza e tecnologia (FAST, Forecasting and Assessment in Science and Technology) della Commissione delle Comunità europee varò un programma

2 T. Edensor, *National Identity, Popular Culture and Everyday Life*, Berg, Oxford-New York 2002, p. 109.

3 Ivi, p. 108.

4 R. Aracil, J. Oliver, A. Segura, *El mundo actual. De la Segunda Guerra Mundial a nuestros días*, Universidad de Barcelona, Barcellona 1995, p.

359.

di ricerche per studiare gli handicap dell'industria tessile e dell'abbigliamento europea. La ricerca concluse che, in termini generali, l'Europa era stata sorpassata dagli Stati Uniti e dal Giappone a causa della superiorità tecnologica di questi ultimi. Chiaramente, per non essere lasciata indietro dagli Stati Uniti e dal Giappone e raggiunta dai paesi del Sud e dell'Est, l'Europa avrebbe dovuto specializzarsi nelle tecniche più avanzate non soltanto nei settori di punta (aeronautica, telecomunicazioni ecc.), ma anche nei settori minacciati (tessile, siderurgico, automobilistico). L'automazione e l'introduzione di microprocessori avrebbe potuto rimettere in discussione il vantaggio comparato dei paesi a bassi salari e favorire il ritorno di attività come quella tessile nei paesi sviluppati.<sup>5</sup>

Guardando più da vicino all'Europa, vi furono due atteggiamenti differenti nei confronti del ricorso al cosiddetto regime di perfezionamento passivo. La Germania dell'Ovest e i Paesi Bassi enfatizzarono la razionalizzazione e, in particolare, questo regime doganale.<sup>6</sup> Al contrario, Francia, Belgio, Gran Bretagna e Italia puntarono su una politica di aiuti alla produzione e all'occupazione. La tensione tra le politiche neoliberali e quelle neoprotezioniste fece sì che sia le politiche commerciali della Cee sia le sue restrizioni fossero regolate dalle politiche industriali dei singoli paesi membri.

La Spagna non partecipò a tale discussione in quan-

to non era ancora membro della Cee e anche perché si trovava a essere un paese ricevente piuttosto che uno generatore di ricorsi al regime doganale di perfezionamento passivo. A ogni modo, come spiegherò più avanti, la Spagna preferì adottare una politica di aiuti pubblici alla produzione tessile e dell'abbigliamento, come fece il Belgio, e negli anni ottanta, insieme a quest'ultimo, emerse come produttrice d'alta moda.

#### BELGIO E SPAGNA. PROBLEMI DIFFERENTI, MEDESIMA SOLUZIONE

Nonostante Belgio e Spagna per ristrutturare l'industria tessile avessero preso misure simili, i problemi di quel settore nei due paesi e, in generale, le loro necessità, anche considerando la loro posizione all'interno dell'Europa, erano differenti. L'obiettivo era quello di riportare la produzione belga e spagnola dell'abbigliamento ai livelli di Francia e Italia, cioè riposizionare entrambi i paesi come produttori di abbigliamento di alta qualità. La promozione del tessile necessaria al raggiungimento di questo obiettivo implicava la gestione dell'effetto "paese-di-provenienza": furono quindi creati marchi come "Moda Belga" o "Moda dalla Spagna" per mettere in atto questa strategia. Campagne pubblicitarie di ampio raggio sostenevano la creatività locale e stimolavano la domanda interna, facendo leva sull'origine nazionale dei prodotti; inoltre, il lancio di stilisti locali contribuì a diffondere la nozione di qualità.

Nel 1983 venne presentato un piano belga di ristrutturazione. Come con il precedente la Commissione europea limitò il suo intento protezio-

<sup>5</sup> M. Godet, O. Ruyssen, *The Old World and the New Technologies. Challenges to Europe in a Hostile World*, Commission of the European Communities, Bruxelles-Lussemburgo 1980, p. 92.

<sup>6</sup> M.B. Dolan, "European Restructuring and Import Policies for a Textile Industry in Crisis", in "International Organization", vol. 37, n. 4, 1983, p. 599.

nista.<sup>7</sup> Questo piano quinquennale era suddiviso in tre sezioni: una sociale, una finanziaria (fino al luglio 1984) e una dedicata al terziario (fino agli ultimi mesi del 1989). Le azioni sociali servirono principalmente a facilitare il prepensionamento dei dipendenti del settore tessile, quelle finanziarie per sostenere i progetti di ristrutturazione delle imprese e, infatti, furono oggetto di negoziati tra il governo belga e la Commissione europea. Infine, le misure prese per il terziario promossero strategie industriali, studi di mercato, design e moda. In questo ambito gli aiuti pubblici andarono sia alle azioni individuali sia a quelle collettive. Le singole imprese potevano ricevere fondi per migliorare le strategie di marketing, pubblicità, promozione e collaborazione con i designer. Le azioni collettive erano finalizzate a beneficiare l'intero settore, in particolare attraverso gli stand promozionali alle fiere campionarie, i Golden Spindle (*Gouden-Spoel*) fashion award, la diffusione della campagna "Dit is Belgisch" ("Questo è belga") e la rivista "Mode, dit is Belgisch" ("Moda, questo è belga"). A differenza delle azioni sociali e finanziarie, le misure prese per il terziario vennero considerate dalla CEE prive di componenti protezioniste.<sup>8</sup>

Come avvenne in Belgio, anche la ristrutturazione del settore tessile spagnolo passò attraverso una ridefinizione della produzione interna. L'industria manifatturiera tradizionale doveva essere sostituita da quella creativa. Nell'agosto del 1981, il Piano di

Ristrutturazione dell'industria tessile fu approvato (Real Decreto 2010/1981) come uno degli undici piani settoriali di quell'anno. Il suo intento era quello di salvare il settore dalla crisi che «l'aveva colpito negli anni precedenti, crisi che era peggiorata drasticamente nel corso degli ultimi mesi».<sup>9</sup> La promozione degli stilisti avrebbe dovuto produrre articoli spagnoli all'altezza di quelli «italiani o francesi».<sup>10</sup>

#### MODA E IDENTITÀ NAZIONALE. L'EFFETTO "PAESE-DI-PROVENIENZA"

L'Istituto del Tessile e dell'Abbigliamento del Belgio (*Instituut voor Textiel en Confectie van België – ITCB*) attuò il Piano Tessile<sup>11</sup> evidenziando alcune delle cause alla base, negli anni settanta, della recessione del paese nel settore tessile. Tra le altre cose, il Belgio aveva una posizione sfavorevole rispetto alle sue controparti europee: innanzi tutto aveva alti costi di produzione; in secondo luogo, Francia, Germania e Italia possedevano un ampio mercato interno; terzo, «la Francia e ancor più l'Italia sono leader nel campo della creatività, per cui i loro prodotti non hanno bisogno di essere il più economici possibile dato che puntano su elementi che vanno oltre il loro costo».<sup>12</sup> Di conseguenza e a conferma della posizione domi-

7 J. Van Waterschoot, "Het textielplan, instrument van sectorieel structuurbeleid", in "Tijdschrift voor Economie en Management", vol. 39, n. 3, 1984, pp. 423; 427 e 432.

8 A. Meyers, R. Verjans, *Situering, analyse en evaluatie van de promotiecampagne "Dit is Belgisch"*, tesi MA non pubblicata, Economische Hogeschool Limburg 1986, pp. 45-50.

9 Boletín Oficial del Estado (BOE), "Real Decreto 2010/1981, de 3 de Agosto, sobre medidas de reconversión del sector textil", BOE 217, 10 settembre 1981, pp. 20.843-20.846.

10 N. Alonso, "La creación de moda, salida inmediata a la crisis de la industria textil", in "El País", 6 febbraio 1981.

11 J. Van Waterschoot, "Het textielplan...", op. cit., pp. 425 e 428.

12 Instituut voor Textiel en Confectie van België (ITCB), *Textiel en confectie: enkele belangrijke cijfers*, ITCB, Bruxelles 1988, p. 16.

nante sul mercato di pochi paesi europei, gli stilisti belgi preferirono nascondere le proprie origini nazionali adottando nomi dal suono italiano o inglese. Alcuni esempi sono Olivier Strelli, Scapa of Scotland, Cortina e Rivoli. La campagna pubblicitaria “Questo è belga”, da quel momento in poi, cercò di far sì che il Belgio venisse opportunamente associato ai beni di lusso e, in particolare, alla moda.

I primi lanci promozionali presero avvio durante l'autunno del 1982.<sup>13</sup> Una campagna mediatica esibiva lo slogan “Profeti della moda... ma non in patria” (“*Modeprofeten... maar niet in eigen land*”). Gli opuscoli informativi associavano la moda a oggetti di orgoglio nazionale quale, per esempio, l'Atomium di Bruxelles, attestando così che gli indumenti erano belgi al pari di questo simbolo nazionale.<sup>14</sup> Nella primavera del 1984, venne lanciata una campagna pubblicitaria che promuoveva i prodotti tessili belgi con lo slogan “Lenzuoli belgi. Ancora più deliziosi” (“*Belgisch bedlinnen. Zoveel zaliger*”). Gli annunci vennero affissi principalmente alle fermate degli autobus e dei tram per preparare il terreno all'imminente lancio del più importante canale di comunicazione di questa campagna, la rivista “Mode, dit is Belgisch” (“La moda è belga”), pubblicazione semestrale di circa 300 pagine. Essa fu lo strumento principale delle azioni collettive e creò una “comunità immaginaria” di belgi sensibili alla moda.<sup>15</sup> Proclamava l'eccellenza dell'industria dell'abbigliamento belga paragonandola a quel-

la italiana o francese e sottolineava il bisogno di fornirle sostegno. Nel primo editoriale, infatti, ci si chiedeva: «Come mai quando sentiamo “Questo pullover è italiano!” o “Questo completo è di uno stilista francese...” si accende in noi una lampadina? Che cosa manca alle nostre collezioni belghe?»;<sup>16</sup> il secondo editoriale, invece, ricordava: «Se scegli la moda belga, non solo fai una scelta consapevole di qualità, ma inoltre sostieni fortemente la nostra industria».<sup>17</sup> Simili affermazioni vennero costantemente ripetute, negli editoriali e negli articoli, dal manager dell'ITCB, Michel Baecker.<sup>18</sup>

Il tentativo di questa campagna di inculcare nei consumatori sentimenti protezionisti sortì i suoi effetti. Nel 1984 un'indagine svolta su 1.000 lettrici di “Mode, dit is Belgisch” rivelò che per il 54% di loro l'origine del prodotto era decisiva come motivazione d'acquisto, in particolare per salvaguardare l'occupazione nazionale.<sup>19</sup> Nel 1987, il manager commerciale dell'ITCB dichiarò che la campagna “Dit is Belgisch” «aveva giocato un ruolo formativo ed educativo importante per un pubblico che mostrava un interesse sempre maggiore nei confronti della moda. Le donne belghe – e anche gli uomini – si sentono ancora strettamente coinvolte in questo fenomeno e stanno acquistando maggiore consapevolezza nel campo della moda».<sup>20</sup> Di conseguenza

13 I. Renson, “Terugkijken op 20 jaar”, in “Weekend Knack. Mode, dit is Belgisch”, n. 37, 10 settembre 2003, p. 90.

14 A. Meyers, R. Verjans, *Situering, analyse en evaluatie...*, op. cit., pp. 80-81.

15 B. Anderson, *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, Verso, Londra-New York 1991 [1983].

16 H. Ravijs, “Editoriaal”, in “Mode, dit is Belgisch”, n. 1, 1984, p. 3.

17 Id., “Editoriaal”, ivi, n. 2, 1984, p. 3.

18 M. Baecker, L. De Cock, “Editoriaal”, ivi, n. 6, 1986, pp. 4-5; M. Baecker, “In 1987 mogen we trots zijn op onze Belgische mode”, ivi, n. 8, 1987, p. 116.

19 J.P. Peckstadt, “Mode, dit is Belgisch... een voltrefter”, ivi, n. 2, 1984, p. 177.

20 L. De Cock, “Mode, dit is Belgisch, een onvervangbaar werkinstrument zowel voor het publiek als voor fabrikanten”, ivi, n. 8, 1987, p. 117.

la campagna invocò ripetutamente l'identità belga e si appellò alla responsabilità collettiva per salvare le "nostre" industrie tessili e dell'abbigliamento.<sup>21</sup> Fino al 1990, questa pubblicazione costituì un canale di comunicazione privilegiato tra le iniziative istituzionali, lo sviluppo della moda e il consumatore. Innalzare il livello qualitativo della moda belga comportava mettere in campo nozioni di autorità. L'alta moda può essere davvero considerata lo scalino più alto della produzione dell'abbigliamento per quanto riguarda il prestigio e la raffinatezza e, poiché l'obiettivo della moda belga era emulare quella francese e italiana, questo divenne il compito principale. Iniziative come i Golden Spindle award contribuirono al lancio di stilisti con nomi belgi anche nel suono, come, per esempio, Ann Demeulemeester, Dries Van Noten, Walter Van Beirendonck o Dirk Bikkembergs. Queste strategie promozionali permisero alla generazione successiva di stilisti di prendere il posto dei predecessori dai nomi dal suono italiano o inglese sebbene belgi quanto loro.

#### CREARE UNA CULTURA DELLA MODA IN SPAGNA: VISIONE E PRAGMATISMO

Le misure prese in Spagna per introdurre una cultura della moda ebbero un effetto simile a quanto era accaduto in Belgio. Il Centro per la Promozione del Design e della Moda (CDM) coordinò il piano e agì come intermediario tra il Ministero dell'Industria e dell'Energia e il pubblico. Il suo obiettivo era quello di costruire e diffondere l'identità della moda spa-

gnola e venne aperto nel luglio 1985 con lo scopo di promuoverla sia a livello nazionale sia internazionale. Il programma messo a punto prevedeva la creazione del marchio "Moda di Spagna" (*Moda de España*), sofisticate campagne promozionali televisive e di stampa, uno spazio televisivo sulla moda spagnola, consigli dei conduttori televisivi sull'abbigliamento e una mostra sulla storia della moda spagnola. Furono il contenuto e la ricezione della mostra del 1987 "Spagna, 50 anni di moda" (*España, 50 años de moda*), sponsorizzata dal CDM, a plasmare l'alto profilo della moda spagnola.<sup>22</sup> Essa scelse come punto di partenza il 1937, anno in cui lo stilista spagnolo Cristóbal Balenciaga (1895-1972) presentò la sua prima sfilata a Parigi. Richiamare la figura di Balenciaga fu una chiara strategia di marketing per legittimare e storicizzare la moda nazionale. Analogamente, nel 1987, per iniziativa del Ministero dell'Industria e sotto il coordinamento del CDM, vennero istituiti i National Fashion Awards Cristóbal Balenciaga.<sup>23</sup> I vincitori di quell'anno furono Giorgio Armani (miglior stilista internazionale), Antonio Mirò (miglior stilista nazionale), Niki Bosch (miglior ditta tessile), e Sybilla (nuovo talento emergente). Con questi premi il profilo della moda spagnola era già stato delineato: aveva una sua propria storia in grado di riempire il suo passato e un premio annuale capace di dare un orientamento al suo futuro.

Anche quando la Spagna fu in grado di gestire il suo

22 J. Antón, "La exposición España: 50 años de moda reúne diseños de medio centenar de creadores", in "El País", 26 ottobre 1987; R. López de Haro, "Una exposición resume 50 años de diseño de moda en España", ivi, 5 febbraio 1988.

23 "El Ministerio de Industria crea los Premios Nacionales de la Moda", in "El País", 13 dicembre 1987.

21 M. Billig, *Banal Nationalism*, Sage, Londra 1995, p. 93.

talento creativo e di conseguenza di accumulare lo stesso capitale simbolico di un'economia avanzata, era chiaro che il costo della sua forza lavoro era ancora inferiore a quello degli altri paesi europei. Alcune imprese seppero associare l'affermarsi di una "cultura della moda" alla relativa competitività della forza lavoro. L'esempio più lampante è quello del produttore Inditex, il proprietario di diversi marchi tra cui il più conosciuto è Zara, che costituisce il 70% del suo fatturato. Un'azienda che per la produzione di abbigliamento creativo di alto livello a prezzo contenuto impiegava la forza lavoro di una regione emergente della Spagna tessile, la Galizia. Se l'industria tessile e dell'abbigliamento era tradizionalmente presente in Catalogna e a Valencia, la Galizia emerse come la regione con meno occupati, ma con una tendenza alla crescita.<sup>24</sup> Nonostante i salari spagnoli non fossero bassi quanto quelli dei paesi in via di sviluppo, erano comunque decisamente inferiori rispetto agli altri paesi europei, come già affermava la prima stesura del Piano Tessile del 1981.<sup>25</sup>

La Inditex è stata capace di mantenere al minimo il livello di esternalizzazione di alcune fasi della produzione, cosa che ha permesso all'azienda di controllare da vicino l'intero processo e di apportarvi modifiche ogni qualvolta ne sentisse la necessità. Il successo della Inditex è derivato dalla creazione di un'agile catena di approvvigionamento in grado di rispondere velocemente alle richieste sempre diverse del cliente, resa possibile dall'integrazione

verticale del processo produttivo.<sup>26</sup> La strategia di Zara è quella di internalizzare solo quelle operazioni che aumentano l'efficienza dei costi attraverso economie di scala (colorazione, taglio, etichettatura e confezionamento). Tutte le altre attività, comprese le fasi di finitura che richiedono manodopera intensiva, vengono completate da una rete di più di 300 piccoli subfornitori, ciascuno specializzato in una parte specifica del processo di produzione o in un determinato tipo di indumento. Questi subfornitori lavorano esclusivamente per la casa madre di Zara, la Inditex S.A. In cambio, ricevono il supporto tecnico, finanziario e logistico necessario per raggiungere gli obiettivi relativi alla qualità in tempi stringenti. Il sistema è abbastanza flessibile da riuscire a gestire improvvisi cambiamenti nella domanda, il dubbio è se lo stesso sarebbe potuto accadere con un'azienda localizzata in Belgio o anche con la controparte svedese di Zara, H&M. Alla base delle iniziative governative di sostegno al settore c'erano i concetti di autorialità e stile; tuttavia, il settore privato cercò di trarre vantaggio dagli aspetti meno post industriali dell'industria spagnola.

