

## Nuove sfide per la città contemporanea

Alessandro Balducci

Vorrei presentare alcune riflessioni assumendo come riferimento la città di Milano e le sue trasformazioni.

La crisi urbana degli anni '70 del secolo scorso è ormai alle nostre spalle, e con essa il pericolo, allora paventato, di dover assistere inermi al progressivo declino della città e della sua base industriale. In un momento in cui, nei paesi più avanzati, è soprattutto l'*economia della conoscenza* a svolgere il ruolo di motore dell'innovazione e dell'integrazione nelle reti globali, **la città** è tornata ad essere un centro propulsore dello sviluppo, e ancor più potrebbe esserlo in futuro.

Le città emerse dal profondo processo di trasformazione e di transizione da una economia prevalentemente materiale ad una prevalentemente immateriale, però, oggi è un'entità territoriale, spaziale e sociale significativamente diversa da quella riconoscibile fino agli anni Settanta.

La città è oggi l'esito di tre processi avvenuti parallelamente: un fenomeno tradizionale di espansione e di *sprawl* della città centrale verso l'esterno; un fenomeno di conurbazione di centri intermedi, che si sono saldati fra di loro dando vita a strutture urbane interrelate; e un fenomeno di discesa a valle degli insediamenti dei territori pedemontani.

Questa nuova "città" non è la degradazione della città moderna, è altra cosa: deve essere indagata come un fenomeno che è insieme esito del passato e anticipazione del futuro. Per osservarla, si possono adottare tre punti di vista differenti: l'*accelerazione del movimento*, la *frammentazione* e la *connessione a rete*.

**Accelerazione del movimento:** negli ultimi trent'anni Milano ha perso quasi un terzo della sua popolazione: le forti tensioni che, da tempo, caratterizzano il mercato abitativo urbano e lo sviluppo continuo della motorizzazione privata, che ha consentito di raggiungere con relativa facilità luoghi sempre più lontani, hanno determinato il progressivo trasferimento degli abitanti dal capoluogo al territorio provinciale e alle province confinanti. Al decremento demografico è corrisposto un rilevante aumento del numero di persone che "utilizzano" la città quotidianamente o temporaneamente: ogni giorno entrano nella città di Milano 700.000 auto, mentre la sola Stazione Centrale è frequentata giornalmente da 320.000 persone. La città contemporanea non è più un modello ordinato e isolato di mobilità; l'accelerazione del movimento l'ha trasformata in un agglomerato di flussi: una miriade di tracce di mobilità avvicinano luoghi lontani e allontanano luoghi vicini. Gli spostamenti non riguardano solo le persone, ma anche le merci, come testimonia l'enorme espansione del settore della logistica nell'area milanese, o il funzionamento dei grandi poli commerciali. L'accelerazione del movimento ha però interessato soprattutto i flussi immateriali: informazioni, dati, transazioni economiche. Le tecnologie dell'informazione consentono la costruzione di una prossimità virtuale (l'avvicinamento di imprese, centri di ricerca, istituzioni, fisicamente posti anche a grande distanza) che, pur non soppiantando completamente il valore della prossimità fisica, certo vi si affianca per importanza.

**Frammentazione:** la trasformazione avvenuta nel corso degli ultimi trent'anni ha prodotto una città fatta di frammenti.

Nella *sfera economica*, alla crisi della grande industria ha fatto riscontro una polverizzazione della struttura produttiva che, in virtù di una maggiore capacità di adattamento, si è rivelata una risorsa nel superamento dei traumi connessi alla deindustrializzazione. Tuttavia, essa ha poi generato difficoltà di investimento nei campi

della ricerca e dell'innovazione e difficoltà nella capacità di istituire relazioni con il soggetto pubblico.

Nella *sfera sociale*, il forte movimento di redistribuzione selettiva della popolazione ha frammentato le tradizionali reti familiari e di vicinato: i quartieri urbani e i paesi della città estesa hanno perso il proprio ruolo di riferimento spaziale forte, in grado di strutturare l'identità e l'appartenenza. Si sono registrati fenomeni di polarizzazione della popolazione su base anagrafica (fuoriuscita dalla città centrale soprattutto della popolazione giovane) e su base economica: anche la classe media ha visto andare in crisi il proprio ruolo di stabilizzazione, soprattutto per quanto riguarda la componente del lavoro dipendente.

Nella *sfera politico-amministrativa*, la proliferazione di soggetti e di unità amministrative, ha frammentato la sfera pubblica, mettendo in tensione i confini tradizionali dell'organizzazione amministrativa: dipartimenti, agenzie, consorzi, società per azioni a capitale pubblico, soggetti privati o soggetti convenzionati del terzo settore hanno reso sempre più complesso, proceduralizzato e settoriale il trattamento dei problemi considerati di rilevanza pubblica.

