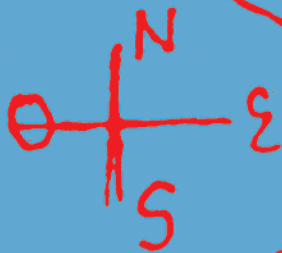


*seventonine*

conversations for a better city

28 febbraio 2007

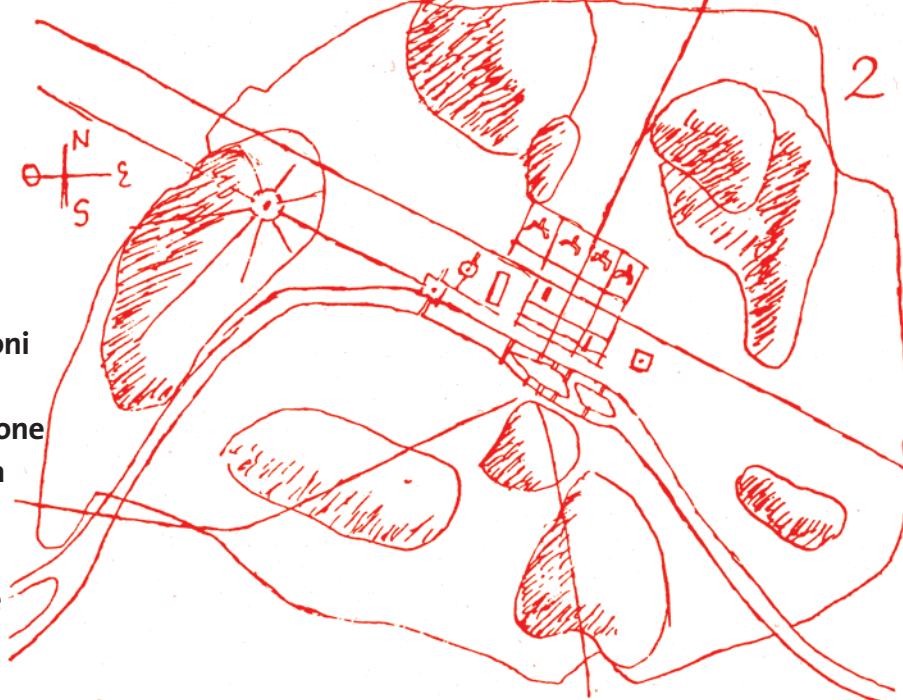


# Milano next metro politan identity

## Seventonine

**Brevi conversazioni e momenti di convivio su soggetti di vasto raggio tematico con protagonisti del mondo dell'informazione e della cultura, esponenti di nuovi mercati immobiliari, rappresentanti di organizzazioni no-profit applicate al settore, imprenditori della moda e design, esperti di comunicazione e marketing, per scoprire altri punti di vista sulla città, il costruire e l'abitare contemporaneo.**

**Assimpredil vi aspetta tra le sette e le nove di sera per un aperitivo insieme.**



Siamo oggi in Europa nel pieno di una trasformazione del sistema produttivo tesa verso un modello di sviluppo all'interno del quale peseranno sempre di più attività frutto dell'ingegno e della creatività. Gli incubatori di questo sviluppo non possono essere che le città e, prima fra le altre, Milano ricca di cultura, stimoli, opportunità.

La competizione fra territori è globale e il rischio di un declino irreversibile è alto se non si mobilita velocemente tutta la città verso un cambiamento chiaro e condiviso. Milano ha bisogno di una visione forte e ambiziosa, di una nuova identità sulla quale disegnare una strategia di sviluppo coerente e della realizzazione rapida ed efficace

dei suoi obiettivi. Il territorio della città dovrà riverberare questa nuova identità per rendere Milano più accessibile, attraente, accogliente e stimolante. Per realizzare questo obiettivo la città deve definire nuove strategie di vivibilità, sciogliere il nodo della mobilità e creare nuovi modelli di governance del territorio.