#### CONCLUSIONE

La nostra tesi è che l'utilizzo della moda come potente icona dell'identità nazionale da parte degli stati europei va inquadrato nell'ambito di un sistema economico post industriale. Il rimodellamento dell'identità nazionale belga e spagnola, seguendo l'esempio italiano, supera l'approccio puramente

24 A. Revilla Bonnin, "The Fashion Industry in Galicia: Understanding the 'Zara' phenomenon", in "European Planning Studies", vol. 10, n. 4, 2002, p. 527.

25 Cfr. p. 189 di questo articolo [Ndi].

26 K. Ferdows, M.A. Lewis, J.A.D. Machuca, "Rapid-Fire Fulfillment", in "Harvard Business Review", novembre 2004, p. 106.

economico e richiede un'analisi ibrida economico-culturale del fenomeno. Durante gli anni ottanta, l'affermazione di concetti quali "moda belga" o "moda spagnola" fu frutto, in misura diversa, delle iniziative promozionali pubbliche; questi marchi devono essere infatti visti come il risultato di azioni istituzionali coordinate. Su questa linea il Belgio puntava a proteggere la propria produzione tessile stimolando la domanda interna, dato che doveva rispettare le regole europee del libero mercato. Al contrario, la Spagna non era ancora limitata dalle leggi europee, ma aiutò il suo marchio "made in" a fare un salto di qualità pensando al futuro prossimo. Il ricorso alla creatività e allo stile può essere spiegato soltanto con l'inserimento di entrambi i paesi nella logica della società post industriale. Logica che si fonda su diversi fattori: l'inevitabile divisione internazionale del lavoro, la difficoltà di mantenere misure nazionali protezioniste e le aspettative delle economie avanzate di diventare competitive quali centri di creatività.

I piani di risanamento industriale di Belgio e Spagna puntavano ad associare l'origine nazionale dei prodotti alla loro qualità e, di conseguenza, allineavano la loro provenienza geografica a quella di altri paesi meglio posizionati. Con questo intento, l'ITCB belga utilizzò una serie di strumenti che potesse dare ai prodotti locali una certa *allure* straniera. Allo stesso modo, i piani spagnoli miravano a conferire al *made in Spain* la stessa aura sacra che possedevano la moda francese o italiana, a dimostrazione del fatto che i consumatori comprano i prodotti non solo pensando alla qualità, ma anche alle connotazioni simboliche di un luogo. Poiché né la moda belga né quella spagnola erano così legate al prestigio quanto le altre, questo legame "immaginario" doveva essere creato. Fu così che l'assetto post industriale creò

alcune identità interscambiabili globalmente accettate. In entrambi i casi di studio, si può affermare che la riconfigurazione di un'identità nazionale rispondeva a parametri stranieri, nel senso che furono gli esempi stranieri a essere presi come modelli. Nella logica post industriale, Spagna e Belgio dovettero migliorare il loro livello come produttori di abbigliamento per allinearsi a quello di altri paesi europei. Sempre nel caso dei due paesi in esame, le strategie per ricalibrare la domanda interna emersero in un generale clima di liberismo. Emulare le industrie nazionali di altri paesi, e dunque le caratteristiche nazionali straniere, sembra essere la risposta economica al mondo globalizzato, ma allo stesso tempo può richiedere misure protezioniste. In questo caso, il paradosso di una globalizzazione che alimenta il nazionalismo è spiegato in termini economici e culturali.

Oggi l'assetto post industriale sta raggiungendo quei paesi che prima erano in via di sviluppo. Dopo la produzione emigra anche l'alta tecnologia: sarà la creatività l'unica industria rimasta per le economie della "prima ondata" post industriale? E per quanto tempo? Dopo queste esperienze, le raccomandazioni all'industria di emulare esempi di successo potrebbero divenire obsolete, poiché gli esempi che hanno successo oggi non lo avranno domani. La ricerca di un nuovo assetto passa attraverso l'inevitabile interconnessione delle economie nazionali e l'applicazione della creatività a ogni stadio del ciclo produttivo.

# AUTOPRODUZIONE E INDIPENDENZA. IL CASO DI BUENOS AIRES

di Alessandra Vaccari, Dipartimento del progetto  
Università Iuav di Venezia

La *self-reliant fashion* è oggi un fenomeno di portata globale che riguarda i paesi europei ed extraeuropei, compresi quelli tradizionalmente esclusi dalla mappa per quanto riguarda l'industria e la storia della moda. Uno di questi è l'Argentina che, con poche eccezioni, è ancora carente di studi a livello nazionale e internazionale, nonostante la crescente rilevanza acquisita dalla sua moda in termini di design, di industrie creative, di identità nazionale e di sviluppo economico.

L'articolo riflette sulle trasformazioni della moda contemporanea e del suo sistema prendendo le mosse dal primo International Forum on Self-reliant Fashion Design che si è svolto a Buenos Aires l'11 novembre 2010. L'espressione "*self-reliant fashion*" è qui utilizzata per indicare un grado relativamente alto d'indipendenza dall'industria della moda; un forte controllo e potere decisionale su ricerca, processo creativo, produzione e comunicazione del progetto di moda; una capacità produttiva che va dal pezzo unico alla piccola serie; una stretta relazione del designer con i suoi clienti. Tenendo

conto dei temi emersi durante il forum, l'articolo esamina il ruolo dei designer *self-reliant* e il loro attivismo per lo sviluppo di una nuova percezione della moda. Un'attenzione particolare è rivolta al caso di Buenos Aires, dove la moda *self-reliant* ha svolto un ruolo cruciale nel corso degli ultimi quindici anni, diventando un aspetto centrale della produzione creativa, culturale e politica del paese. In Argentina, dopo il 2001, la moda è emersa con successo dalla situazione economica di *post-default*. Uno dei motivi che spiega la rapida crescita di una scena della moda *self-reliant* è la **capacità di quest'ultima di appagare** la domanda interna di moda che la politica nazionale del periodo post-crisi non permetteva di soddisfare attraverso l'importazione dall'Europa o dal Nord America. Le energie creative e produttive argentine, con epicentro a Buenos Aires, hanno così avuto un'opportunità di sviluppo e sono riuscite a cambiare il corso del sistema moda nazionale e a ricrearne l'immagine. Tutto questo è avvenuto facendo ricorso a un proprio retaggio culturale e a una visione della moda di origine europea, ma

radicata nella storia postcoloniale del paese.<sup>1</sup>

L'International Forum on Self-reliant Fashion Design si è posto l'obiettivo di valutare la portata interculturale di tale fenomeno. Ospitato dalla sede argentina dell'Università di Bologna e organizzato in collaborazione con il Centro Metropolitan de Diseño di Buenos Aires, il forum è stato un'occasione per discutere, condividere esperienze e stabilire rapporti tra accademici, designer, distributori di moda e rappresentanti delle istituzioni. Il forum ha beneficiato della partecipazione di Andrea Saltzman (Universidad de Buenos Aires), Celia Turquesa Topper (Universidad Argentina de la Empresa), Daniela Sartori e César Albarracín (Cèsartori), Marina Pérez Zelaschi (Instituto Nacional de Tecnología Industrial), Min Agostini (Min Agostini), Sofía Marré (Fundación Pro Tejer), Vicky Salías (Universidad de Buenos Aires), Emiliano Blanco e Camila Milesi (Kostüme), Javier Estebecorena (HE Hermanos Estebecorena), Jimena Nahón (Catalogue), Marcelo Giacobbe (Marcelo Giacobbe), Mariana Szwarc (Salripuedes), Vicente Donato (Università di Bologna), Yumiko Takemoto (HP France) e Alessandra Vaccari (Università Iuav di Venezia). Il forum è stato da me ideato durante un periodo di ricerca svolto presso il campus di Buenos Aires dell'Università di Bologna e coordinato insieme a Vicky Salías, quando era responsabile del settore moda presso il Centro Metropolitan de Diseño di Buenos Aires.

Dal forum è emersa l'importanza della lezione argentina, che oggi appare particolarmente istruttiva sullo sfondo della crisi internazionale. Essa sta, infatti, cambiando l'equilibrio di potere tra diversi sistemi di moda, come dimostra il progressivo indebolimento del settore della moda europea e il rafforzamento di paesi come il Brasile e la stessa Argentina. Con il termine crisi intendo qui l'opportunità e la necessità di rivedere i valori presi come riferimento fino a un certo periodo, seguendo la definizione recentemente proposta dal designer e teorico Gui Bonsiepe.<sup>2</sup>

L'articolo si concentra su quattro temi rilevanti emersi nel corso del forum e che appaiono utili da analizzare anche al di là della specificità politica ed economica argentina.<sup>3</sup> Questi quattro temi considerano la moda *self-reliant* in termini di formazione accademica, definizione semantica, comunicazione e promozione e infine ricerca.

#### FORMAZIONE ACCADEMICA

Uno degli aspetti su cui il dibattito del forum si è maggiormente concentrato è stato il ruolo della formazione accademica nel campo del design della moda. Dalla fine degli anni ottanta del XX secolo,

1 Sul rapporto tra storia della moda argentina e politica postcoloniale: R.A. Root, "Tailoring the Nation: Fashion Writing in Nineteenth-Century Argentina", in "Fashion Theory", vol. 4, n. 1, 2000, pp. 89-117; Id., *Couture and Consensus: Fashion and Politics in Postcolonial Argentina*, University of Minnesota Press, Minneapolis 2010.

2 G. Bonsiepe, "Design e Crise", in "Agitprop", vol. 4, n. 44, 2012 ([http://www.agitprop.com.br/?pag=repertorio\\_det&id=75&titolo=repertorio](http://www.agitprop.com.br/?pag=repertorio_det&id=75&titolo=repertorio)).

3 Sulla moda argentina post-crisi 2001: A. Vaccari, "La moda in tempo di Crisi. Il Movimento argentino del disegno indipendente", in C. Giorelli (a cura di), *Abito e identità: Ricerche di Storia letteraria e culturale*, vol. 20, Ila Palma, Palermo-San Paolo 2010, pp. 271-298.

l'istituzione presso l'università pubblica argentina di un corso di laurea in Design del tessuto e dell'abbigliamento ha costituito un fattore chiave per lo sviluppo della nuova scena *self-reliant*. Un tale sviluppo ha stimolato, di rimando, una domanda di formazione che ha portato al rafforzamento dei corsi di laurea in moda nell'università pubblica e, allo stesso tempo, alla nascita di analoghi corsi nelle università private. Questa rete di istituzioni, pubbliche e private, è stata rafforzata dalla fondazione, nel 2001, del Centro Metropolitano de Diseño di Buenos Aires, un ente pubblico nato con lo scopo di sviluppare le industrie creative argentine, anche per mezzo di corsi di formazione professionale e di progetti d'incubazione d'impresa. Tale rete ha beneficiato anche della presenza dell'Instituto Nacional de Tecnología Industrial, con compiti di osservazione e di ricerca, e della Fundación Pro Tejer, un'organizzazione senza scopo di lucro nata per promuovere la ricerca e la formazione nel settore del design della moda come parte di una strategia di sviluppo dell'industria agrotessile post 2001.

La sperimentazione che l'Università di Buenos Aires ha cominciato a mettere in campo nell'ambito della formazione di fashion designer alla fine degli anni ottanta ha portato all'introduzione di metodologie didattiche non basate su logiche industriali, ma centrate invece su ricerca individuale, studio morfologico, rapporto dell'abito con il corpo e sperimentazione di materiali. A tale metodologia si è associato un forte approccio concettuale al design della moda, che ha tenuto conto del contesto argentino compensandone le carenze produttive del settore industriale. Ciò rappresenta un caso particolarmente interessante e sul quale riflettere, anche rispetto alla situazione post industriale europea,

in cui i problemi di delocalizzazione continuano a prevalere e le piccole attività indipendenti costituiscono, per le nuove generazioni di designer, una concreta opportunità di lavoro a conclusione degli studi universitari.

#### UNA DEFINIZIONE DI MODA

Andrea Saltzman, professore presso l'Università di Buenos Aires, ha svolto un ruolo fondamentale nello sviluppo della metodologia didattica del design della moda. Durante il forum, Saltzman ha condiviso la sua esperienza di insegnamento e ha raccontato la storia dei corsi di laurea in design dell'abbigliamento sin dalla loro costituzione nel 1989, sottolineando la mancanza di una moda locale da cui partire per costruire una nuova tradizione. Saltzman ha dichiarato come, in quel periodo, nessuno avesse idea del *diseño de autor* (espressione usata a Buenos Aires come sinonimo di moda indipendente), che di lì a poco si è manifestato come uno dei fenomeni più peculiari della moda argentina post-crisi e che l'insegnamento a livello universitario del design della moda ha contribuito a stimolare.<sup>4</sup>

Le ricostruzioni storiche di quel periodo hanno dato molta enfasi al carattere d'avanguardia della nuova scena della moda argentina e alla mancanza di relazioni con il passato. Il movimento del *diseño de autor* è diventato sinonimo di originalità e ha svolto un ruolo di primo piano nella ridefinizione

4 A. Saltzman, *El cuerpo Diseñado: Sobre la forma en el proyecto de la vestimenta*, Paidós, Buenos Aires 2004; Id., "O design vivo", in D. Baduy Pires (a cura di), *Design de Moda: olhares diversos*, Estação das Letras e Cores, San Paolo 2008, pp. 305-318.

dei confini del sistema della moda nazionale.<sup>5</sup> La questione dell'identità della moda è sempre anche semantica, come ha sottolineato durante il forum Marina Pérez Zelaschi dell'Instituto Nacional de Tecnología Industrial. Trovare un nuovo nome a un fenomeno di moda – *self-reliant fashion* nel nostro caso – è quindi anche un modo per definire una visione e comunicarla.

In Europa, che la storia identifica convenzionalmente come la culla della moda moderna, tali sforzi di ridefinizione hanno una tradizione consolidata e storicamente sono stati utilizzati per indicare sistemi della moda complementari o in conflitto: per esempio *haute couture*, *street style* e *fast-fashion*. È il momento di aggiungere *self-reliant fashion* alla lista?

#### PROMOZIONE E COMUNICAZIONE

Il caso dell'Argentina mostra come le politiche pubbliche di promozione possano funzionare per rafforzare l'identità di un sistema della moda debole e per comunicare la capacità di generare valori culturali e tendenze. Dal 2007, l'Instituto Nacional de Tecnología Industrial, insieme alla Fundación Pro Tejer, organizza annualmente l'iniziativa *Por la calle* (Nella strada), un circuito tra gli spazi commerciali gestiti da *self-reliant designer* di Buenos Aires e delle principali città argentine. Scopo del circuito è mettere in relazione e dare visibilità a chi gestisce attività di piccole dimensioni sparse sul territorio nazionale e, allo stesso tempo, aumentare la consapevolezza del pubblico riguardo al movimento di

produzione di moda indipendente. Il *pay-off* dell'intervento – l'Argentina fa tendenza – mostra il livello di consapevolezza della necessità di sperimentare strategie di comunicazione e di promozione della moda *self-reliant* che siano alternative alle sfilate e adeguate alla scala ridotta e frammentata di questo tipo di produzione.

Il forum di Buenos Aires ha evidenziato la necessità di pensare in termini di circuito anche attraverso lo sviluppo di una comunicazione specializzata e la sperimentazione di nuovi concetti di rivista. Quest'ultimo è il caso del magazine "Catalogue", presentato durante il forum da Jimena Nahón, che ne è la fondatrice e l'editor. "Catalogue" è una rivista indipendente che offre una visione delle nuove tendenze e anche una guida allo shopping con foto e prezzi delle collezioni di designer e marchi argentini.

Yumiko Takemoto, che ha seguito da vicino lo sviluppo della scena del design argentino per conto della società giapponese di distribuzione HP France, ha partecipato al forum via web. Nel suo intervento, ha sottolineato la necessità di far crescere una nuova generazione di appassionati di moda, ancora poco sviluppata in Argentina. Secondo Takemoto, tale obiettivo potrebbe essere raggiunto tramite canali di comunicazione innovativi, per esempio attraverso la pubblicazione di riviste per adolescenti da distribuire non nelle edicole o nelle librerie, ma nei chioschi di *golosinas* (dolci) che svolgono un ruolo iconico nella vita urbana argentina e sono particolarmente frequentati da ragazze e ragazzi.

5 Cfr. S. Saulquin, *Historia de la moda Argentina. Del miriñaque al Diseño de autor*, Emecé, Buenos Aires 2006; Ead., *La moda en la Argentina*, ivi, 1990.

## RICERCA

Istituzioni pubbliche come il già ricordato Instituto Nacional de Tecnología Industrial si sono occupate di documentare la moda argentina attraverso la mappatura e la raccolta di materiale iconografico e interviste sugli aspetti creativi e produttivi del lavoro dei designer. Tutti i materiali raccolti sono a disposizione del pubblico e sono stati analizzati sulla base di criteri quali la provenienza dei designer, il background professionale, il rapporto con il loro territorio e di benefici in termini di sviluppo locale della produzione industriale o artigianale. Il cosiddetto *diseño de autor* è emerso da questa indagine come un'industria creativa che esercita un impatto economico e si alimenta a contatto con la cultura locale. Questa ricerca qualitativa sul campo è stata integrata nel 2011 da un'inchiesta quantitativa nazionale, con dati su esportazioni, forza lavoro e dimensione delle imprese.<sup>6</sup> Durante il forum, Sofía Marré della Fundación Pro Tejer ha sostenuto l'importanza dell'attività di ricerca a livello nazionale per aiutare i designer a sentirsi parte del movimento di *diseño de autor* e per contribuire a mettere in relazione progettazione d'abbigliamento e produzione tessile.

L'intervento di Camila Milesi, co-titolare del marchio *Kostüme*, ha offerto una definizione di designer «come nodo in una rete di prestazioni di cui beneficiano molte persone». Uno dei punti controversi del dibattito è stato se considerare l'autoproduzione e l'indipendenza nel settore della moda una tappa di un processo di sviluppo o un obiettivo finale.