**Costruzione di reti:** i legami tra gli elementi che compongono la città contemporanea vengono riannodati dalla costruzione di reti, che istituiscono nuove forme di aggregazione e di socialità leggera slegate dallo spazio. Lo sviluppo dei sistemi di comunicazione, sia di tipo elettronico che fisico, consente la formazione di "comunità a distanza". Si tratta di reti associative che non hanno una base territoriale costante o che non l'hanno affatto, come nel caso delle comunità virtuali di internet. Così, mentre si indeboliscono le relazioni di vicinato, si sviluppano reti associative basate su interessi comuni, che producono una socialità leggera, per certi versi meno impegnativa ma non per questo meno importante: reti di tipo professionale o culturale; reti familiari o di amicizia che mantengono in relazione popolazioni ormai disperse nella regione urbana; reti di popolazioni appartenenti a diverse etnie, ecc. Tutti questi gruppi sono caratterizzati dal fatto di mantenere relazioni stabili attraverso le reti informatiche o telefoniche e dal ritrovarsi, di tanto in tanto, in alcuni luoghi diversi della regione urbana.

### **Le sfide della città contemporanea**

Questa è la città contemporanea. Non ci sono destini già scritti: è necessario fronteggiare le sfide oggi emergenti, affinché essa possa continuare ad essere un motore dello sviluppo, e un ambiente di vita accogliente per la popolazione che la abita. Una prima sfida fondamentale è quella del **mantenimento** e del **potenziamento della capacità di produrre ricchezza**, nelle attuali condizioni di concorrenza internazionale sempre più forte. In un contesto imprenditoriale così complesso e frammentato e in una fase nella quale è soprattutto l'economia della conoscenza a sostenere l'economia reale, questo problema incrocia molti aspetti che attengono alla sfera privata e a quella pubblica. Sono mutati i fattori di localizzazione delle imprese e il modo in cui si crea valore: molto dipenderà dalla capacità delle imprese, ma anche dalla capacità di costruire beni pubblici che mettano le aziende in condizioni di competere meglio. Una seconda sfida è quella della **coesione sociale come condizione di sviluppo**. Un indiscutibile punto di forza della realtà milanese, nel passato, è stata la capacità di assorbire nuove popolazioni e di mantenere spontaneamente buoni livelli di coesione sociale. Oggi, il nesso tra coesione sociale e sviluppo rischia di saltare: il *welfare state* e le politiche di regolazione pubblica del mercato sono sempre più percepite come un costo e non come un incentivo allo sviluppo; la conseguenza è una progressiva residualità delle tematiche sociali rispetto agli obiettivi di crescita economica e di competitività del territorio. Si pone dunque la necessità di definire un nuovo modello: è possibile ipotizzare un modello di sviluppo di Milano senza coesione sociale?

Una terza sfida è quella della **coesione territoriale** e della costruzione di nuovi principi organizzativi: non è possibile pensare ad una regione urbana capace di affrontare i temi chiave dello sviluppo senza affrontare quello della sua organizzazione territoriale, della costruzione di visioni e di immagini di sintesi che riescano ad orientare le trasformazioni dello spazio fisico.

### **Politiche per la città contemporanea**

Oggi più che mai, di fronte a cambiamenti profondi della natura e dei problemi della città contemporanea, e di fronte alle nuove sfide, si avverte l'esigenza di costruire una **visione** capace di offrire nuove descrizioni della città e di proporre al sistema degli attori nuovi obiettivi e nuovi progetti sui quali misurarsi attraverso uno sforzo cooperativo da parte di tutti i soggetti interessati.

Una *visione dell'economia* della regione urbana milanese dovrebbe consentire di capire che la fase attuale, caratterizzata dalla centralità delle risorse di *conoscenza* nella definizione di prospettive di sviluppo, avvicina di molto l'economia alla città e alla società. I mondi storicamente contrapposti del vivere e del produrre devono tendere ad integrarsi e a definire comuni obiettivi di vivibilità, di attrattività, di vitalità culturale.

Una *visione della società* dovrebbe a sua volta evidenziare il fatto che si deve far riemergere la centralità del legame tra coesione e sviluppo. Solo una visione complessiva può consentire di pensare le politiche sociali e le politiche urbane come forme di investimento sociale, e non come semplici voci di costo; di legare più strettamente obiettivi sociali ed obiettivi economici.

Una *visione del territorio* dovrebbe consentire di prefigurare una serie di azioni destinate a dare struttura alla città frammentata e diffusa: si deve rafforzare il **policentrismo** della regione urbana, il suo essere **città di città**; favorendo il riconoscimento di aggregazioni intermedie significative, capaci di organizzarsi in ambiti di comuni, all'interno dei quali ricercare complementarietà, integrazione del sistema dei servizi, identità e appartenenze di area; favorendo la costruzione di coalizioni attorno a progetti significativi, che consentano di produrre, attorno ad ognuna delle formazioni urbane che abbiamo visto emergere, una nuova "urbanità" fatta di complessità produttive e sociali, poli di aggregazione del territorio diffuso, sistemi di centralità che sappiano svolgere il ruolo di armatura della regione urbana nel suo insieme.

Una visione del territorio che sappia anche riconoscere le diversità, dando spazio alle molte popolazioni e "comunità di pratiche", che esprimono domande di potenziamento dello spazio pubblico e di apertura ad eventi "anomali" e non eccessivamente regolati, sintomo della forza creativa della città.

Soprattutto, una visione del territorio in grado di assumere come valore fondativo la propria **abitabilità**: la qualità del vivere quotidiano, la possibilità di muoversi con facilità, la qualità ambientale fino ad oggi soffocata dalle esigenze di uno sviluppo che non ammetteva esitazioni.