Assimpredil Ance Milano, in collaborazione con Inarch Lombardia, apre il dibattito sulla definizione di questo nuovo orizzonte per il futuro della città nell'ambito di seventonine, una serie di conversazioni con i più accreditati studiosi internazionali delle dinamiche urbane e degli stili di vita contemporanei.

### Pierre Laconte

Laureato in Legge ed Economia all'Università Cattolica di Louvain. Presidente della Fondazione per lo sviluppo urbano (FFUE), Presidente eletto della Società Internazionale degli Urbanisti (ISOCARP), è anche Segretario onorario generale dell'Associazione Internazionale per il Trasporto Pubblico (UITP), che ha guidato per quasi quindici anni. È stato uno dei tre progettisti incaricati di realizzare il masterplan per Louvain-la-Neuve, un nuovo insediamento promosso dall'Università Cattolica di Louvain attorno alla nuova stazione ferroviaria, 25 km a sud di Bruxelles. La città conta oggi 40.000 abitanti. Il progetto ha vinto nel 1976 il premio Abercrombie dell'Unione Internazionale degli Architetti.

### Massimo Lo Cicero

Economista, si è laureato nell'Università degli Studi di Napoli nel 1973. Insegna Economia della Comunicazione ed Economia della Cultura e dell'Informazione nell'Università di Roma, Tor Vergata. Presidente del Centro Studi Industria e Finanza, una società di ricerca, e vicepresidente di Sovis, una società di consulenza strategica e finanziaria. È Membro ordinario del Consiglio Superiore delle Comunicazioni su nomina del Ministro delle Comunicazioni, per il quadriennio 2005-2009. È componente del Comitato Scientifico della Rivista Economica del Mezzogiorno della SVIMEZ e del "Laboratorio per le politiche di sviluppo" costituito dal Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione presso il Ministero dello Sviluppo Economico. Nella sua attività professionale è stato advisor, director o auditor per conto di banche, imprese ed Enti pubblici, nazionali ed internazionali. È attualmente advisor finanziario del rettorato dell'Università degli Studi Roma Tre. È editorialista ed opinionista per Il Sole 24 Ore, Il Riformista, Il Mattino ed Emporion, un magazine on line del gruppo Enel. Pubblica saggi e ricerche di economia, finanza e politica economica su L'Acropoli, Economia Italiana, Ideazione, Aspenia ed altre riviste italiane. Nel 1992 ha ricevuto il premio Ischia Internazionale di Giornalismo, per la sezione speciale di Economia, e nel 2006 il Premio giornalistico "Sele d'Oro Mezzogiorno 2006".

### Italo Rota

Laureato al Politecnico di Milano nel 1982. Collabora inizialmente con Franco Albini, Gregotti Associati e alla redazione della rivista "Lotus international" [1976-81]. Negli anni ottanta si trasferisce a Parigi dopo aver vinto il concorso per L'aménagement intérieur del Musée d'Orsay. Con Gae Aulenti firma la ristrutturazione degli spazi del Museo nazionale d'arte moderna al Centre Pompidou [1984-1986] e il progetto di concorso per il nuovo Lingotto di Torino. Sempre in Francia progetta la sistemazione di alcuni isolati intorno alla Grande Bibliothèque di Parigi [1994], vince il concorso ad inviti per le nuove sale della Scuola francese alla Cour Carré del Louvre e la ristrutturazione del centro di Nantes. Tornato in Italia nel 1996, ha elaborato progetti per la sistemazione di spazi pubblici in varie città italiane, il Museo della città nella Rocca Paolina di Perugia, la Galleria d'Arte Moderna di Genova, gli interni della nuova sede della Deutsche Bank di Milano ed è in corso la realizzazione del Museo del Novecento presso l'Arengario a Milano. Nel 2006 ha curato le mostre Good N.E.W.S. alla Triennale di Milano e Fashion DNA al Rijksmuseum di Amsterdam e, per l'Olimpiade Invernale di Torino, il progetto per la Medal Plaza di piazza Castello.