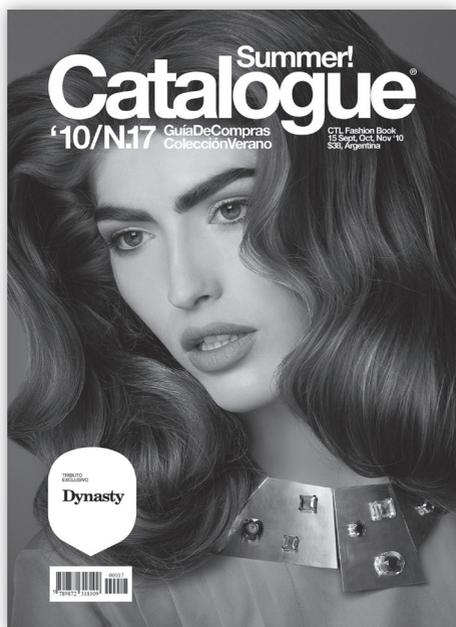
## CONCLUSIONI

La scena del *diseño de autor* argentino è un caso di studio pionieristico per la comprensione della moda *self-reliant* in una prospettiva interculturale e geograficamente diversificata. I quattro punti che sono emersi dal forum di Buenos Aires riassunti in questo articolo sono importanti per riflettere e intervenire su tale fenomeno, considerando la dimensione globale che l'autoproduzione nella moda ha recentemente acquisito, e ancora di più perché l'Argentina appare come un modello da prendere in considerazione e da studiare dal punto di vista di una Europa in crisi.

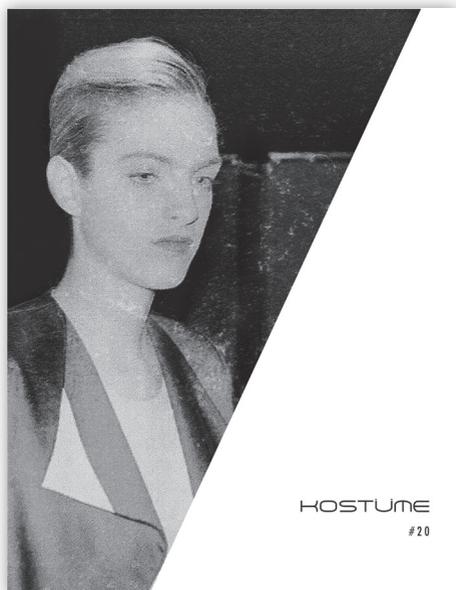
Nel suo saggio intitolato *Design and Crime*,<sup>7</sup> il critico d'arte Hal Foster augura al design di poter ritrovare l'autonomia perduta, interpretando il fatto che esso sia diventato sempre più pervasivo e vicino alle persone come manifestazione della sua forte dipendenza dal mercato. Con pochi vincoli rispetto alle grandi industrie, la moda *self-reliant* – grazie alla sua natura autonoma e individualista – potrebbe incontrare le aspettative di Foster.

6 P. Marino, L. Mon, S. Marré, *Diseño de Indumentaria de Autor en Argentina. Diagnóstico productivo e impacto económico basado en la Encuesta Nacional de Diseño de Indumentaria de Autor 2011*, Instituto Nacional de Tecnología Industrial, Buenos Aires 2011.

7 H. Foster, *Design and Crime (and Other Diatribes)*, Verso, Londra 2002 [trad. it. *Design e Crime*, Postmedia books, Milano 2003].



1



2

1. "Catalogue Fashion Book", copertina n. 17 settembre-novembre 2010

2. "Kostume" di Emiliano Blanco e Camila Milesi

3. Finale della sfilata di Vero Alfie, Jazmin Chebar, Juana de Arco, Cecilia Gadea, Kostume, Pesqueira TM, Pablo Ramirez, Tramando, Trosman. Centro Metropolitano de Diseño, Buenos Aires, 2010



3

# GIANNISERRA

---

## MILANO

### GIANNI SERRA

Il percorso creativo di Gianni Serra lo porta dalla Sardegna a Milano, dove ha studiato Fashion design e dove ha sede la sua attività. Ha lavorato a Roma, curando lo styling per libri e riviste di moda. Dopo avere realizzato costumi per il teatro e aver collaborato con numerosi artisti, ha aperto un proprio atelier, dove ha creato collezioni di pezzi unici, basate sulla ricerca dei materiali e sulle tecniche sartoriali tradizionali. Le collezioni del suo atelier sono state presentate ad Altaroma. Nel 2009 si è trasferito a Milano, dove ha creato la prima collezione di *prêt-à-porter* che porta il suo nome e nello stesso anno ha partecipato come finalista al concorso Who Is On Next. Dal 2011 è docente di Design della moda all'Università Luav di Venezia. Il marchio Gianniserra racchiude tutte le esperienze del suo ideatore e nasce dalla necessità di creare capi comodi, piacevoli al tatto, e soprattutto di far sentire a proprio agio chi li indossa. Le collezioni Gianniserra sono realizzate in Italia e la loro identità è ben definita ed è basata sull'integrazione di basic item con dettagli e lavorazioni elaborate.

Le immagini di queste pagine raccontano la mia collezione autunno-inverno 2012/13, basata sulla sintesi dei concetti di contrasto, precisione e contemporaneità. Tutti gli elementi costruttivi sono ridotti al minimo per rafforzare un'immagine di purezza e assolutismo, dando forza alle linee e alle forme.

Il rigore delle linee classiche è enfatizzato e dissacrato dalla contemporaneità dei materiali; accostamenti preziosi creano contrasti e stratificazioni che danno alle forme e ai volumi un aspetto austero e rigoroso, ma caldo e avvolgente.

Il classico cappotto e la giacca maschile si vestono di cupi contrasti, nero assoluto e blu lunare; anche i giubbotti e i soprabiti di pelle e pelliccia hanno i toni cupi della notte riscaldati da imbottiture di cashmere nei toni polverosi del grigio. Assoluto e accecante il bianco della camicia dalla lunghezza esagerata; nero velato da caste trasparenze per l'abito lungo dove il rigore del nero si illumina del bagliore dorato delle zip, che aprendosi creano inaspettati e profondi spacchi sui fianchi. Un fragoroso color oro ricopre di luce abbagliante la pelle del completo a giacca maschile e il pantalone *slim*. Sono materiali pregiati che insieme alla cura maniacale del dettaglio e ai contrasti azzardati danno corpo a una sensualità ricercata e sussurrata. (G. S.)

#### CREDITI

Fotografo  
ALAN CHIES

Styling  
ROSSANA PASSALACQUA

Modella  
ELOIZA MELO @ELITE

Makeup e hair styling  
CRISTINE DUPUYS









# NUOVE MODE POSSIBILI?

di Guya Manzoni, Isola della Moda, Milano

Intervista di Rosa Chiesa, giornalista

Milano oltre a essere considerata capitale della moda è anche sede di pratiche innovative del settore? Si tratta di presenze episodiche o esiste un sistema *self-reliant* locale e strutturato? Dagli anni settanta è all'immagine di Milano che sono associati i nomi delle celebrità del design della moda italiana: da Walter Albini a Krizia, da Giorgio Armani a Gianfranco Ferré. Ma che cos'è successo dopo? Milano oggi è un'eredità ingombrante, un ostacolo o un incentivo per delineare nuove visioni della moda? L'intervista è un contributo per rispondere a queste domande. Guya Manzoni, fondatrice nel 2004 di Isola della Moda, racconta qui la sua esperienza, quella di un negozio che dalla semplice vendita di T-shirt autoprodotte si è trasformato in fornitore di servizi a supporto dell'intero processo: dall'ideazione del capo fino all'organizzazione di un evento promozionale.

L'intervista, raccolta presso lo showroom di via

Mercantini 15, documenta un momento di passaggio importante per Isola, che abbandona l'aspetto retail per concentrarsi sull'agenzia di servizi, inaugurando da settembre 2012 un progetto di "Banca del tessuto", dai risvolti economici virtuosi, che valorizza le pratiche di recupero di prodotti di scarto di grandi aziende, alimentando il sistema delle microimprese.

ROSA CHIESA. COME DEFINIRESTI ISOLA DELLA MODA?

GUYA MANZONI. Isola della Moda è stata concepita nel 2004 come un negozio. Oggi – anche attraverso un lavoro sul branding del nuovo spazio dove ci trasferiremo [in Bovisa, via Mercantini 15, Ndr] – sta avvenendo un passaggio fondamentale, da punto vendita a fornitore di servizi. Diventeremo una sorta di agenzia creativa, anche se questa definizione

è un po' riduttiva rispetto allo spettro di attività che gestiremo: la conduzione di un punto vendita rappresenta solo la conclusione di un processo; da oggi – ed è qui che risiede la vera novità del nostro progetto – seguiremo tutto quello che avviene prima di questa fase.

R. C. COME NASCE ISOLA DELLA MODA?

G. M. Nasce in risposta all'esigenza di trovare uno spazio per proporre la linea di T-shirt del mio socio, Luca Cunati, comunicandone le caratteristiche legate all'autoproduzione: realizzata in Italia, fatta a mano, risultato di una microproduzione che coinvolgeva anche in termini grafici e artistici una serie di scene creative del territorio. In uno spazio di quasi 100 metri quadrati, adatto per dimensioni ad accogliere una varietà di prodotti, abbiamo cominciato a coinvolgere amici, conoscenti o, tramite

il passaparola, persone che condividevano con noi la produzione *hand-made* e sostenibile, che gravitavano nello stesso microcosmo e aderivano a valori comuni.

R. C. QUAL È L'IDEA NUOVA CHE PROPONE ISOLA DELLA MODA? FUORI DAI CIRCUITI UFFICIALI CHE TIPO DI SISTEMA INAUGURA IL VOSTRO FARE MODA?

G. M. A partire da una storia commerciale personale, Isola della Moda si è trasformata in luogo di scambio e di incontro per persone che, pur lavorando nel settore, se ne erano rese indipendenti, persone in cerca di percorsi alternativi. La novità è stata quella di inaugurare un sistema di rete nel quale fosse possibile condividere saperi, conoscenze e informazioni, con una volontà di superare l'aspetto concorrenziale caratteristico del settore.

Creando connessioni informali (che via via stiamo formalizzando attraverso contratti di rete ecc.) tra persone che condividevano il concetto di autoproduzione (prodotto artigianale o realizzato da una piccola attività) e di sostenibilità di filiera, interessate a un certo tipo di ricerca sui materiali e unite dalla sensibilità per un gusto stilistico proprio di un prodotto non banale, Isola della Moda ha creato un bacino di scambio in cui far confluire tutte quelle informazioni attorno alla produzione, alla distribuzione e ai contatti (normalmente considerate tabù), rendendole disponibili per tutti gli aderenti al progetto.

R. C. SIETE NATI CON QUEST'IDEA DELLA RETE E POI DELLA FORNITURA DI UN SERVIZIO?

G. M. Pur senza averlo pianificato, noi per primi con le T-shirt abbiamo cominciato a condividere i nostri laboratori di produzione e quelli di serigrafia, mettendo a disposizione di altri l'intera filiera produttiva, nell'ottica di fornire un servizio alle start-up, che a partire dalla realizzazione di un'etichetta personalizzata arrivava a includere la concezione di un packaging e la vendita. Proporzionalmente alla crescita dei partecipanti al progetto Isola della Moda si è sviluppata un'offerta di prodotto variegata che oggi include la confezione e il tessuto, ma è anche cresciuta, arricchendosi, la quantità di informazioni e contatti che ha generato nuove possibilità di lavoro, sulla comunicazione, sugli eventi, sulla fotografia, sulla scelta di location e sulla partecipazione alle fiere.

R. C. ISOLA DELLA MODA NASCE DA UN BISOGNO DEGLI UTENTI O HA L'ASPIRAZIONE DI CREARE NUOVI BISOGNI (COME AVVIENE NELLA MODA UFFICIALE) DIVERSIFICANDONE LA NATURA?

G. M. Nasce essenzialmente come risposta a un bisogno, sia dal punto di vista della produzione sia per l'aspetto di servizio, e dalla necessità di creare una rete attorno al concetto di "moda critica", che oggi, per esempio, è una definizione indicizzata su Google e, a differenza di prima, come si dice, esiste! L'intenzione era quella di offrire una serie di servizi collegati di assistenza all'intero processo e creare un contenitore capace di convogliare le informazioni parziali, raccolte individualmente, per ridistribuirle alla collettività dei partecipanti.

R. C. ISOLA DELLA MODA RIUNISCE ALCUNI MARCHI ESTERNI E DUE PROPRI. COME SI CONCILIA IL LAVORO DI GESTIONE DELLO SHOWROOM CON QUELLO DI PROMOZIONE DI MARCHI PROPRI?

G. M. L'attività di showroom è ancora in fase molto embrionale, la parte di dettaglio invece, di vendita al pubblico, è sempre stata impostata in modo totalmente democratico, appoggiandosi al concetto di *sharing* che, in questo contesto, significa autonomia del designer/stilista nella fase di allestimento del suo prodotto: dalla gestione del proprio spazio, alla scelta dei capi da esporre, a come vestire il manichino. I nostri marchi, la linea donna Laboratorio Isola, la microlinea con la quale abbiamo esordito non pensata per una distribuzione, e Na'at, esito della collaborazione con la stilista Samanthakhan Tihsler, che rappresenta l'aspetto evoluto dell'idea iniziale, hanno sempre ricevuto il medesimo trattamento dei marchi ospitati, in termini fisici e visivi. Il tema della particolarità del marchio ha da sempre animato le nostre scelte ma, in termini visivi, la dispersione derivante da un sistema di allestimento "partecipato", quindi non

uniforme, è stata bilanciata da una strategia di retail attenta a valorizzare il progetto complessivo più che il singolo prodotto.

R. C. LA FORZA DEL GRUPPO HA AVUTO UN'INCISIVITÀ DIVERSA RISPETTO AL SINGOLO MARCHIO?

G. M. Il senso di questo raggruppamento è quello di non confondere il singolo con l'immagine stereotipata dei piccoli artigiani "da mercatino", ma di proporre un'alternativa per un prodotto posizionato trasversalmente tra le grandi catene di distribuzione *low cost* [H&M, Zara, Ndr] e i brand affermati, tra la piccola realtà e quella strutturata magari con negozio monomarca.

L'intervento del gruppo è servito internamente a superare la logica dell'*hand-made* e creare un'identità collettiva ed esternamente per comunicare la forza e i valori condivisi.

R. C. COME SELEZIONATE I MARCHI CHE PROPONETE NELLO SHOWROOM?

G. M. La selezione è da sempre impostata secondo due criteri principali: il progetto e lo stile. Nel passaggio concettuale da "autoproduzione" (intesa come i piccoli tentativi artigianali che non sottendono un'idea di progetto) a "moda critica", l'esistenza di una progettualità che coinvolgeva il prodotto ma anche uno "stile di vita" è diventata una condizione imprescindibile. Al di là di una preferenza per una precisa identità stilistica, lavorare come artigiani nella moda significa prima di tutto regolarizzare la propria posizione fiscale, per rispetto di un'idea di autocoscienza, poiché un lavoro ha implicazioni diverse rispetto a un

hobby. Dunque l'esito della selezione si è tradotto in partecipazione di attori consapevoli e prodotti rispondenti a questi criteri.

R. C. QUAL È IL VOSTRO MODO DI FARE RICERCA?

G. M. La forte curiosità e la necessità di intessere relazioni, ampliando le connessioni di rete, ci hanno sempre spinto a far ricerca, sia concretamente, frequentando le fiere di settore e conoscendo nuovi marchi, sia tramite gli strumenti web.

R. C. È MAI SUCCESSO IL CONTRARIO? CHE PICCOLI O GRANDI MARCHI E GIOVANI DESIGNER, MAGARI DOPO L'ESPERIENZA SCOLASTICA, SI RIVOLGESSERO A VOI?

G. M. Isola, essendo nata in un contesto di scambio informale basato sul passaparola e offrendo assistenza dal cartamodello fino alla vendita, ha sempre rappresentato un riferimento per marchi nuovi o per piccole produzioni che, dallo status di hobbistici, cambiando natura, affrontavano il passaggio a realtà professionali. In otto anni circa una cinquantina di marchi sono entrati in relazione con noi, alcuni per la produzione, altri per la comunicazione e gli eventi, altri ancora per il negozio.

Lo studente delle scuole di moda, invece, rappresenta una casistica più delicata: spesso ci siamo scontrati con delle idealizzazioni del lavoro di moda molto fantasiose e poco concrete, con persone ignare del processo reale e troppo legate alla sola fase di disegno.

Anche in questo caso dunque, il ruolo che ci è stato dato, o che ci siamo dati (ancora non è chiaro), è stato quello di continuare a imparare noi e a insegnare quello che imparavamo, a formare

studenti per esempio, in un ciclo continuo di condivisione delle informazioni.

R. C. LA VOSTRA ESPERIENZA PUÒ ESSERE LETTA COME UN NUOVO TENTATIVO DI DEFINIRE IL SISTEMA MODA, CHE SI CONFRONTA OGGI CON ALCUNE CONTINGENZE COME LA CRISI, OPPURE È UN PERCORSO ALTERNATIVO A QUELLO UFFICIALE, CHE PASSA PERÒ DA CANALI ORMAI CONSUETI PER LA PROMOZIONE E LA COMUNICAZIONE DI NUOVI MARCHI?

G. M. Mi sembra presuntuoso definire questo un “nuovo sistema di fare moda”, il nostro lavoro segue comunque le classiche fasi e i tradizionali passaggi: produzione, vendita che crea un ricarico e un guadagno. La vera differenza è data dal fatto che rappresentiamo una visione micro, che non si riconosce nel sistema ufficiale.

