

DEDALO



ragionare

Milano

immaginare

La ricerca MidLand è stata svolta per Assimpredil Ance da:

Mario Abis

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

Angela Airoidi

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

Gaetano Lisciandra

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

Giorgio Goggi

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

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

Mid



Land

La ricerca



MidLand

La città di mezzo

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

Premessa

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

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

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

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

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

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

1 IL RUOLO DELLA CITTÀ NELLA GLOBALIZZAZIONE

Le città sono oggi riconosciute come gli indiscussi motori dello sviluppo economico del mondo occidentale in quanto luoghi privilegiati e prevalenti della produzione di conoscenza e innovazione,

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

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

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

- le regioni metropolitane monocentriche (mono-centric metro-regions), come Dublino o Helsinki che hanno meno di 2 milioni di abitanti, ma una discreta dinamicità economica;
- le regioni metropolitane monocentriche dotate di una rete costituita da numerosi nuclei urbani minori (mono-centric metro-regions with smaller multiple nuclei), caratterizzate da una presenza di abitanti superiore a 5 milioni, nate da regioni metropolitane monocentriche che hanno nel corso del tempo costruito reti sempre più strette con altri nuclei cittadini localizzati nelle prossimità e/o molto ben connessi, come ad esempio è accaduto per la regione metropolitana londinese (7 milioni di abitanti);

- le regioni metropolitane policentriche o reti urbane (polycentric metro-regions) come il Randstad-Holland (quasi 8 milioni di abitanti), che comprende le città di Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, e la Rhine-Ruhr (oltre 13 milioni di abitanti), che comprende le città di Bonn, Dortmund, Düsseldorf ed Essen;
- le megalopoli (mega-cities), città che hanno almeno 10 milioni di abitanti, ma che possono raggiungere gli oltre 30 milioni di abitanti di Tokyo o i 18 milioni di New York.

E' poi possibile raggruppare in tre grandi classi i principali vantaggi competitivi che derivano dalla dimensione e densità delle città, ossia da quella massa critica sinergica formata da capitale umano, imprese, servizi, infrastrutture; vantaggi che vanno a sommarsi in genere a quelli derivanti dalla localizzazione in un'area geografica favorevole rispetto ai maggiori scambi commerciali internazionali e alle principali infrastrutture di trasporto. Il primo è un vantaggio di agglomerazione: le grandi aree metropolitane riescono ad attrarre le sedi principali delle multinazionali e delle grandi imprese, offrono una scelta più ampia di risorse tangibili e, soprattutto, intangibili, concentrano un maggior numero di servizi specializzati, posseggono un rilevante insieme di infrastrutture (trasporti, telecomunicazioni), permettono

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

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

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

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

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

1.1 Le regioni metropolitane

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

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

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

- per disporre di aree da dedicare alla residenza a prezzi inferiori; per localizzare centri commerciali di rilevanti dimensioni; per usufruire di luoghi di svago e di vaste aree verdi; per attingere a un più ampio bacino di capitale umano qualificato. Allo stesso tempo, la città è in grado di offrire al territorio regionale un luogo privilegiato per lo sviluppo della conoscenza e dell'innovazione, servizi amministrativi, finanziari o di consulenza di alto livello, attività ad alto valore aggiunto, un mercato del lavoro che offre migliori opportunità di carriera, una vasta gamma di corsi di formazione e corsi universitari o master, di istituzioni e organizzazioni pubbliche o private di livello internazionale, servizi culturali, infrastrutture per lo sport, infrastrutture di trasporto per collegamenti internazionali... La capacità di costruire, pianificare, gestire al meglio le relazioni all'interno del proprio territorio diviene quindi, insieme alla "massa critica" e alla "densità di qualità", un fattore cruciale per il successo di una regione metropolitana, sia essa monocentrica (per cui le relazioni tendono comunque a riferirsi a un polo dominante), policentrica, oppure, persino, se si tratta di una megalopoli dove la complessità del governo del territorio per vastità e densità diventa fortemente critica.

1.2 Condizioni e requisiti per competere

1.2.1 L'innovazione necessaria

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

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

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

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

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

1.2.2 La capacità di attrarre

Nel quadro internazionale il gioco competitivo dei sistemi città va, dunque, sostituendo quello dei sistemi paese. La globalizzazione dei mercati e la crescente complessità delle strutture sociali ed economiche si combina con lo spostamento della competizione che ha la sua centralità nelle città più che nei paesi. Il mutamento del ruolo delle città costituisce, nel passaggio fra identità metropolitana e identità di area metropolitana, il senso stesso dell'evoluzione sociale ed economica del pianeta:

"nel 2050 sarà concentrato nelle città il 75% della popolazione globale che risiederà, perlopiù, in megalopoli di svariati milioni di abitanti e in regioni a intensa urbanizzazione che si estendono oltre i confini degli stati e dei continenti". In questo quadro, la funzionalità di un modello attrattivo ha a che fare con la selezione, da una parte, di quelle dimensioni creative che sono una leva competitiva delle città rispetto al contesto internazionale, dall'altra, con il processo di valorizzazione delle città in sé, per la loro community, in una declinazione "interna". Non è pensabile sviluppare un modello solido senza dare coerenza e simultaneità a due leve di attrazione: una interna e l'altra esterna. Una dicotomia simmetrica rispetto alle leve di attrazione. Infatti, si può parlare di un'attrattività della città in chiave economico-finanziaria (città attrattore di investimenti, di imprese, di lavoro, ecc...) e di un'attrattività in termini di fruizione e stile di vita, sotto un profilo che potremmo definire socioculturale. Questi due ambiti possono anche svilupparsi in modo combinato costituendo il doppio valore dell'attrattività: da una parte, valore di richiamo

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

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

Le tre eccellenze:

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

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

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

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

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

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

Tutto questo, però, è solo necessario, non sufficiente