### Giovanni Oggioni

Consegue la laurea in Architettura presso il Politecnico di Milano nel 1980. Attualmente è Direttore del Settore Pianificazione Urbanistica Generale del Comune di Milano nonché Direttore dell'Ufficio Concorsi di Progettazione dello stesso Ente. È iscritto all'ordine degli Architetti, Pianificatori e Paesaggisti della Provincia di Milano, è dal 2005 membro effettivo dell'INU Istituto Nazionale di Urbanistica. Attualmente è impegnato nella redazione del Piano dei Servizi comunale e sta verificando le operazioni da compiere in funzione della possibile modifica del quadro normativo regionale in materia urbanistica al fine della impostazione e della predisposizione del Piano di Governo del Territorio. Ha recentemente studiato e predisposto il programma per l'edilizia pubblica (P.R.E.R.P) noto come 20.000 alloggi per Milano, coordinando in collaborazione con il Settore Piani e Programmi per l'edilizia Pubblica un gruppo di lavoro che ha portato alla definizione progettuale, tramite concorso internazionale di progetti per l'edilizia sociale e in affitto a canone moderato.

## Claudio De Albertis

Benvenuti al secondo appuntamento di "Seventonine". Stasera parliamo di città come nodi di sviluppo all'interno delle grandi reti territoriali. Come abbiamo detto tante volte, la grandissima competizione che si è creata tra i nodi si vince se le città sono capaci di attrarre persone in grado di creare regole nuove e condivise, persone che non hanno paura del nuovo, che sanno confrontarsi, che vogliono città aperte e vive 24 ore su 24. Noi viviamo a Milano, che sicuramente non è una megalopoli come Shanghai o New York, ma è una realtà importante, con grandi ambizioni, impegnata a definire una strategia precisa per raggiungere un'identità competitiva sul piano internazionale. Stasera abbiamo chiamato a discutere personalità con esperienze diverse, alla mia destra c'è Pierre Laconte

che è Presidente dell'Associazione Internazionale Urbanisti, è laureato in Legge ed Economia all'Università Cattolica di Lovanio ed è a sua volta un urbanista e un attento osservatore.

Alla mia sinistra un amico che ha lavorato tanto con noi all'ANCE, Massimo Lo Cicero, che considero non solo un grande economista del territorio ma anche un profondo conoscitore del nostro Paese. Poi Italo Rota, è un notissimo professionista che in questo momento sta anche lavorando su alcune importanti architetture di questa città. L'ultima persona è Giovanni Oggioni, Direttore dell'Area Pianificazione del Territorio, impegnato in questo periodo nella redazione del nuovo Piano di Governo del Territorio, il nuovo strumento direttore del Comune di Milano.

## Pierre Laconte

Milano non è tra le prime dieci città più "calde", se ci riferiamo alla capacità attrattiva attraverso il sistema dei media. Dobbiamo capire qual è l'ambito culturale nel quale ci muoviamo. La società odierna sembra caratterizzata da quello che viene definito individualismo di massa, intendendo in questo modo un trasferimento della cultura della solidarietà di gruppo a una cultura centrata su se stessi, sulla propria individualità. Questo è stato compreso da tutte le professioni legate al marketing. L'accento adesso è sull'individuo, da quando è adolescente a quando va verso la vecchiaia.