R. C. CHE TIPO DI SOSTENIBILITÀ ANCHE ECONOMICA HA QUESTO SISTEMA RISPETTO A QUELLO UFFICIALE?

G. M. Partendo dall’idea di creare costi condivisi, abbiamo ritenuto corretto il riconoscimento anche economico del ruolo della struttura Isola. Un valore legato alla capacità di offrire facilitazioni agli iscritti, di creare situazioni positive che favoriscano al contempo un innalzamento della qualità del lavoro e un risparmio sulle spese. I contributi per accedere ai servizi variavano a seconda della lunghezza del periodo scelto, ma si aggiravano sui 150 euro al mese, un costo contenuto rispetto ai compensi di uno showroom o di un’agenzia creativa.

R. C. QUALI STRATEGIE AVETE MESSO A PUNTO NEL VOSTRO SISTEMA “A RETE” PER ESSERE CONCORRENZIALI CON IL SISTEMA DELLA MODA?

G. M. Nel 2010 abbiamo introdotto il progetto “shop sharing”, una modalità di collaborazione fondata su una diversa politica dei prezzi che porta un vantaggio e rende sostenibili i costi sia per l’acquirente finale, sia per lo stilista. Al designer, che ha aderito al pacchetto con una quota di partecipazione e ha depositato in conto vendita il suo prodotto, viene restituito il 10% sul venduto, cifra che viene scalata dalla quota di accesso ai servizi.

R. C. CHE RAPPORTO AVETE CON ENTI, ISTITUZIONI ED EVENTI “DI POTERE” NELL’AREA MILANESE? MI RIFERISCO A EVENTI COME LA SETTIMANA DELLA MODA E A ISTITUZIONI COME LA CAMERA DELLA MODA, MA ANCHE A SCUOLE O UNIVERSITÀ?

G. M. Pur essendo a Milano, non abbiamo mai avuto o cercato rapporti con queste istituzioni, anche perché rappresentano una parte del sistema da cui prendiamo le distanze. Certamente utilizziamo l’opportunità del fermento che possono avere alcuni eventi come la Fashion Week milanese per promuovere, in parallelo, alcune nostre iniziative come le serate conviviali nelle quali, insieme a un aperitivo, proponiamo marchi nuovi ecc. Con le università, in particolare con la Cattolica [Centro per lo studio della moda e della produzione culturale Modacult, Ndr] abbiamo intrecciato rapporti sia attorno al progetto della “Banca del tessuto”, sia sulla condivisione della definizione “moda critica”.

R. C. COME SI COMPONE IL VOSTRO PUBBLICO?

G. M. In termini di target il nostro pubblico è femminile nel 90% dei casi e la nostra offerta si rivolge a una fascia d'età variabile tra i 25 e i 60 anni.

Esistono due tipologie di clienti: coloro che sono interessati al progetto, alla storia dell'abito, persone motivate da istanze etiche che chiedono un'alternativa estetica di pregio, e coloro che invece vogliono il capo di ricerca, interessati più all'estetica del prodotto che non ai requisiti di sostenibilità.

La novità sta nell'aver fatto incontrare questo target non uniforme sotto l'etichetta "Critical fashion", offrendo a chi vuole un prodotto di qualità anche il valore aggiunto della sostenibilità.

R. C. C'È DIFFERENZA TRA L'AREA DI MILANO E ALTRE CITTÀ?

G. M. L'area di Milano è la più "difficile" per chi vuole emergere nel settore moda. Esistono cittadine di dimensioni contenute nelle quali la minor diffusione di capi e marchi favorisce per un periodo più lungo la percezione di uno dei nostri prodotti come nuovo. Alcune cittadine sono anche molto ricche e non sempre vi sono diffuse le catene di abbigliamento low cost come H&M o Zara, che rappresentano una concorrenza insostenibile per noi.

R. C. MILANO PER VOI HA RAPPRESENTATO UN'OCCASIONE, UNA SCELTA PROGETTATA O POTENDO AVRETE SCELTO diversamente?

G. M. Milano è sempre stata la nostra città, quindi non abbiamo mai pensato a una possibile alternativa. Al contrario, il fatto di posizionarci all'Isola [quartiere popolare a Nord del centro cittadino,

Ndr] è stata una scelta motivata dalla specificità storica del luogo, dalle sopravvivenze artigianali, dalla presenza di spazi creativi, dal riconoscere un'affinità tra una zona dotata di microsistemi propri, pur situata al centro di Milano, e il progetto Isola della Moda che, pur appartenendo geograficamente alla zona milanese, si autoregola in modo autonomo. Oggi sfortunatamente i nuovi assetti urbani di questa porzione della città, il nuovo cantiere, il Progetto Porta Nuova e il rilancio immobiliare hanno radicalmente modificato la natura partecipativa e creativa di questo quartiere, trasformandolo in una zona di tendenza, ma spersonalizzandola.

R. C. QUESTO CAMBIAMENTO, ANCHE IN TERMINI DI FREQUENTAZIONI DI UNA FASCIA PIÙ ALTA CON DISPONIBILITÀ ECONOMICHE SUPERIORI, NON RAPPRESENTA PER VOI UN'OCCASIONE IN TERMINI COMMERCIALI?

G. M. Sì e no. Il fatto che arrivino persone con disponibilità economiche più ampie rappresenta un'opportunità ma è pur vero che questo tipo di target rimane interessato a brand "ufficiali". Non viene a comprare in via Carmagnola, preferibilmente attraverso il ponte e raggiunge corso Como perché è legato a modelli consolidati che non vengono messi in discussione.

R. C. QUESTO FATTORE DI SPERSONALIZZAZIONE HA INFLUITO SULLA VOSTRA DECISIONE DI CAMBIARE QUARTIERE?

G. M. La decisione di chiudere Isola della Moda e spostarsi in Bovisa [quartiere ex industriale a Nord di Milano, Ndr] non è stata una scelta strategica, ma neppure casuale, rientra nelle opportunità offer-

te grazie alla rete. La gestione del retail in senso stretto e l'organizzazione della fornitura dei servizi erano ormai diventate due cose inconciliabili, perciò abbiamo deciso di concludere l'esperienza della vendita al dettaglio, concependo la nuova sede nell'idea di showroom: location per persone di altre provenienze geografiche non rappresentate a Milano, o per chi lavora in piccoli laboratori senza aver strutturato una rete commerciale, con la possibilità, per chi aderisce, di abbinare eventi e creare comunicazione.

R. C. COME SI COMUNICA L'APPROCCIO *SELF-RELIANT* ALLA MODA, CIOÈ IN QUALE CHIAVE VIENE MODIFICATO UNO DEI MEZZI PIÙ POTENTI DELLA MODA UFFICIALE CHE È QUELLO DELL'IMMAGINE?

G. M. Abbiamo sempre considerato la moda, partendo da Georg Simmel, come un fatto sociale, accettando che la moda sia estetica. Dunque, il fattore immagine risulta un elemento imprescindibile. Sarebbe ideologico e non avrebbe senso cercare altri strumenti da quelli in uso, è invece fondamentale alimentare la ricerca di un'estetica del prodotto sostenibile. L'immagine ci serve per dare concretezza alla moda, perché la moda siamo tutti noi, non il solo circuito chiuso della moda patinata che sfila durante la Fashion Week. Perciò in definitiva usiamo gli stessi strumenti (facciamo casting online su Facebook) cercando di riempirli con contenuti diversi, per esempio promuovendo una democratizzazione della moda, aprendo al pubblico anche gli eventi fashion.

R. C. PER DEFINIRE SISTEMI CHE NON APPARTENGONO A QUELLO UFFICIALE SI PARLA SPESSO DI MODA *GREEN*, INDIPENDENTE E AUTOSUFFICIENTE, *SELF-RELIANCE*, MODA CRITICA. COSA INTENDI PER "*SELF-RELIANT*" NELLA MODA?

G. M. Parlando di definizioni, non ci siamo mai riconosciuti in termini come "moda etica" o "consumo critico" per via della nostra localizzazione e delle nostre dimensioni ridotte; non siamo neppure "*green fashion*" o "*bio fashion*" anzi, la nostra visione di ecologia non sempre coincide con il biologico *tout court*. "*Critical fashion*" è una definizione inclusiva di diversi mondi, dalla sostenibilità economica a quella ambientale e a quella sociale, che ben ci rappresenta.

R. C. QUANDO NASCE "*CRITICAL FASHION*" ED È POSSIBILE DEFINIRLO UN FENOMENO OGGI IN CRESCITA?

G. M. Per noi è da sempre una questione di consapevolezza, ma il fenomeno ha preso corpo nel momento in cui ci siamo dati un nome. Questo è avvenuto nel 2007.

Da allora è un fenomeno in crescita, non solo nell'area milanese nella quale, forse, il persistere dell'ossessione per l'immagine e il radicamento storico della nostra esperienza hanno scoraggiato la nascita di iniziative simili, presenti invece in altre città, come Trento, Bologna e Roma.

R. C. QUALE CONVENIENZA C'È NEL "FARE RETE"?

G. M. La rete è un modello adatto al marchio di piccole dimensioni; sono convinta che tra piccoli non sia sensato farsi concorrenza, mentre è conve-

niente mettere fiducia nella condivisione sapendo che più persone condividono, più tutti ne traggono vantaggio, perché in fondo per fare questo lavoro o hai tantissimi soldi o hai tanti amici! La nostra esperienza, per esempio, ci ha insegnato che è necessario strutturarsi maggiormente a livello economico, magari rivolgendosi alle istituzioni perché sostengano un modello alternativo e “sano” di lavorare.

R. C. CHE COSA CONSIGLIERESTI A UN GIOVANE CHE ESCE DALLA SCUOLA E VUOLE ENTRARE NEL MONDO DELLA MODA?

G. M. Suggestirei di iniziare unendosi a una rete, ma, prima di tutto, di prendere coscienza delle proprie ambizioni. Le scuole di moda spesso non preparano alla parte dura di questo lavoro; la moda, soprattutto se vuoi essere indipendente, non è solo disegno. Uno dei limiti del modello formativo scolastico è che spesso prepara gli studenti per entrare (idealmente) a far parte di un sistema (quello delle grandi aziende) nel quale, normalmente, le mansioni sono parcellizzate e può capitare di occuparsi solo del disegno di un capo, evitando di seguire concretamente il processo fino alla realizzazione.

R. C. INFINE, QUALI PROGETTI PER IL FUTURO?

G. M. Il futuro è in costruzione, come la nostra rete. Da un lato Isola della Moda si trasforma in agenzia-showroom, una sorta di co-branding che mi vede coinvolta, in modo ancora più stretto, con Samanthakhan Tihler, con la quale tra l'altro continueremo a mantenere il marchio Na'at. Su un altro fronte è stato finanziato, con un contributo della Regione Lombardia, “Banca del tessuto”, un progetto concepito in collaborazione con l'Univer-

sità Cattolica. Si tratta di un programma di azioni mirate a far incontrare le esigenze della grande e piccola impresa: merce a magazzino e destinata allo smaltimento viene reimmessa nel mercato offrendo, a un costo contenuto, materiali di qualità alle micro realtà imprenditoriali. Queste, organizzate in una struttura collettiva che finora ha fatto capo a Isola e che funziona come un gruppo d'acquisto solidale (GAS), rappresentano un'opportunità economica per le aziende senza causare alcuna difficoltà in termini fiscali e amministrativi.

# MILANO CITTÀ D'APPRODO. I MIGRANTI MAPPANO LO SPAZIO URBANO

di Nausica Pezzoni, architetto e urbanista PhD  
Politecnico di Milano

Allo straniero non domandare il luogo di nascita,  
ma il luogo d'avvenire.

E. Jabès, *Uno straniero con, sotto il braccio,  
un libro di piccolo formato*

Milano, come ogni metropoli contemporanea, è abitata in modo sempre più evidente da popolazioni in movimento. Migranti, pendolari, *city user*, soggetti nomadi che introducono nella città un abitare al cui fondamento vi è una condizione d'instabilità e d'impermanenza: il prendere possesso di un luogo non corrisponde necessariamente allo stabilirsi e riconoscersi in quel luogo, ma spesso comporta una condizione di stabile temporaneità.

Nell'abitare "in movimento" emergono differenze, rispetto all'abitare stanziale, nei modi di relazionarsi agli spazi urbani, nei tempi di permanenza in essi, nelle forme di un'appartenenza non più univoca rispetto ai diversi luoghi. Differenze che richiedono di essere osservate attraverso categorie interpretative che non possono più essere associate a un punto di vista epistemologico stabile, basato sui

presupposti di una realtà oggettiva e possibilmente omogenea.

In particolare, la presenza della popolazione migrante, «anticipatrice dei cambiamenti che hanno il loro apogeo nel XXI secolo, il secolo della mobilità per eccellenza»,<sup>1</sup> scompone l'idea di una città definita e riconoscibile per come si è formata nel corso di una storia lineare e condivisa, ne moltiplica i linguaggi e apporta nuove stratificazioni di senso all'abitare al suo interno. Nello scarto che pone rispetto a un'immagine statica e compatta di città, l'abitare dei migranti – che nella discontinuità e nella sperimentazione di nuove abitudini trova la cifra della

---

1 A. Lonni, *Immigrati*, Bruno Mondadori, Milano 2003.

sua relazione con l'ambiente – apre una fessura nel modo di pensare e osservare la città stessa.

Di seguito viene presentata un'indagine sperimentale sul territorio di Milano condotta intervistando cento migranti al primo approdo, a cui è stato chiesto di disegnare una mappa della città rappresentando i luoghi della prima relazione instaurata con lo spazio urbano.

L'ipotesi che sostiene questa indagine è che nel processo di apprendimento innescato nel momento in cui si inizia ad abitare un territorio sconosciuto possano essere svelati i tratti di quella che viene identificata come “la città sradicata”, intesa non solo come una città abitata in modo sempre più frequente da popolazioni non radicate al suo interno, ma anche nell'accezione di una città che nel suo complesso non può più essere considerata come saldamente ancorata a un terreno stabile della conoscenza e della rappresentazione, oltre che della pianificazione. Ovvero di una città svincolata da un terreno conoscitivo e progettuale che presuppone una condizione di stanzialità degli abitanti e di stabilità delle forme che gli spazi assumono nella relazione con chi li abita e li attraversa.

L'esplorazione del punto di vista dei migranti sulla città in cui, nuovi arrivati, si trovano a vivere, consente di mettere a fuoco i caratteri di un abitare transitorio per lo più sconosciuto agli studi urbani, che richiede di essere indagato in quanto comune a tutte le popolazioni migranti, qualunque sia la loro provenienza e comunque si sviluppino la loro permanenza nella città; e che appare come un tema emergente, trattandosi di una fase dell'abitare vissuta per un periodo significativo, sia in termini di una durata temporale sempre più estesa, sia in riferimento all'impronta che produce nella relazione fra il nuovo abitante e la città.

Lavorare sulla rappresentazione della città da parte dei migranti costituisce altresì un metodo sperimentale mirato a ideare una cartografia diversa e più complessa rispetto a quella tecnica, che sia capace di svelare i paesaggi invisibili e i luoghi imprevedibili abitati dai migranti nel momento del primo approdo in una nuova città: paesaggi disegnati da pratiche di vita incentrate su una relazione di transitorietà con lo spazio urbano.

Secondo questo metodo, la mappa mentale rappresenta un dispositivo di conoscenza della città che interessa entrambi i soggetti dell'esplorazione: consente al *planner* di addentrarsi nel territorio inesplorato del primo approdo, raccogliendo le esperienze e le visioni della città per come queste appaiono nella restituzione che ne viene fatta dai suoi nuovi abitanti; offre al migrante una possibilità di appropriarsi della città, costruendo un campo di mediazione tra il proprio spaesamento e il territorio in cui si trova ad abitare: immaginare e rappresentare la geografia urbana corrisponde al tentativo di abitare mentalmente la città e dunque di potersi pensare come abitante.

«COME FA UN ESTRANEO A COSTRUIRE  
L'IMMAGINE PER UNA CITTÀ CHE GLI È NUOVA?»

Al fine di inoltrarsi in un'esplorazione che consenta ai migranti di far emergere i caratteri della loro relazione con la città, è stata predisposta un'operazione empirica attingendo dal metodo introdotto da Kevin Lynch in *L'immagine della città*. Lynch, infatti, rappresenta la fonte più autorevole nell'indagare l'esperienza dell'ambiente urbano da parte di chi lo abita ed è il primo studioso della città ad aver considerato «non tanto la città in sé come una cosa, ma

la città che è percepita dai suoi abitanti». <sup>2</sup>

In *L'immagine della città*, Lynch si propone di studiare l'osservazione diretta dell'ambiente da parte degli abitanti, centrando l'attenzione su come gli oggetti urbani «vengono selezionati e organizzati nella mente»; <sup>3</sup> per procedere in questa osservazione utilizza, come strumento descrittivo, la mappa mentale, proponendo un nuovo linguaggio di rappresentazione e codifica.

I cinque elementi-tipo con cui suddivide l'immagine della città («*the magical classifications of node, landmark, district, edge and path*»), come più tardi lo stesso Lynch ironicamente definì il suo metodo di analisi, criticando il modo in cui molti *planner* l'avevano interpretato) <sup>4</sup> sono gli oggetti urbani individuati quali «strutture sintattiche del parlare la città». <sup>5</sup> L'obiettivo di Lynch di consultare gli abitanti sullo spazio in cui vivono viene dunque perseguito attraverso l'individuazione di elementi comunemente riconoscibili. <sup>6</sup>

2 V. Andriello, "Kevin Lynch, *The Image of the City*, 1960. La città vista attraverso gli occhi degli 'altri'", in P. Di Biagi (a cura di), *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma 2009, p. 146.

3 *Ibidem*.

4 «Molti pianificatori pensarono che avevamo elaborato una nuova tecnica – completa delle magiche categorie di nodo, riferimento (*landmark*), quartiere, margine e percorso – che permetteva ai progettisti di prevedere l'immagine pubblica di una città esistente o di una nuova proposta», K. Lynch, "Riconsiderando 'L'immagine della città'", in "Dialoghi Internazionali. Città nel Mondo", n. 16, 2012, p. 137 (ed. or., "Reconsidering 'The Image of the City'", in L. Rodwin, R.M. Hollister (a cura di), *Cities of the mind: Images and Themes of the City in the Social Sciences*, Plenum Press, New York 1984).

5 V. Andriello, "Kevin Lynch e la cultura urbanistica italiana", in "Urbanistica", n. 102, 1994, pp. 134-152.

6 In "Reconsidering 'The Image of the City'", Lynch afferma che lo scopo principale di questo studio era di rendere evidente ai progettisti la necessità di consultare coloro che vivono in un luogo (cfr. K. Lynch, "Riconsiderando...", op. cit., e V. Andriello, "Kevin Lynch e la cultura urbanistica...", op. cit., p. 134).

Attraverso l'invenzione della mappa mentale quale oggetto di studio, Lynch si rivolge alla città dell'esperienza, problematizzando la conoscenza e la rappresentazione dello spazio urbano; <sup>7</sup> e, con la «magica classificazione» dei cinque elementi-tipo, definisce lo schema di riferimento per strutturare una rappresentazione della città che si appoggia su oggetti urbani al fine di far emergere le relazioni che gli abitanti instaurano con l'ambiente.

Dopo aver applicato la sua indagine a tre città americane, con un campione di abitanti «da lungo tempo residenti o impiegati in quell'area», <sup>8</sup> Lynch suggerisce alcune direzioni di approfondimento del lavoro prodotto e tra queste pone la domanda: «Come fa un estraneo a costruire l'immagine per una città che gli è nuova?».

A mezzo secolo di distanza da quando fu posto, questo interrogativo appare oggi di straordinaria attualità. L'esplorazione di Milano attraverso lo sguardo dei migranti coglie lo spunto proposto da Lynch per indagare la relazione con il paesaggio urbano da parte dei suoi nuovi abitanti, intervistando un campione di cento immigrati nella prima fase della loro permanenza in città.

7 Vincenzo Andriello, il più attento studioso di Lynch in Italia, scrive: «Fin dall'uscita nel 1960, *The Image of the City* è una svolta nella letteratura urbanistica. [...] La novità consisteva nel volgersi alla città dell'esperienza e nel problematizzare conoscenza e rappresentazione dello spazio sensibile, senza limitarsi a contrapporre uno sguardo fenomenologico alle riduzioni funzionaliste», V. Andriello, "Kevin Lynch. *The Image of the City*", in "Urbanistica", n. 108, 1997; vedi anche Id., *La forma dell'esperienza. Percorsi nella teoria urbanistica a partire da Kevin Lynch*, FrancoAngeli, Milano 1997.

8 Le analisi furono compiute sulle aree centrali di tre città americane (Boston nel Massachusetts, Jersey City nel New Jersey e Los Angeles in California) con un campione omogeneo per estrazione sociale e per provenienza geografica: si trattava di persone che avevano familiarità con l'ambiente e che in esso sapevano facilmente riconoscere e rappresentare gli elementi richiesti: «persone di medio ceto, professionisti o in posizioni direttive», K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 1964, p. 38 [*The Image of The City*, MIT Press, Cambridge MA 1960].

Nel proseguire e attualizzare il lavoro di Lynch, vengono utilizzate le medesime categorie di lettura della città quali elementi significativi su cui fondare la rappresentazione del territorio da parte dei migranti; in particolare, viene proposta una rilettura degli elementi-tipo introdotti da Lynch, declinandone i contenuti in funzione della condizione specifica del migrante nella città contemporanea: una condizione in cui la percezione del luogo è tesa a costruire un orientamento nello spazio urbano e in questa tensione ad appropriarsi dello spazio, a significarlo e a renderlo familiare.

Secondo questa lettura, i cinque elementi-tipo vengono intesi come gli oggetti urbani che per primi si relazionano con i migranti, ovvero come quei luoghi significativi nell'esperienza di approdo in una nuova città, tali da poter costruire, attraverso il loro riconoscimento e la loro rappresentazione, una mappa mentale dello spazio urbano.

#### LA TRASPOSIZIONE DEI CINQUE ELEMENTI DELLA MAPPA LYNCHIANA

Di seguito vengono riportate le descrizioni sintetiche dei cinque elementi lynchiani così come definiti nella traduzione italiana: per ciascun elemento viene descritto il passaggio attraverso il quale quell'oggetto urbano viene declinato sul processo di conoscenza specifico del migrante nella città contemporanea. Infine ne viene proposta la nuova formulazione.

*Percorsi (paths)*: «sono i canali lungo i quali l'osservatore si muove abitualmente, occasionalmente o potenzialmente. Possono essere strade, vie pedonali, linee di trasporti pubblici, canali, ferrovie. Per

molte persone, questi costituiscono gli elementi preminenti nella loro immagine».<sup>9</sup>

*Trasposizione della categoria*: ciò che interessa analizzare sono i percorsi seguiti più frequentemente dal nuovo abitante, a piedi o con mezzi di trasporto pubblico, al fine di individuare le connessioni principali e più conosciute della città, i collegamenti tra punti di interesse specifici dell'abitare transitorio, le linee del trasporto pubblico e le vie che meglio si prestano a essere percorse abitualmente dal migrante.

Come in Lynch, i percorsi sono intesi come «i canali lungo i quali l'osservatore si muove» ma, diversamente da Lynch, l'osservatore li deve percorrere «abitualmente» e non «occasionalmente» o «potenzialmente», poiché l'elemento che interessa non è quello che viene percepito come percorso, bensì quello che viene abitualmente utilizzato come tale. Nuova formulazione. *Percorsi*: sono gli spostamenti abituali nella città, quelli seguiti più frequentemente a piedi o con mezzi di trasporto pubblico (dei quali, se segnalati, si richiede l'identificazione).

*Margini (edges)*: «Margini sono gli elementi lineari che non vengono usati o considerati come percorsi dall'osservatore. Essi sono confini tra due diverse fasi, interruzioni lineari di continuità: rive, linee ferroviarie infossate, margini di sviluppo edilizio, mura [...]. Margini di questa natura possono costituire barriere, più o meno penetrabili, che dividono una zona dall'altra, o possono essere suture, linee secondo le quali due zone sono messe in relazione e unite l'una all'altra».<sup>10</sup>

9 K. Lynch, *L'immagine della città*, op. cit., p. 65.

10 Ivi, p. 66.

*Trasposizione della categoria:* l'elemento d'interesse è il concetto di interruzione della conoscenza dello spazio, al fine di portare alla luce quei luoghi che rimangono oscuri, che non vengono esplorati e rappresentano, allo sguardo del nuovo abitante, dei punti inaccessibili della città.

Come in Lynch, i margini vengono intesi nella loro funzione di barriera, di «interruzione di continuità», di divisione tra un ambiente e un altro, ma, diversamente da Lynch, essi non indicano confini fisici, «elementi lineari che non vengono usati o considerati come percorsi dall'osservatore», ma rappresentano elementi di confine tra una città conosciuta (o conoscibile) e una città che viene considerata *off-limiti*.

*Nuova formulazione. Confini:* sono i luoghi dove il migrante non va o ritiene di non poter andare; i luoghi considerati inaccessibili o quelli dove non vorrebbe andare, gli spazi impenetrabili, le mura immaginarie della città.

*Quartieri (districts):* «Quartieri sono le zone della città. Di grandezza media o ampia, concepite come dotate di una estensione bidimensionale in cui l'osservatore entra mentalmente "dentro", e che sono riconoscibili in quanto in essa è diffusa qualche caratteristica individuante. Sempre identificabili dal di dentro, essi sono anche usati per riferimenti esterni, se visibili dal di fuori». <sup>11</sup>

*Trasposizione della categoria:* ciò che interessa analizzare sono gli spazi della città riconoscibili per un'esperienza intima di relazione con essi, ambiti conosciuti e divenuti familiari in quanto luoghi dell'abitare, primi approdi in una città estranea in cui poter

trovare l'individualità del proprio dimorare.

Come in Lynch, si tratta di luoghi in cui «l'osservatore entra mentalmente dentro» e che rappresentano una parte importante dell'esperienza di vivere nella città; sono dunque spazi accoglienti in quanto l'osservatore ne riconosce le caratteristiche individuanti e vi può entrare, ma, diversamente da Lynch, tali esperienza e riconoscimento non sono riferiti a una percezione estetica; sono bensì luoghi importanti in quanto "familiari", gli spazi quotidiani di un'esperienza abitativa transitoria.

*Nuova formulazione. Spazi dell'abitare:* sono i luoghi dove il migrante abita e ha abitato dal momento del suo arrivo a Milano; trattandosi della fase che precede un eventuale radicamento, spesso sono luoghi non deputati all'abitare (la stazione, i dormitori, gli spazi residuali della città...) dei quali viene richiesta una descrizione.

*Nodi (nodes):* «Nodi sono i punti, luoghi strategici in una città, nei quali un osservatore può entrare, e che sono fuochi intensivi verso i quali e dai quali egli si muove. Essi possono essere anzitutto congiunzioni, luoghi di un'interruzione nei trasporti, un attraversamento o una convergenza di percorsi, momenti di scambio da una struttura a un'altra, o possono essere semplicemente delle concentrazioni, che ricavano la loro importanza dal condensarsi di qualche uso o di qualche caratteristica fisica, come avviene per un posto d'incontro all'angolo della strada, o per una piazza chiusa». <sup>12</sup>

*Trasposizione della categoria:* i fattori d'interesse sono l'attività pubblica e il luogo in cui viene svolta, la

11 *Ibidem.*

12 *Ibidem.*

funzione di scambio (di informazioni, di conoscenza, di lavoro, di prodotti, di servizi) che vi è concentrata. Come in Lynch, si tratta di «fuochi intensivi verso i quali e dai quali l'osservatore si muove», ma, diversamente da Lynch, essi non rappresentano una posizione strategica («le congiunzioni sono tipicamente convergenze di percorsi, eventi nel cammino»), ma sono strategici in quanto punti di aggregazione, luoghi che «ricavano la loro importanza dal condensarsi di qualche uso o di qualche caratteristica» secondo un'accezione che non riguarda la riconoscibilità della forma fisica, bensì l'importanza attribuita al tipo di attività che in quel luogo viene svolta.

*Nuova formulazione. Nodi:* sono i luoghi più frequentati, quelli dove si svolgono le principali attività e dove si incontrano altre persone, i poli d'attrazione o di maggiore utilità nella città, i punti d'aggregazione, gli spazi della vita collettiva.

*Riferimenti (landmarks):* «Riferimenti sono un altro tipo di elementi puntuali, ma in questo caso l'osservatore non vi entra, essi rimangono esterni. Sono generalmente costituiti da un oggetto fisico piuttosto semplicemente definito: edificio, insegna, negozio o montagna. Il loro uso implica la separazione di un elemento da un coacervo di possibilità [...]. Sono frequentemente usati come indizi di identità e persino di struttura. E sembrano offrire affidamento crescente, a mano a mano che un itinerario diviene più familiare».<sup>13</sup>

*Trasposizione della categoria:* l'elemento di interesse è il punto di riferimento, ciò che si imprime nella mente dell'osservatore o che serve per orientarsi

nella città. Riprendono dalla categoria «riferimenti» di Lynch il fatto di essere elementi puntuali e di essere utilizzati come indizi di identità, tanto più riconoscibili quanto più la loro importanza visiva sia coincidente con quella simbolica; diversamente da Lynch, essi sono intesi anche per identificare la città, come quegli elementi che, allo sguardo di un estraneo che stia cercando di costruire l'immagine di una nuova città, rappresentano meglio quello specifico contesto urbano.

*Nuova formulazione. Riferimenti:* sono i luoghi di riferimento che identificano la città o che servono per orientarsi nello spazio urbano; i primi luoghi conosciuti, quelli che rappresentano meglio la città.

Il lavoro di trasposizione dei cinque elementi-tipo descritti si fonda sull'ipotesi che il processo di conoscenza della città da parte di un estraneo segua un percorso di apprendimento che tende ad attribuire maggiore importanza agli elementi più facili da riconoscere, per arrivare gradualmente a far emergere, attraverso lo sforzo di individuazione e rappresentazione degli oggetti urbani, gli elementi meno immediatamente rintracciabili nella propria idea di città in quanto meno concreti, meno direttamente leggibili, che necessitano di una riflessione più profonda sul contesto.

L'ordine presentato da Lynch viene pertanto riscritto sulla base di quella che si presume essere la sequenza più rispondente all'approccio conoscitivo dei migranti nei confronti della nuova città:

1. riferimenti; 2. spazi dell'abitare; 3. percorsi; 4. nodi; 5. confini.

Il primo elemento si riferisce agli oggetti urbani più immediatamente riconoscibili, i primi a essere os-

servati nella ricerca di un orientamento nella città. Sono i primi luoghi incontrati, quelli a cui è più facile fare ritorno. Nell'accezione di luoghi che identificano la città, i riferimenti sono anche quegli oggetti urbani che esprimono la specificità di una città, che vengono utilizzati e riconosciuti come simboli di un ambiente urbano; in base a questa attribuzione di significato, i riferimenti vengono collocati all'inizio della sequenza in quanto strumenti oggettivanti la città, nell'ipotesi che la loro rappresentazione apra a un confronto tra l'osservatore e lo spazio osservato.

Il secondo elemento si riferisce ai luoghi più familiari, quelli propri dell'abitare: sono i luoghi che vengono cercati con maggiore impegno e verso cui viene proiettato il più forte investimento affettivo, poiché costituiscono la casa, il posto dove dormire. Trattandosi degli spazi dell'esperienza abitativa transitoria, viene richiesto di individuarli e raffigurarli tutti, nell'ipotesi che la rappresentazione dei differenti spazi dell'abitare faccia emergere un racconto di tale esperienza, accrescendo il processo conoscitivo sia del migrante, che raccoglie sulla mappa le diverse tappe del suo percorso abitativo, sia del ricercatore, che acquisisce informazioni su come l'abitare transitorio si manifesta nella città.

Il terzo elemento è quello che consente di mettere in relazione i luoghi conosciuti della città e che rappresenta il ripetersi di alcuni percorsi, la consuetudine nell'uso dei trasporti pubblici, la dimestichezza nell'attraversare lo spazio urbano. È il terzo elemento richiesto, in quanto costituisce un punto cardine nel processo di conoscenza della città, quello attraverso cui si manifesta la consapevolezza di un'interesse, o almeno di un'estensione dello spazio urbano. È collocato a metà della sequenza di indagi-

ne anche perché con i percorsi si passa dagli elementi più concreti e più immediatamente riconoscibili a quelli che richiedono un'astrazione nel processo di individuazione e raffigurazione.

Il quarto elemento è costituito dai luoghi in cui si svolgono le attività collettive ed è quindi un elemento carico dei significati attribuiti all'uso degli spazi pubblici. L'individuazione dei nodi richiede all'osservatore di soffermarsi sulle attività collettive principali svolte nella città, compiendo uno sforzo selettivo tra i diversi poli d'attrazione ed esplicitando la ragione d'interesse dei luoghi individuati. Attraverso l'elemento nodi, il processo conoscitivo della città si approfondisce ulteriormente, sia da parte del migrante, che riconosce e rappresenta i propri bisogni e le proprie abitudini nei confronti della città, sia da parte del ricercatore, che scopre gli spazi pubblici, i servizi, i luoghi riconosciuti o reinterpretati dal nuovo abitante.

Il quinto elemento è quello che rende visibile una città sconosciuta o che il migrante non vuole conoscere o pensa di non poter conoscere. È l'oggetto urbano più astratto, in quanto rappresenta un concetto che può anche non essere spazializzato: il luogo inaccessibile, inteso nelle diverse accezioni di irraggiungibile o di pericoloso; un confine tra ciò che può essere esplorato fino a diventare, eventualmente, familiare, e ciò che resta al di fuori dell'esperienza conoscitiva della città. Si tratta dell'ultimo elemento della sequenza in quanto richiede il maggiore sforzo interpretativo, sia rispetto al significato dell'oggetto confine sia rispetto alla rappresentazione di questo sulla mappa.

L'INDAGINE EMPIRICA: IL CAMPIONE, GLI STRUMENTI, I LUOGHI

I cinque elementi derivanti dalla trasposizione delle categorie lynchiane hanno fornito le tracce su cui fondare il disegno della mappa mentale di Milano da parte dei nuovi abitanti della città.

L'indagine empirica è stata definita entro una cornice che ne ha delineato i criteri esplorativi: la scelta del campione a cui rivolgere le interviste, la definizione degli strumenti della ricerca, l'esplorazione di alcuni luoghi del primo approdo nella città, con le interviste agli operatori dei servizi. Quest'ultima modalità è finalizzata a dare forma, da un altro punto di vista, al paesaggio dell'abitare transitorio, rappresentando un contrappunto all'osservazione della città sviluppata attraverso le mappe dei migranti.

È stata quindi predisposta un'intervista semi-strutturata in cui è stato proposto ai migranti di comunicare, in una prima parte discorsiva, le condizioni dell'abitare transitorio vissuto entro la città, e in una parte disegnata, di rappresentare la propria conoscenza ed esperienza della città, attraverso l'individuazione e la raffigurazione dei cinque elementi.

Per circoscrivere il campione dei soggetti dell'indagine, è stata innanzi tutto enunciata una definizione delle popolazioni migranti che potessero rispondere al requisito della transitorietà e sono state dichiarate appartenenti alla categoria di "migranti transitori" tutti quei soggetti, non italiani, che non abbiano ancora trovato una sistemazione abitativa stabile. Sulla base della definizione del campione, l'insieme degli intervistati comprende persone provenienti da ogni parte del mondo, arrivate a Milano per ragioni e secondo percorsi migratori differenti, accomunate

dal fatto di non essersi (ancora) radicate nella città e di poterne quindi proporre una rappresentazione da un punto di vista "mobile", determinato da una condizione abitativa contrassegnata dall'instabilità. All'interno di questo campione, sono state individuate tre tipologie di migranti non radicati nella città. La prima e più importante è quella dei migranti al primo approdo, arrivati da meno di un anno: il loro sguardo è contraddistinto da un atteggiamento di spaesamento nei confronti dello spazio urbano; la seconda tipologia si riferisce ai migranti arrivati da più di un anno, che abbiano una conoscenza più approfondita della città e tuttavia siano testimoni di un'esperienza recente di immigrazione e di approdo: il loro sguardo sullo spazio urbano è maggiormente critico; la terza tipologia è costituita dagli studenti di Architettura e Urbanistica arrivati da due o tre mesi, il cui sguardo verso lo spazio urbano è estraneo e al contempo contraddistinto da un'osservazione tecnicamente esperta.