Voglio parlare di tre esempi dove si esprime molto bene la necessità di attirare l'attenzione delle città su di sé. Il primo esempio è Bilbao che nel 1989 conobbe una crisi economica gravissima perché aveva centrato la sua capacità di sviluppo sull'industria siderurgica; Ibon Areso Mendigurem è stato l'urbanista che ha pianificato lo spostamento della vocazione della città di Bilbao da città industriale a città culturale ed è poi diventato il politico che ha promosso e realizzato lo sviluppo della città in questa direzione, ora è Assessore dello Sviluppo Urbano. Il modo per sposare questa nuova vocazione della città è stato quello di basarne lo sviluppo su una politica fondiaria. Il centro storico di Bilbao è un centro storico tradizionale come i nostri, caratterizzato però da una prossimità molto forte delle aree industriali, in particolare i trenta ettari su cui si sono sviluppati il museo e le parti annesse erano proprietà frammentate fra vari centri di potere, Ferrovia, Provincia, Municipalità stessa e altri. L'abilità del governo urbano è stata quella di mettere attorno a un tavolo questi soggetti e di farli convergere in un'unica idea di sviluppo su una strategia globale. Si è creata una sorta di partnership Pubblico-Pubblico.

**La politica fondiaria ha prodotto, di fatto, una ricchezza e un plusvalore che la città è stata in grado di reinvestire in aree molto più difficili alla periferia della città.**

*Bilbao Rià 2000. Nuovo sviluppo d'impronta culturale nelle aree ferroviarie dismesse e forte marketing metropolitano: il Guggenheim.*



In seguito al fenomeno gravissimo determinato dallo scoppio della bolla immobiliare di Tokyo, il crollo del prezzo delle aree ha fatto sì che il centro della città, completamente bloccato e destinato a uno sviluppo legato al terziario, sia stato reso accessibile a uno sviluppo invece residenziale, consentendo a un milione di Giapponesi di tornare nel centro di Tokyo.

La politica fondiaria che si potrebbe descrivere come due àncore – il museo d'arte da una parte, dall'altra il museo marittimo e il palazzo dei congressi – ha prodotto, di fatto, una ricchezza e un plusvalore che la città è stata in grado di reinvestire in aree molto più difficili alla periferia della città, completamente ristrutturata con uno standard qualitativo diverso.

Dal punto di vista strutturale è stato costruito un sistema tranviario (prima inesistente) finanziato e sostenuto da questi programmi di sviluppo. I valori fondiari che si sono sviluppati nell'operazione tra il museo Guggenheim e il museo marittimo erano paragonabili all'epoca con quelli di Parigi; il futuro è meno certo, si potrebbe discuterne a lungo. Il secondo esempio è Singapore che è una città-stato priva di risorse naturali, nata nel 1965 a seguito di una rivolta dei Cinesi nei confronti del potere dell'economia malese sul territorio. Il primo atto

di indipendenza di Singapore è stato quello di stabilire relazioni con Israele e commissionare un esercizio, ecco perché l'isola non è più stata riconquistata dalla Malesia.

Sono quindi attività non industriali che hanno portato allo sviluppo di Singapore, basato proprio sull'innovazione urbana.

Gli elementi più noti sono forse la compagnia aerea, la prima per qualità nel mondo; il Changi Airport, uno dei più grandi e più efficienti aeroporti del pianeta e il porto, uno dei più automatizzati sistemi portuali esistenti. Per evitare la congestione da traffico, nel 1975 si è stabilito di far pagare l'accesso alla città in un modo molto particolare: a ogni ingresso urbano c'è un sistema di controllo, l'ingresso costa 5 dollari Singapore, solo le auto con a bordo tre persone hanno accesso gratuito, una misura incontestabile perché lascia al cittadino la scelta della modalità d'uso della città. Questo sistema ha di fatto permes-

so a Singapore di costruire una metropolitana; venticinque anni più tardi il sistema circolare interno è diventato molto sofisticato. Oggi la tassa che si paga all'ingresso con il proprio veicolo è misurata in funzione della quantità di traffico urbano, è una tassa dinamica.