L'indagine empirica sullo spazio urbano milanese è stata condotta nell'arco di un anno, dal settembre 2010 al settembre 2011, intervistando un campione di 107 migranti, dei quali cento hanno completato l'intervista con la rappresentazione della mappa mentale della città.

Gli intervistati sono migranti provenienti da 41 paesi, suddivisi in modo piuttosto eterogeneo nelle macro aree di emigrazione,<sup>14</sup> un campione che può essere considerato rappresentativo delle popolazioni straniere presenti a Milano. Hanno un'età compresa fra i 18 e i 54 anni; l'età media del campione è di

14 Dei cento migranti che hanno completato l'intervista con il disegno della mappa della città, 18 provengono dal Medio Oriente, 13 dall'Estremo Oriente; 21 dal Nord Africa; 27 dall'Africa centrale; 18 dall'Est Europa; 3 dal Sud America.

29 anni. La proporzione di genere è di tre quarti a un quarto: più precisamente il 76% degli intervistati è uomo, il 24% è donna. Si tratta di 19 studenti e di 81 migranti non studenti. Il periodo di permanenza a Milano è per più del 50% del campione tra un mese e tre anni, con un tempo di permanenza medio di due anni e mezzo; la condizione abitativa presenta un quadro di situazioni variegato, dove prevale il dormitorio e dove gli altri tipi di sistemazione sono per il 90% provvisori.<sup>15</sup>

Per quanto riguarda gli strumenti della ricerca, è stata introdotta la necessità di utilizzare un foglio bianco per realizzare la mappa, dove non vi fossero segni di una città già pensata da un determinato punto d'osservazione e restituita secondo canoni già acquisiti della rappresentazione cartografica, ma vi fosse la possibilità di tracciare liberamente sulla carta una nuova esperienza della città.

La scelta del foglio bianco, anziché di una base tecnica (la mappa distribuita dall'ATM, una Carta Tecnica Regionale, una pianta relativamente neutra dell'area urbana) su cui chiedere di indicare i riferimenti, gli spazi dell'abitare, i percorsi, i nodi, i confini, è stata intesa come un invito a ideare una cartografia svincolata dalle regole del disegno tecnico, mettendo in gioco linguaggi nuovi e originali tali da poter svelare i luoghi inesplorati abitati dai migranti nel loro primo accedere alla città; una scelta indirizzata a poter ricavare, dalle molteplici interpretazioni che si possono dare dello spazio urbano, informazioni originali sull'uso dei suoi ambienti e sui significati attribuiti a ciascuna delle sue componenti.

Penne, matite colorate, pennarelli sono gli altri strumenti dell'indagine, che vengono lasciati sul tavolo a disposizione dell'intervistato; così come il foglio bianco è inteso come un invito a rappresentare liberamente sulla carta gli elementi richiesti, le matite e i pennarelli posati sul tavolo sono intesi come uno strumento di relazione, un'"attrezzatura" per la rappresentazione ma anche un dispositivo che consenta al ricercatore di aprire il dialogo dando il via, con un gesto di invito, a un processo di conoscenza che richiede uno sforzo insolito e che per essere facilitato ha bisogno di un margine ampio di libertà espressiva e di quanti più possibili strumenti di comunicazione.

I luoghi dove incontrare i migranti da intervistare sono stati scelti distinguendo le principali attività legate ai servizi di primo accesso alla città, per ciascuna delle quali è stato individuato uno spazio di riferimento.

Per quanto riguarda l'attività *orientarsi* – che è il primo servizio richiesto in quanto include la ricerca di un luogo dove dormire, di uno dove mangiare, oltre alle indicazioni di come spostarsi e di come cercare un lavoro – è stato scelto il Centro di Aiuto del Comune di Milano presso la Stazione Centrale, dove vengono fornite le indicazioni di primo accesso alla città ai migranti appena arrivati, che spesso conoscono soltanto la stazione non essendosi ancora spostati dal luogo del loro approdo.

Relativamente all'attività *dormire*, sono state analizzate diverse tipologie di spazi che offrono un'ospitalità notturna, scegliendo un luogo per ogni tipo di accoglienza temporanea presente a Milano o per ogni tipo di gestione: il dormitorio di via Saponaro per il servizio di prima accoglienza in una struttura comunale (affidata in gestione a una fondazione religiosa), la Casa della Carità per il servizio di

15 La situazione abitativa degli intervistati è per il 52% nei dormitori; per il 28% in coabitazione; per il 10% in una casa privata; per il 6% sulla strada; per il 3% in un edificio abbandonato.

prima e seconda accoglienza in una struttura di una fondazione religiosa; lo Scalo ferroviario di Porta Romana come esempio di spazio dismesso e occupato da abitazioni informali.

Per quanto riguarda l'attività *mangiare*, è stata individuata la mensa dell'Opera San Francesco per i Poveri, la più conosciuta a Milano.

Relativamente alla *ricerca di assistenza per questioni legali*, si è fatto riferimento al Naga, un'associazione di volontariato che promuove e tutela i diritti dei cittadini stranieri.

Relativamente all'attività *aggregarsi* è stato individuato il Centro Naga Har che, oltre a fornire assistenza legale e sociale a richiedenti asilo e rifugiati, contiene una biblioteca, un'aula dove si svolgono corsi di italiano, una sala con televisore, una saletta dove si può bere il tè e giocare a dama.

Relativamente all'attività *curarsi* e ai servizi medico-sanitari, è stato individuato il poliambulatorio della Fondazione Fratelli di San Francesco d'Assisi, quale centro di riferimento per i migranti che cercano assistenza medica in varie discipline: medicina generale, psichiatria, ginecologia, oculistica, otorinolaringoiatria, dermatologia, odontoiatria e altro.

Per quanto riguarda l'attività *comunicare*, sono state analizzate alcune scuole di italiano: quella di viale Romagna, all'interno della struttura di una scuola primaria, la scuola serale presso la Casa della Carità, all'interno della relativa biblioteca, la scuola pomeridiana per rifugiati e richiedenti asilo all'interno del Naga Har.

Infine sono stati individuati alcuni luoghi della città ritenuti significativi per la consistente presenza di immigrati soprattutto in alcuni momenti della settimana: la piazza davanti alla Stazione Centrale alla domenica pomeriggio, il parcheggio dietro alla stazione della metropolitana di Cascina Gobba,

che il sabato e la domenica diventa un mercato per le popolazioni dell'Est Europa, il Parco Sempione nell'ora di pranzo della domenica, i Giardini Pubblici durante il weekend. Altri luoghi sono stati individuati come rappresentativi della città dei migranti per il manifestarsi di eventi legati alla loro presenza a Milano: la piazza davanti al Teatro-tenda Ciak che diventa moschea all'aperto nella festa di fine Ramadan, lo spiazzo sotto la torre di via Imbonati durante l'occupazione da parte di alcuni immigrati.<sup>16</sup>

Questi spazi hanno rappresentato i punti di riferimento per intervistare i migranti al primo approdo, mentre una parte dei migranti arrivati da più di un anno è stata incontrata e intervistata in case private e il terzo gruppo, rappresentato dagli studenti di Architettura e Urbanistica, è stato scelto tra i partecipanti a un laboratorio internazionale di *Town planning design* presso il Politecnico di Milano ed è stato intervistato nelle aule dell'università.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Dal 5 novembre 2010 per 27 giorni alcuni immigrati si sono accampati sulla ciminiera della torre ex Carlo Erba – una storica azienda farmaceutica milanese – in via Imbonati, per protestare contro la “sanatoria truffa” del 2009, che si rivolgeva solo a due categorie di lavoratori (colf e badanti) escludendo la maggioranza degli immigrati dalla possibilità di ottenere il permesso di soggiorno, essendo la sanatoria l'unico mezzo possibile in Italia per emergere dal lavoro nero e dalla clandestinità. Nel periodo di occupazione della torre varie organizzazioni a difesa dei diritti degli immigrati hanno sostenuto la mobilitazione con iniziative culturali, dibattiti, manifestazioni insieme alla cittadinanza e con un presidio allestito nello spiazzo sotto la torre.

<sup>17</sup> Il numero di interviste realizzate in ciascun luogo è di seguito specificato: 27 al Centro di Aiuto del Comune di Milano; 18 alla Casa della Carità; 15 al Naga Har; 1 al poliambulatorio della Fondazione Fratelli di San Francesco; 2 allo Scalo di Porta Romana; 7 sulla piazza davanti alla Stazione Centrale o sulla strada; 1 ai Giardini Pubblici; 1 sotto la torre di via Imbonati; 9 in case private; 19 al Politecnico.

## LA CITTÀ CHE EMERGE

Dalle cento mappe mentali realizzate emergono geografie compositive in cui sono evidenziati gli spazi della città che per primi si relazionano con i migranti: gli oggetti inseriti nelle mappe svelano significati e luoghi inattesi, direttamente derivanti da un'esperienza di transitorietà, che l'osservazione e rappresentazione scientifica non ha (ancora) incluso, facendo emergere una stratificazione di Milano che costituisce e rivela il territorio inesplorato dei migranti al loro primo approdo.

Ogni mappa è stata analizzata in quanto dispositivo di conoscenza della città che agisce in due direzioni: quella dei migranti che, disegnando la città, mettono in atto un processo di apprendimento rispetto alla città stessa; quella del ricercatore che, nell'osservare la forma e i contenuti delle mappe, acquisisce informazioni sulla città abitata dai migranti.

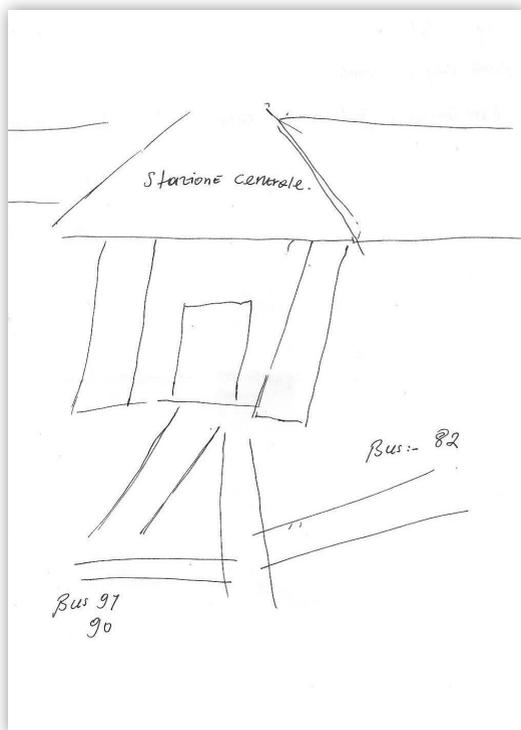
Il tipo di conoscenza della città espresso da questi ultimi viene analizzato da un punto di vista quantitativo (numerosità e varietà di elementi raffigurati) e da uno qualitativo (approcci alla rappresentazione della città). Nella prima analisi vengono identificati quattro livelli di conoscenza: dalle mappe più elementari alle più complesse: questa lettura rivela un modo di conoscere la città soprattutto attraverso l'esperienza dei luoghi frequentati quotidianamente, i luoghi della giornata tipo, come evidenziano le mappe in cui sono raffigurati i punti toccati nel percorso quotidiano attraverso la città (figure 1-4).

Dal punto di vista qualitativo, l'analisi degli approcci alla rappresentazione della città fa emergere modelli di conoscenza basati prevalentemente sull'esperienza di relazione con gli oggetti urbani, che rivelano un apprendimento di tipo esperienziale-affettivo in cui vengono raffigurati soprattutto

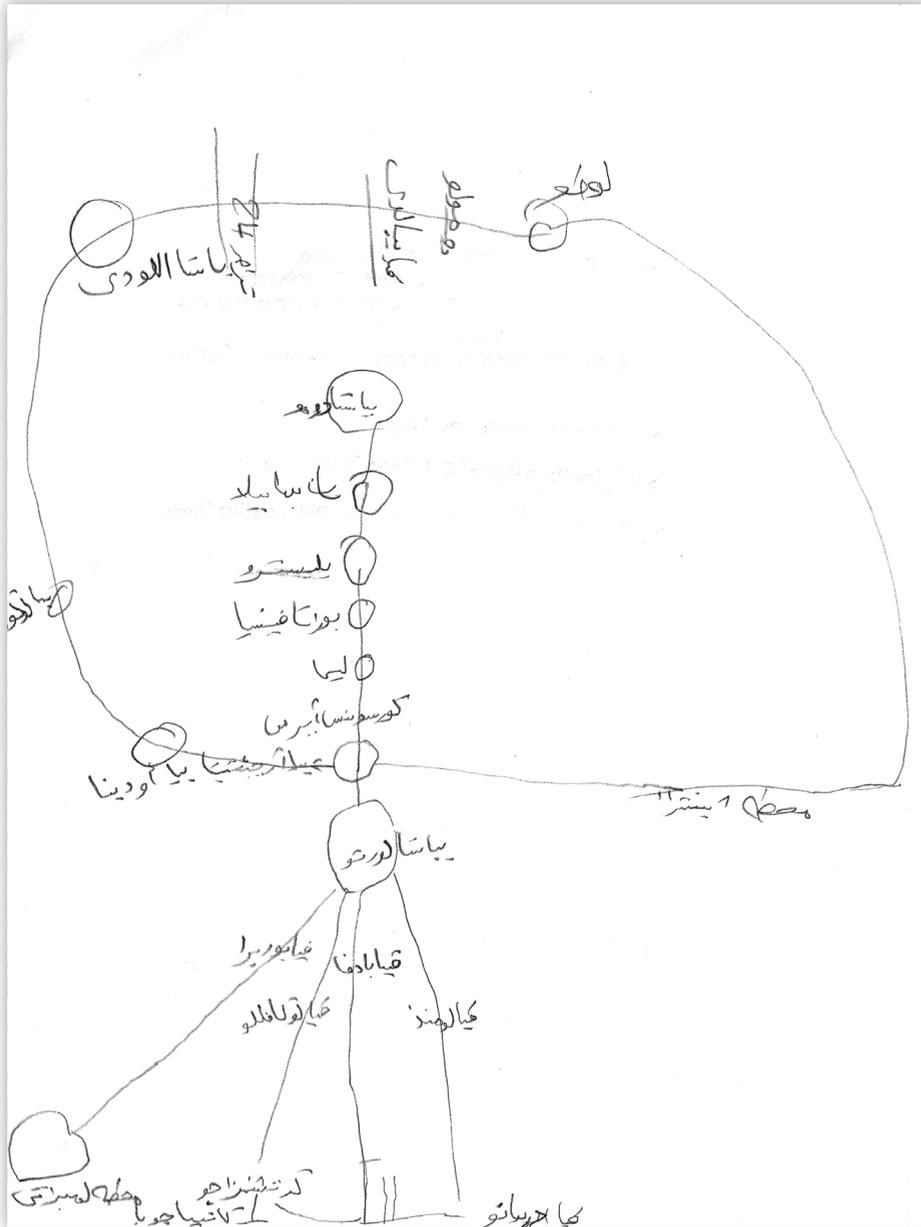
gli spazi del vissuto quotidiano, che sono i canali attraverso i quali introdursi nel tessuto urbano e riconoscerlo (figure 5-9).

Le mappe sono state quindi analizzate attraverso la lente dei cinque elementi su cui è costruita la rappresentazione, ciascuno dei quali consente di addentrarsi in uno degli aspetti della città, portando complessivamente alla luce le proprietà della "città sradicata".