Il sistema della metropolitana di Singapore è totalmente automatico, di fatto il personale è solo in stazione al servizio del viaggiatore, si occupa di assistenza, di sicurezza e di servizi. Un altro aspetto molto particolare di Singapore era la disponibilità di moltissimi territori di



*Tokyo Japan Railway East. Riquilificazione del sito di una birreria abbandonata e nuovo spazio pubblico vicino alla stazione Ebizu della circolare Yamanote.*



L'attrazione opportunistica di investimenti istituzionali internazionali attraverso un basso profilo d'identità e politiche lassiste è l'antitesi effettiva al marketing territoriale.

*Bruxelles, sede del Parlamento Europeo e del Consiglio dei Ministri (Samyn & Partners, Studio Valle Progettazioni, Buro Happold).*

proprietà dell'Armata Britannica, a nord ne hanno utilizzato uno dedicandolo a un parco tematico sull'innovazione, fatto che ha aperto un dibattito legato alla promozione di un certo tipo di industria come quella delle nanotecnologie.

Terzo esempio: si dice che i Giapponesi non hanno nessun senso dell'urbanistica, non sono d'accordo, penso che in realtà invece i Giapponesi abbiano un particolare senso dell'urbanistica molto legato alla politica fondiaria.

In seguito al fenomeno gravissimo determinato dallo scoppio della bolla immobiliare di Tokyo, il crollo del prezzo delle aree ha fatto sì che il centro della città, completamente bloccato e destinato a uno sviluppo legato al terziario, sia stato reso accessibile a uno sviluppo invece residenziale, consentendo a un milione di Giapponesi di tornare nel centro di Tokyo. Elemento nevralgico della città è la linea tranviaria

che circonda il quartiere più centrale di Tokyo, toccando sia quartieri sviluppati e consolidati come il centro amministrativo e finanziario della città e il Palazzo imperiale ma anche quartieri abbandonati. Nel caso che consideriamo, la vecchia fabbrica di birra era a 700 metri dalla stazione: secondo esperti dello sviluppo immobiliare è impossibile attirare persone lontane più di 300 metri da una struttura di collegamento. I promotori hanno barato creando un collegamento, una sorta di corridoio fra la stazione e il bordo di questo quartiere, disegnato a S in modo che non si potesse apprezzarne la lunghezza e poi hanno esteso la stazione per avvicinare il quartiere.

È diventato un quartiere vivace, molto frequentato anche di notte, è stato realizzato naturalmente con il concorso di diversi soggetti tra quali la Japan Railways, un operatore privato che gestisce il sistema ferroviario di

Tokyo senza sovvenzioni statali avendo individuato due "vacche da latte": il trasporto di periferia e l'alta velocità. La Cina si comporta esattamente all'opposto del Giappone. I Cinesi dispongono della densità abitativa necessaria per costruire un buon trasporto pubblico ma hanno deciso deliberatamente di promuovere il trasporto privato; una battuta fatta a un convegno spiega bene la motivazione di questa scelta: "non si capisce perché voi che usate l'automobile vogliate convincere noi a usare gli autobus". Credo che questo tipo di politica farà loro dei brutti scherzi, il prezzo del barile di petrolio salirà a cento dollari, gli appetiti e le necessità della Cina in termini di carburante stanno salendo in maniera vertiginosa quindi diventerà un debitore forte.

## Massimo Lo Cicero

La storia della città, sia che pensiamo a Babilonia, a Pechino oggi o a Los Angeles, è la storia della morfologia di un oggetto che si accompagna alla crescita e al benessere di chi ci vive. Dove ci sono città c'è il benessere, dove ci sono invece strutture chiuse, domicili conclusi e governati gerarchicamente – pensiamo per l'esperienza italiana ai castelli o alle abbazie – non c'è benessere ma c'è un'isola che si chiude su se stessa e che, in qualche modo, rifiuta lo scambio.