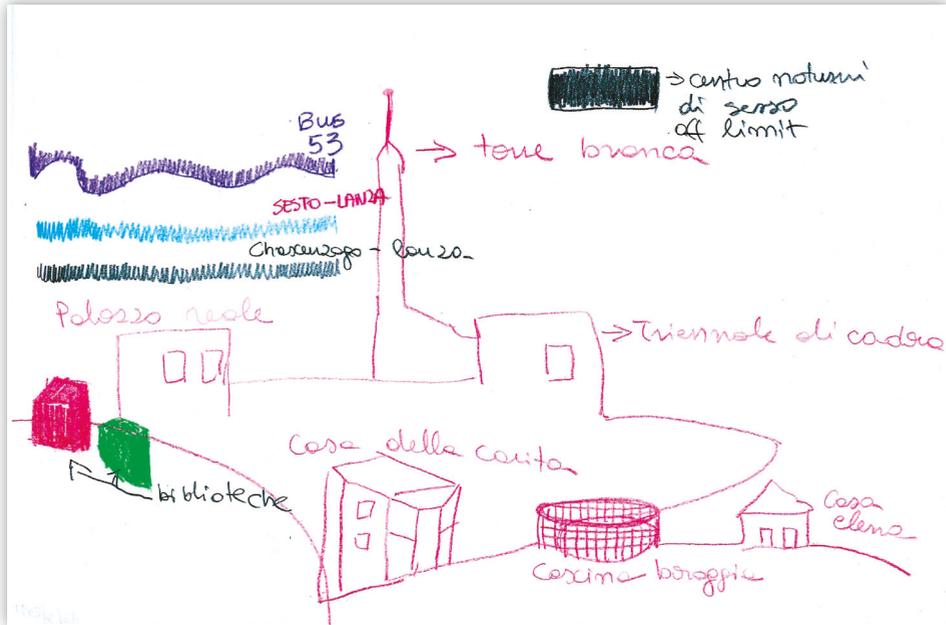
1. Uno o due luoghi con eventuale percorso - Mappa di Farah, Somalia



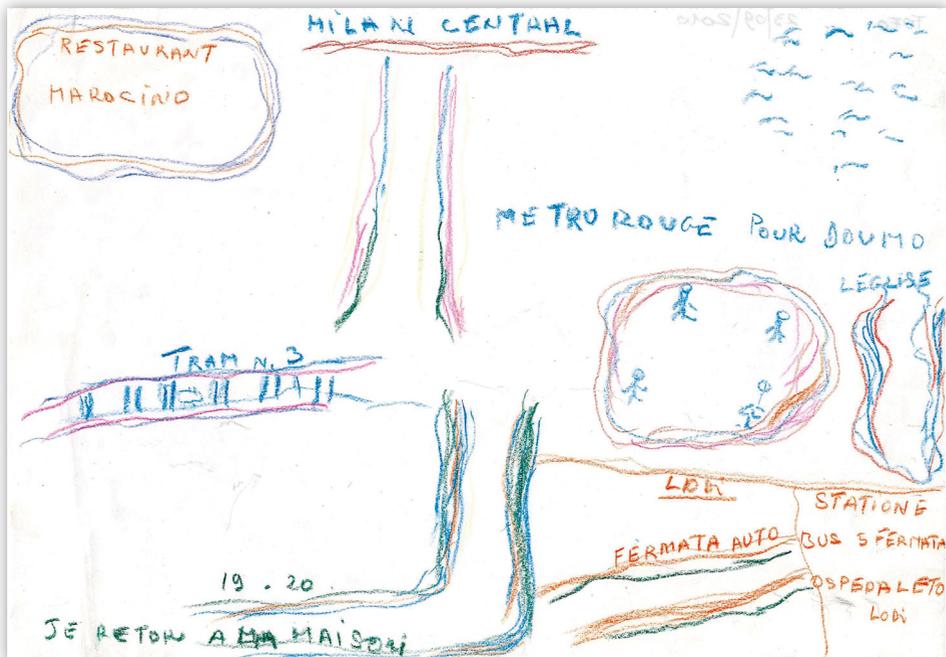
2. Sequenza di luoghi omogenei – Mappa di Ramadan, Egitto







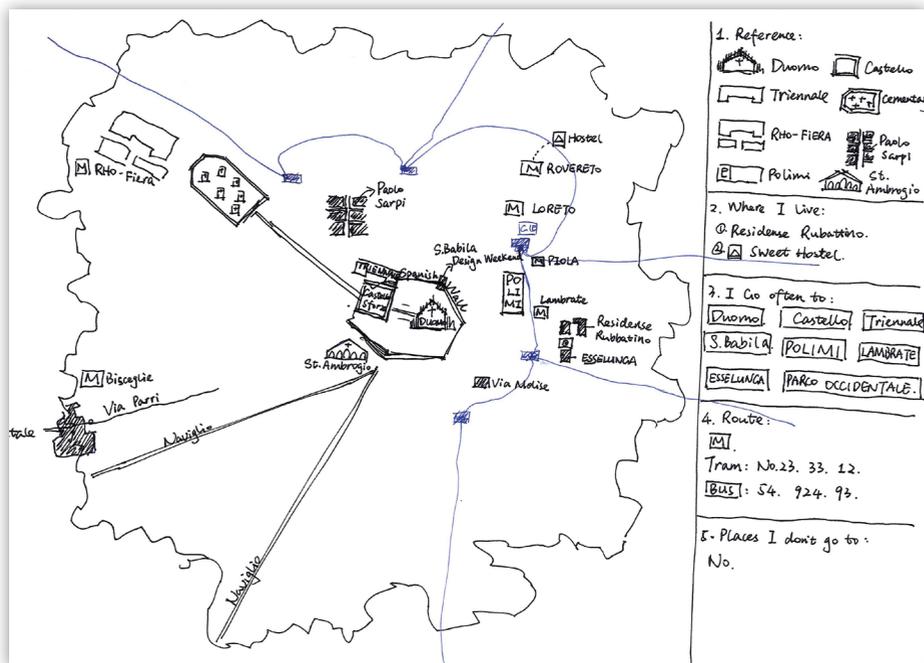
5. Rappresentazione di luoghi familiari – Mappa di Xheklina Lepri, Albania



6. Ricostruzione di percorsi – Mappa di Fofu, Togo



9. Riproduzione planimetrica – Mappa di Sun Shuo, Cina



### I RIFERIMENTI: L'IMMAGINE DELLA CITTÀ

La città dei migranti ha pochi riferimenti, ben riconoscibili e largamente condivisi. Il Duomo rappresenta il primo per la maggioranza dei migranti, punto centrale della città e perno di tutte le traiettorie di spostamento; la Stazione Centrale, il secondo in ordine di importanza segnalato sulle mappe, restituisce l'immagine di una città in cui si arriva e da cui si parte, una città che è una porta di ingresso, che accoglie e che, anche, lascia "stazionare" in un luogo di passaggio: la stazione è anche descritta come il primo luogo abitato da molti migranti. A seguire il Grattacielo Pirelli e i nuovi palazzi della Regione, che rimandano l'immagine di una città che si protende

verso l'alto nei suoi riferimenti istituzionali. L'immagine della città è anche fatta dei luoghi identificati per orientarsi, come i piazzali Loreto, Maciachini e Lodi, che sono gli snodi verso le zone più densamente abitate dalle popolazioni immigrate.

### GLI SPAZI DELL'ABITARE: LA CITTÀ CHE INCLUDE

La Milano che emerge dalle mappe accoglie molteplici popolazioni, collocandole per un tempo indefinito in un'area dell'abitare che sta fra l'essere presente entro la città e il non esservi radicati, rappresentata da una serie di spazi di un abitare provvisorio che si protrae per alcuni anni. Affiora dalle mappe una stratificazione della città che

è per lo più sconosciuta a chi è residente stabile, luoghi ignorati in quanto al di fuori dei circuiti consueti dell'abitare per chi ha una casa. È la città del primo approdo, dove il dormitorio e la casa di accoglienza rappresentano le soluzioni più stabili e più protette entro una condizione di precarietà che contempla spesso sistemazioni in edifici abbandonati, baracche, alla stazione o sulla strada.<sup>18</sup>

Inoltre le strutture di accoglienza presenti sul territorio milanese sono per la maggior parte dislocate in zone periferiche, al contrario di tutti i servizi legati al primo approdo – e non solo –, situati nell'area centrale della città, con forti problemi di accessibilità ai servizi stessi. Particolarmente illuminante è la testimonianza di Susanna Verri: «Quando un ospite di una struttura di accoglienza inizia a non stare bene, e fa fatica a muoversi, succede che non riesca a raggiungere i servizi di primo approdo come la mensa e spesso salti i pasti».<sup>19</sup>

#### I PERCORSI: LA CITTÀ CHE METTE IN RELAZIONE

Quella che emerge dalle mappe è una città attraversata da molti percorsi, identificati soprattutto con i tracciati dei mezzi di trasporto pubblico, che sono conosciuti nel dettaglio e con i quali vengono raggiunti pressoché tutti i luoghi della città,<sup>20</sup> con una prevalenza per

le zone centrali e per la circonvallazione esterna, su cui transita la filovia 90-91, il mezzo pubblico più frequentato dai migranti, che tocca nel suo percorso alcuni dei luoghi cardine del primo approdo: la Stazione Centrale, il Centro Aiuto, il Naga Har, il Naga, lo Scalo di Porta Romana e alcuni dormitori.

La città che mette in relazione è allo stesso tempo una città che seleziona ed esclude, in ordine alla possibilità economica di usufruire dei collegamenti: «i mezzi pubblici sono proprio a disposizione di tutti, però non ci sono soldi per poter pagare un biglietto».<sup>21</sup> Esistono tuttavia altri tipi di connessione urbana, grazie ai quali la città si presenta come un luogo abbastanza permeabile, seppure attraverso le sue maglie più fini, nel mettere in relazione i suoi nuovi abitanti. Sono i collegamenti tra i servizi, quella rete che tiene insieme i diversi ambiti dell'accoglienza: dalle scuole di italiano ai dormitori che, in alcuni casi, le ospitano;<sup>22</sup> dall'ambulatorio medico agli ospedali che sostengono, grazie a una prassi di solidarietà non formalizzata tra medici, la cura di pazienti privi del servizio sanitario nazionale; dalle biblioteche ai centri diurni fino ad alcune agenzie per il lavoro, che forniscono aiuto e consulenza per compilare e indirizzare il curriculum;<sup>23</sup> sono le trame di una rete che dà forma alla struttura solidale della città, che crea le connessioni tra luoghi e servizi altrimenti isolati e autoreferenziali.

Parliamo della città che mette in relazione i bisogni espressi dai migranti al primo approdo, cercando, entro gli stretti margini di un'infrastruttura dell'ac-

18 Esemplificativo è il caso dello Scalo di Porta Romana in cui, nello stesso luogo, sono presenti quattro diversi livelli dell'abitare instabile e precario: il dormitorio "Casa Rossa", un edificio abbandonato delle Ferrovie dello Stato, un anfratto dietro le mura, lo spazio aperto fra i binari.

19 Intervista a Susanna Verri, medico presso il poliambulatorio della Fondazione Fratelli di San Francesco.

20 Numerose sono le mappe che riportano i tracciati delle linee della metropolitana indicando tutte le fermate conosciute, così come anche i tracciati degli autobus più frequentati.

21 Come scrive Bertrand (originario del Camerun) sulla sua mappa (figura 8).

22 È il caso della Casa della Carità, che offre non solo posti letto ma anche servizi quali, appunto, la scuola di italiano.

23 Come spiegato dall'insegnante di italiano del Naga Har.

coglienza mancante, di farsi carico di un progetto di abitabilità complessivo per i nuovi abitanti.

#### I NODI: LA CITTÀ CHE ATTRAÈ

L'elemento dei *nodi* mette in luce una città che attrae su tre distinti livelli dell'abitare: quello più instabile e precario, che richiama verso i servizi legati alla sopravvivenza, come la mensa, il centro aiuto, l'ambulatorio; un livello di maggior stabilità, che induce a cercare luoghi funzionali all'abitare, come il Comune, la questura, le agenzie per il lavoro, gli internet point, le biblioteche; infine il livello di un abitare più integrato, che spinge verso i luoghi di aggregazione, come i parchi, piazza del Duomo, la Stazione, i luoghi di cultura, le chiese delle varie comunità o la moschea.

I tre stadi dell'abitare individuati sono indice di una città diversamente attrattiva in relazione al tipo di bisogno espresso dai migranti: una città che offre, di fatto, variegati servizi per l'abitare transitorio, pur al di fuori di un progetto organico di un'infrastruttura pubblica destinata a questo abitare.

Ciò che emerge nella "città che attrae" è il paradosso di una città che si rivela come ricca di servizi per il primo approdo, ma di cui manca totalmente una conoscenza pubblica; sia chi ne è il potenziale utente, sia chi, operatore di un singolo servizio, dovesse mettersi in contatto con gli operatori di altre strutture, possiede come unico strumento le proprie iniziative, determinazione e capacità di creare una rete.<sup>24</sup>

Una *mappa del primo approdo* potrebbe, in questo quadro, rappresentare un primo strato del tessuto che manca per mettere a sistema i servizi, per progettare una rete, per pensare alla pianificazione di una città che abbia un'infrastruttura dedicata al primo approdo. Potrebbe contribuire, creando consapevolezza e diffondendo la conoscenza di quello che la città già offre, a disegnare un campo in cui possano inserirsi le iniziative, i progetti pilota e le auspicabili politiche volte a includere e a progettare l'abitare transitorio.<sup>25</sup>

#### I CONFINI: LA CITTÀ CHE DIVIDE

I *confini* della città rappresentati sulle mappe fanno emergere quella che è la città che esclude, divide e respinge o che si fa temere dai migranti che stiano tentando, come nuovi abitanti, di accedervi.

La città che esclude è quella formata da luoghi irraggiungibili, lontani e l'aspetto paradossale di tale lontananza è che si tratta soprattutto di piazza del Duomo, il cuore della città, che appare lontano a chi abita nei dormitori, collocati quasi sempre nelle aree più esterne del territorio comunale. Una città che lascia fuori, nelle zone periferiche, gli spazi dell'abitare dei migranti e che non permette a chi non ha i soldi per il biglietto del tram di accedere ai suoi spazi più interni e più belli.

Vi sono poi i luoghi pericolosi, così percepiti a causa di un'esperienza diretta di violenza o di disagio: si tratta

24 Questa difficoltà di "fare sistema" con altre strutture e servizi è stata evidenziata nelle interviste ai medici dell'ambulatorio della Fondazione Fratelli di San Francesco, agli educatori e agli insegnanti di italiano del Naga Har e della Casa della Carità, alla coordinatrice e al mediatore culturale del Centro di Aiuto.

25 Si fa riferimento alla *Mappa del primo approdo*, allegata alla tesi di dottorato in Governo e Progettazione del Territorio da cui deriva questo articolo; obiettivo della mappa è di fornire ai migranti uno strumento intelligibile con l'indicazione precisa del nome, della collocazione nello spazio urbano, della funzione che ciascun servizio di primo approdo rappresenta, al fine di potersi svincolare da elenchi di indirizzi e numeri di telefono che quasi sempre non si riescono a decifrare.

soprattutto della Stazione Centrale, segnalata in molte mappe come il luogo della delinquenza. È la città che divide tra chi è temporaneamente escluso e chi ha iniziato a introdursi nel tessuto dell'abitare, o tra chi è di passaggio e vede nella Stazione un riferimento o un luogo d'aggregazione, e chi è stabilmente emarginato e subisce e alimenta il circuito della delinquenza.

Un altro tipo ancora di *confini* è rappresentato dai luoghi marginali o considerati tali da una popolazione che teme di esservi assimilata: sono le zone densamente abitate dagli immigrati, come quelle intorno a viale Zara e a via Padova, che vengono in molte mappe identificate come le zone da evitare proprio in quanto abitate da molti immigrati, indipendentemente dal fatto che si tratti di abitanti della propria o di un'altra etnia. È, questa, la città che respinge, in quanto percepita come "ghettizzata" e dunque poco attraente o addirittura pericolosa. Vi sono infine i luoghi temuti, primi fra tutti il carcere, che parlano del confine più escludente, con cui quasi ogni migrante, arrivando da clandestino, si confronta nel suo abitare quotidiano. È la città che si fa temere, quella che separa in modo definitivo chi può aspirare a diventare parte della città, abitandola, e chi ne sarà irreversibilmente estraniato, esule dal territorio di provenienza e da quello di approdo.

#### LA MAPPA MENTALE QUALE DISPOSITIVO DI CONOSCENZA DELLA CITTÀ

L'indagine empirica descritta si fonda sul presupposto che lo sguardo dei migranti costituisca un fattore di conoscenza fondamentale per costruire un progetto di città che sia realmente inclusivo delle istanze che essi introducono.

Attraverso il disegno della mappa mentale di Milano strutturato con la trasposizione del metodo di Kevin Lynch, l'esplorazione del punto di vista dei migranti avviene studiando la città che emerge dalla loro osservazione e rappresentazione: dove il *rappresentare* viene inteso quale gesto di acquisizione e al contempo di restituzione di conoscenza della città da parte dei soggetti che si apprestino a raccontare la propria idea/esperienza dello spazio urbano.

La mappa mentale costituisce, in questa indagine, un dispositivo di conoscenza della città per entrambi i soggetti che la stanno esplorando: il migrante che osserva e rappresenta la propria percezione di Milano e il ricercatore che osserva, attraverso la rappresentazione realizzata dal migrante, la città che emerge nella relazione tra il migrante stesso e lo spazio urbano.

Dal punto di vista del migrante che osserva e rappresenta Milano, questo metodo esplorativo offre una possibilità di appropriarsi della città attraverso il riconoscimento della relazione con i suoi spazi, che viene esplicitata con il disegno: un disegno grazie al quale un territorio estraneo – spaesante – diventa familiare, si fa pensabile, svelandosi attraverso gli oggetti urbani riconosciuti e raffigurati sulla mappa. Nel gesto del rappresentare, il migrante si mette in relazione con il nuovo territorio in modo attivo e partecipe, proponendo un punto d'osservazione creativo, progettuale, pur trattandosi di una partecipazione che antecede il progetto, ovvero che non è mirata a un contributo diretto del migrante nel progetto della città. «Ogni carta è innanzitutto un progetto sul mondo, come l'ambivalenza del vocabolo anglosassone "plan" ancora certifica, e il progetto di ogni carta è quello di trasformare – giocando d'anticipo, cioè precedendo – la faccia della terra a propria immagi-

ne e somiglianza»:<sup>26</sup> ciascun migrante nella propria mappa porta alla luce il progetto trasformativo implicito che è sotteso alla sua descrizione della città. Dal punto di vista del *planner* che osserva la città che emerge attraverso le mappe dei migranti, questa esplorazione permette di ampliare il campo di indagine disciplinare, includendo lo sguardo dei migranti e il loro apporto creativo, dunque superando una visione che considera gli abitanti come i destinatari passivi del progetto di città e analizzandone una tipologia tradizionalmente esclusa o considerata solo marginalmente nella pianificazione urbanistica. Focalizzando l'attenzione su un momento specifico dell'abitare – quello della transitorietà, del passaggio tra l'arrivare da altrove e l'essere parte della nuova città – viene analizzata la condizione dell'abitare nel momento che precede l'insediarsi, un momento poco esplorato nelle analisi urbane, che in questo lavoro viene invece scelto come quello più fertile, il punto di vista più pertinente per osservare la città in trasformazione. Obiettivo e al tempo stesso ipotesi di una ricerca sperimentale di questo tipo, è di provare, con gli strumenti dell'urbanista, ad astrarsi dalla cartografia scientifica e dalla necessità di oggettivare il territorio, per lasciar emergere qualcosa di inedito dai nuovi sguardi che si soffermano a pensare la città. Un obiettivo e un'ipotesi che rispondono a loro volta a una sollecitazione, di tipo metodologico, posta nel campo della rappresentazione cinquant'anni or sono: la questione di «come fa un estraneo a costruire l'immagine per una città che gli è nuova?», avanzata da Lynch nel 1960 e rimasta da allora inesplorata, costituisce lo spunto e fornisce il solco su cui tracciare un me-

todo di lavoro che consenta di far parlare i soggetti più intensamente coinvolti nel processo di trasformazione dell'abitare entro la città contemporanea. Testimoni e artefici del cambiamento, i migranti non ancora stabilizzatisi in una nuova città introducono modalità inedite di relazionarsi agli spazi urbani e nuove, specifiche prospettive da cui osservarli. La trasposizione dei cinque elementi della mappa lynchiana, attualizzando e declinando sulla condizione del migrante le «strutture sintattiche del parlare la città»,<sup>27</sup> diventa il terreno su cui fondare un'esplorazione volta a interrogare la città lungo il crinale delle sue trasformazioni profonde e tuttavia non ancora affiorate alla luce delle analisi urbane: diventa lo strumento empirico per indagare la città insorgente.<sup>28</sup> La sperimentazione di un metodo di indagine della città incentrato sullo sguardo «estraneo» che ne rappresenta l'immagine – un metodo esportabile in ogni contesto urbano che sia meta di immigrazione – può infine aprire una prospettiva di studio della città contemporanea diretta a includere, in ogni ambito in cui venga applicata, l'osservazione creativa dei soggetti che si apprestino ad abitarla.

27 V. Andriello, «Kevin Lynch e la cultura urbanistica italiana», op. cit.

28 «Spaces of insurgent citizenship» sono chiamati da James Holston «gli spazi sottratti al dominio moderno e pianificato della città: il territorio dei senza casa, le reti dei migranti, i quartieri dell'appartenenza omosessuale, le periferie auto costruite». Holston considera *insurgent* gli spazi nei quali si svolgono pratiche che disturbano le storie consolidate della città contemporanea. In un articolo dal titolo «*Insurgent City*. Topografia di un'altra Firenze», Giancarlo Paba ripercorre le interpretazioni del termine *insurgent*, da Leoni Sandercock a Patrick Geddes a Lewis Mumford, per spiegare una ricerca in cui «l'oggetto della rappresentazione doveva essere proprio il mondo in ebollizione della città *insurgent* [...]». I materiali da rappresentare non erano quindi costituiti da oggetti, ma da intrecci di relazioni umane, di nuovi rapporti intersoggettivi e dal loro difficile e controverso rapporto con la struttura morfologica e organizzativa della città», G. Paba, «*Insurgent City*. Topografia di un'altra Firenze», in «Urbanistica», vol. 123, n. 4, 2004, pp. 26-29.

26 F. Farinelli, *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, La Nuova Italia, Firenze 1992, p. 77.



# MAPPA DEL PRIMO APPRODO

di Nausica Pezzoni

## LEGENDA:



**MANGIARE / EATING**

1. Centro francescano - via Ponzio 75
2. Fondazione F.lli di San Francesco - via Saponaro 40
3. Mensa Opera San Francesco - corso Concordia 3



**LAVARSI / WASH UP**

1. Docce pubbliche - Croce Rossa Italiana - via Pucci 3
2. Docce pubbliche - via Ponzio 75
3. Docce pubbliche - via Kramer
4. Docce F.lli San Francesco - via Bertoni 9



**VESTIRSI / DRESSING**

1. via Ponzio 75
2. via Kramer



**DEPOSITARE BAGAGLI  
LEAVING LUGGAGE**

1. via Settala 25
2. via Maffucci (Chiesa)



**CURARSI / CARE**

1. Centro San Fedele - piazza San Fedele 4
2. Ambulatorio medico-popolare - via Dei Transiti 28
3. Ambulatorio F.lli di San Francesco - via Bertoni 9
4. Ambulatorio NAGA - via Zamenof 7
5. Ospedale Niguarda
6. Ospedale Fatebenefratelli
7. Villa Marelli



**ASSISTENZA LEGALE  
LEGAL ASSISTANCE**

1. Naga - via Zamenof 7
2. Ufficio stranieri - via Tarvisio
3. Ufficio stranieri - via Barabino
4. Centro di ascolto Caritas SAI - via Galvani 16
5. Centro di ascolto Caritas SAM - via Bergamini 10



**IMPARARE L'ITALIANO  
LEARNING ITALIAN**

1. Caf - zona Abbiategrasso
2. Naga Har
3. Scuola elementare di via Polesine
4. Casa della Carità



**INCONTRARSI / MEETING**

1. Cooperativa sociale La Strada - via Piazzetta
2. SOS Exodus - tunnel di via Tonale
3. Naga Har - via Grigna 27



**CERCARE LAVORO  
LOOKING FOR JOB**

1. Easy centro per il lavoro - viale Toscana 21
2. Informagiovani - via Dogana 2
3. Centro per l'impiego - Viale Jenner 24
4. Ufficio Stranieri del Comune - via Tarvisio 13
5. Job Caffè - Piazza San Pietro in Gessate
6. Celav (centro mediazione al lavoro) - via Scaldasole 5
7. Città dei mestieri e delle professioni - via Soderini 24



**COMPILARE CURRICULUM  
WRITING CURRICULUM**

1. Biblioteca Sormani - Corso di P.ta Vittoria 6
2. Biblioteca Venezia - via Frisi 2-4
3. Biblioteca Settore Educazione Stranieri - via Tadino 12



**FARE DOCUMENTI  
OBTAIN PASSPORT**

1. Questura - Via Montebello 26



**CERCARE AIUTO  
LOOKING FOR HELP**

1. Centro Aiuto - Via Ferrante Aporti 3



**DORMIRE / SLEEPING**

1. Centro Accoglienza del Comune - Viale Ortles 69
2. Centro Accoglienza del Comune - Via Novara 451
3. Centro Accoglienza del Comune - Via Sammartini 75
4. Centro Accoglienza del Comune - Via Giorgi 31
5. Centro Accoglienza del Comune - Viale Fulvio Testi 352
6. Assoc. Sarepta Casa Aurora - Via Tonezza 3-5
7. Assoc. Sarepta Casa Aurora - Via M. Colonna 24
8. Assoc. Sarepta Casa Aurora - Via Orsenigo 1
9. Casa degli Amici - Via Timavo 68
10. Assoc. Effatà - Via Jommelli 8
11. Assoc. Progetto Arca - Via San Giovanni alla Paglia 1
12. Assoc. Progetto Arca - Via Amantea
13. Assoc. Progetto Arca - Via M. Macchi
14. Fondaz. F.lli San Francesco - Via Bertoni 9
15. Casa Rossa dei F.lli San Francesco - Viale Isonzo 11
16. Fondaz. F.lli San Francesco - Via Saponaro 40
17. Assoc. Gruppo Volontari - Via San Bernardo 2
18. Suore Missionarie della Carità - Via Forze Armate 37
19. Casa di Gastone - Viale Monte Ceneri 1
20. Casa della Carità - Via Brambilla 1
21. Casa dell'Accoglienza Marta e Maria - Via Cipro 8
22. Casa dell'Accoglienza - Via Zurigo 65
23. Comunità Menuà - Via Varanini 23
24. Comunità La Grangia - Via Monlué 87
25. Remar Italia - Via Pedroni 30
26. Remar Italia - Via Monfalcone 19
27. Remar Italia - Via Belluno 33



CITTÀ  
NEL MONDO.  
TIRANA

*di Sara Rossi, scrittrice e giornalista*

I colori si sono un po' sbiaditi, ma Tirana continua a ricordare una tela di Kandinskij. La guardo da un balcone, un terrazzo fantastico al tredicesimo piano di Torre Drin, in pieno centro. Sono a casa del console d'Italia, Susanna Schlein, 34 anni, cresciuta a Lugano in Svizzera e arrivata in Albania quasi due anni fa.

Siamo andate a scuola insieme e ora la rivedo dopo parecchio tempo. Di lei spiccano due tratti del carattere: è un genio e sembra non saperlo. Quando ho saputo che si era trasferita a Tirana, ho deciso di andare a trovarla perché è bello seguire il suo sguardo, ovunque si posi. Sull'Albania avevo parecchie curiosità, ma soprattutto mi ricordavo un documentario visto al Centre Pompidou, una decina di anni fa. Raccontava del sindaco della capitale, che voleva ridare vita a una società, reduce da uno tra i peggiori regimi comunisti della storia, usando i colori. Ricordo che poi, parlandone con amici, qualcuno sollevava dubbi sul senso delle priorità di questo sindaco. L'educazione, le condizioni di vita dei meno abbienti e la possibilità di trovare un lavoro sono più importanti delle facciate delle case, dicevano. Ed eravamo tutti d'accordo; ma il documentario insinuava: «E se risolvere i problemi fosse più facile in un ambiente che ti piace e di cui vai fiero?». Le famiglie, i capi di Stato non discutono di cose serie nella penombra di un corridoio, ma davanti a una bella tavola, che li fa sentire uniti. Recentemente è uscito un film di Clint Eastwood su Nelson Mandela, che per iniziare a ricostruire il Sudafrica ha puntato sulla squadra di rugby. In ogni caso, quando Susanna è diventata console di Tirana le ho detto: «Vengo a trovarti».

Sull'aereo comincio a leggere. Ho portato con me *A est*, un guida scritta da due giornalisti su alcune

città europee tra cui Tirana. Edi Rama, classe 1964, artista, insegnante di disegno, leader del partito socialista e sindaco dal 2000 al 2011, aveva deciso di trasformare la capitale albanese in un centro di arte contemporanea all'aria aperta. Nel 2004 è stato riconosciuto miglior sindaco del mondo al World Mayor Award. Senza perdere tempo, mi rivolgo al mio vicino di sedile, un ragazzo di 27 anni di nome Gezim che sta tornando al paese per il matrimonio di una cugina. Studia Traduzione e interpretariato nelle relazioni internazionali a Milano. Gli chiedo che cosa pensa delle priorità di Edi Rama. «Ha fatto bene a usare i colori. Certo che anche lui ha rubato ai cittadini, come tutti i nostri politici; ma qualcosa ha anche dato alla nazione. Gli altri invece hanno rubato e basta. Poi però è cambiato. Prima ha demolito le costruzioni abusive, ha dipinto le case e ha messo l'erba sul lungofiume; nel suo secondo mandato però ha cominciato a concedere sempre più permessi edilizi, lasciando costruire grattacieli e a Tirana manca di nuovo l'aria. Li chiamiamo mostri: vedi solo cemento e molti sono stati lasciati incompiuti, perché chi li costruiva ha finito i soldi, quindi se li guardi vedi il cielo attraverso». Gezim ci tiene tuttavia a rassicurarmi: mi troverò bene, perché la birra costa un euro o anche meno, se sai dove andare, il paese è ospitale e la città è bellissima nonostante i mostri.

Susanna è venuta a prendermi all'aeroporto. È entusiasta della sua vita in Albania. Mentre percorriamo il tragitto che ci porta a casa, anche se è buio, comincia a illustrarmi ciò che sfla dal finestrino. Una strada nuova e diritta, dove si viaggia veloci, tranne occasionalmente quando sta attraversando un gregge di pecore. Ai lati si legge in continuazione la scritta "Lavazh" su pezzi

di cartone, cioè lavaggio per automobili. Cerco Lada, Trabant o Zhiguli, ma qui non è l'ex Unione Sovietica e durante il mio soggiorno in Albania vedo soprattutto macchine belle; chissà perché gira un gran numero di Mercedes, vecchie o nuove, ma senza icone né la pelliccia sul cruscotto. Peccato per la nostalgia.

Di che cosa si vive qui? Susanna non sa dirlo con precisione. La disoccupazione è tragica, l'economia ferma e molte famiglie campano di ciò che spediscono i parenti dall'estero. Ad aggravare la situazione il fatto che migliaia di albanesi erano emigrati in Grecia e ora devono tornare a casa o cercare lavoro altrove.

In macchina passiamo vicino a un grosso quartiere di nome Kamza, abitato da decine di migliaia di persone in baracche di lamiera. Io dalla strada non vedo niente, ma la mia amica l'ha visitato. Dal 1997, l'anno della guerra civile, a oggi sono convogliati nella capitale oltre 300 mila cittadini albanesi; perlopiù agricoltori che giungono dalle montagne. Sono spuntate diverse bidonville in cui manca tutto e per le quali non si è ancora trovata una soluzione.

Eccoci a casa. Susanna abita al tredicesimo piano di Torre Drin, il penultimo. Vicino c'è uno di quei mostri di cui parlava Gezim, alto venti piani, abbandonato e con i buchi. È fermo da due anni e ha una stranezza: si allarga dalla base, cioè l'appartamento del pian terreno è più piccolo dell'attico in cima. Oltre al mostro, dal balcone della mia stanza vedo perfettamente Piazza Scanderbeg, il cuore della città. È una piazza ovale dalle dimensioni di un ippodromo; di certo è stata costruita per farci sfilare un esercito. In aereo avevo letto che quella piazza racconta come un libro

di storia. In mezzo c'è la statua di Scanderbeg, l'eroe che scacciò gli ottomani nel Medioevo; poi c'è la moschea, perché morto Scanderbeg gli ottomani avevano subito conquistato l'Albania; a destra, ci sono palazzi governativi costruiti dagli italiani durante l'occupazione fascista (prima metà del Novecento), mentre a sinistra sta il museo storico, con un mosaico sulla facciata che raffigura la rivoluzione comunista (seconda metà del Novecento); più alto di tutti nella piazza, però, svetta il recentissimo Hotel International Tirana.

Il primo giorno Susanna mi porta nella periferia di Scutari a vedere una piccola fabbrica di maschere veneziane (proprio uguali a quelle che si vedono nei negozi di souvenir a Venezia) e sulla strada ci fermiamo a pranzo in un agriturismo in mezzo agli ulivi, dove vengono offerti solo prodotti della fattoria. La stessa giornata avremmo potuto trascorrerla in Veneto, mi viene da pensare. Il giorno dopo restiamo a Tirana e andiamo a una mostra di arte contemporanea. La sala espone opere di giovani artisti albanesi che hanno studiato in Italia. Mathilda, la curatrice della mostra, ci racconta che in città c'è parecchio fermento in ambito artistico e che l'ex sindaco Rama ha contribuito a mettere in buona luce la voglia creativa. Regolarmente organizzano esposizioni e workshop, in città o fuori, ritirati sulle montagne, ci spiega. Tirana offre numerosi spazi espositivi, alcuni istituzionali, altri nei centri sociali o in locali di ristorazione e cultura autogestiti. Il più bello, ci dice, è vicino ai binari della stazione e si trova in una bassa costruzione di mattoni che un tempo aveva funzioni industriali. Lo hanno messo in piedi due ragazzi, con l'aiuto del Comune, e sta aperto tutta la notte. Lì si creano musica e arte, si fanno incontri ed è frequentato da giovani, ma non

solo. Susanna fa notare a Mathilda che le mostre hanno sempre una durata brevissima, una settimana, non di più. «Siamo tanti e gli spazi pochi, allora si fa come in un bordello: a turno e un po' rapidi», risponde lei.

In città stanno spuntando parecchi locali di "gusto occidentale". Molti si trovano nel Blllok, il quartiere che un tempo era chiuso ai semplici cittadini e riservato ai dirigenti del Partito comunista. Oggi è talmente pieno di caffè frequentatissimi che sembra perennemente in festa. Proprio nel Blllok, qualche giorno dopo incontro una giornalista che si occupa di arte, Ilda, la quale mi racconta una dopo l'altra una serie di idee vulcaniche con cui ha voglia di portare sensibilità artistica nella sua città. Si occupa soprattutto di arte contemporanea, ma da alcuni anni organizza anche un festival di musica antica a Girocastro, città nel sud dell'Albania confinante con la Grecia. Dopo le dittature, la gioventù è sempre così attiva, le dico. «Il comunismo era un paradiso per i bambini e un incubo per gli adulti», mi racconta. «Per noi il bello era che i nostri genitori disponevano di tempo e che lo Stato organizzava attività culturali. Non avevamo bisogno di altro. Molti di noi adesso invece si trovano a disagio con il consumismo, l'attaccamento ai beni materiali, l'inseguimento della ricchezza che ci sono piombati addosso dopo il crollo del regime. Non fraintendermi: non conosco nessuno che vorrebbe tornare al regime di Enver Hoxha. Però ci piace ricordare una sobrietà che desideriamo ricostruire, questa volta a modo nostro. Colorata e non grigia. Libera e non terrorizzata. Espressiva delle nostre personalità e non schiava della propaganda».

Susanna ha un altro amico, si chiama Roberto, è italiano, lavora in Albania da anni e ha la passione

dell'arte contemporanea. Ha portato con sé parte della sua biblioteca trasformando così il suo appartamento in uno dei luoghi più frequentati dai giovani artisti tiranesi. Che sono tanti. Ci fa incontrare Endri, ventisettenne grafico pubblicitario di giorno e pittore di notte. Il suo discorso non si discosta da quello di Ilda. «Oggi mi scandalizza quello che vedo. Provo odio per il lavoro eppure è lui che mi ispira. Tutto il giorno devo progettare involucri, scatole ed etichette che siano più belli del loro contenuto, così la gente compra quegli oggetti più facilmente. Sono pagato per dire bugie. E allora quando torno a casa la sera, ho solo voglia di dire la verità. E dipingo qualcosa che mi sembra bello davvero».

Tirana è bella e colorata, come una tela di Kandinskij. Tra una strada trafficata e un palazzone di diciotto piani ci sono povere capanne, pollai, strade battute dove non si sentono altro che cinguettii; in una via laterale c'è un circo stabile e tenerissimo che fa spettacoli ogni domenica. I parchi sono un po' incolti, come nelle città d'avanguardia, che propongono non parchi urbani con l'erba corta e i viali asfaltati, ma pezzi di natura, con stagni, rive naturali e fiori di campo. Tra l'erba alta vediamo una bambina rom addormentata su un cartone e poco più in là altri due bimbi di cinque anni che fumano una sigaretta con gesti da adulti. Che cosa sia bugia, che cosa verità lo lascio cercare a Endri, io credo a tutto ciò che vedo. Credo a tutte le Tirana che in pochi giorni mi è stato dato di vedere.

Ristampa

0 1 2 3 4 5

Anno

2012 13 14 15

Stampato per conto della casa editrice presso  
3 erre Srl, Orio Litta (LO)