La città, nell'immaginario di chi considera la crescita economica come

neo si manifesta la grande esplosione degli empori. Tutti i porti che si affacciano sul Mediterraneo riaprono gli scambi tra di loro; in Italia abbiamo le quattro repubbliche marinare che lo fanno in maniera brillante. Riprende in questo modo la finanza, il ruolo delle città come luogo di condivisione, gli empori del Mediterraneo sono i sintomi evidenti di una ripresa della crescita che parte non solo dalle coste europee, perché i magrebini che vengono dalla costa del Nord Africa creando questa rete di empori, consentendo all'Europa di diventare ricca.

stico delle grandi città contemporanee. Nella grande città del passato l'artigiano è anche consumatore, il produttore è anche utilizzatore, questi aspetti stanno insieme, la vera scoperta tutto sommato sono le vetrine, il fatto che gli artigiani rompano la porta e facciano vedere quello che c'è dentro; la divisione del lavoro porta al commercio, uno fa e l'altro vende, ma tutto questo si svolge sempre dentro la città.

Con l'avvento della grande industria la città diventa un'altra cosa in Europa, diventa industriale, costruisce quartieri operai, ha bisogno di "mettere insieme" le cose più dal lato della produzione che dal lato del consumo. La città contemporanea è una cosa nuova che non siamo ancora capaci di capire bene e meno che mai in Italia perché questa contemporaneità non l'abbiamo ancora. Che cosa è poi successo nel passaggio dalla vecchia tradizione anglosassone a Bristol, a Birmingham, nelle città industriali per definizione che in qualche modo tutta l'Europa aveva emulato? È successo che, con la grande rivoluzione industriale della Information and Communication Technology che ha sconvolto gli anni '90, come ci insegnano gli americani, le cose hanno preso uno strano andamento. Tutto è diventato "Faster, better and cheaper". Tutto quanto è diventato più veloce, migliore e più economico, oggi tutto costa meno e quindi il consumo diventa uno degli elementi più accessibili o comunque dovrebbe diventarlo.

**La città, nell'immaginario di chi considera la crescita economica come la base del benessere, è anche il luogo dove lo scambio dà il meglio di sé e dove la circostanza che tanti si ritrovino insieme diventa un'opportunità per molti.**

la base del benessere, è anche il luogo dove lo scambio dà il meglio di sé e dove la circostanza che tanti si ritrovino insieme diventa un'opportunità per molti.

La città è esattamente il contrario dell'immagine nuda della competizione tra le industrie, è il volto della collaborazione tra i mercanti: la molteplicità diventa un'occasione per stare insieme, per competere tutti quanti insieme e poi però arrivare a un punto in cui solo uno stringe il bersaglio. Diciamo, allora, che la città corregge l'asprezza della competizione, perché costringe gli abitanti e i visitatori alla coabitazione e in qualche modo alla cooperazione. La città europea nasce tutto sommato da questa differenza: finito l'Impero, tutti quanti si riuniscono in organizzazioni più gerarchiche, in castelli o abbazie; disgeolo, ripresa degli scambi.

Alla ripresa del movimento nell'XI secolo – con il passaggio dalla chiusura alla riapertura nel Mediterra-

Da questo punto di vista si nota come gli scambi, le città, le reti di relazioni si affiancano in qualche modo alla ricchezza; vorrei farvi notare che la città nella sua morfologia consolidata è legata soprattutto al condominio del consumo: molti sono artigiani, molti sono artisti, molti sono capaci di fare, se tutto quello che fanno si vede e si mette insieme, molti diventano anche consumatori, quindi in definitiva la città è in qualche modo caratterizzata da un individualismo pre-borghese "del fare" che è diverso, come diceva prima Laconte, dall'individualismo del consumare caratteri-

**Nella grande città del passato l'artigiano è anche consumatore, il produttore è anche utilizzatore, questi aspetti stanno insieme, la vera scoperta tutto sommato sono le vetrine, il fatto che gli artigiani rompano la porta e facciano vedere quello che c'è dentro.**

## Sta meglio chi è capace di avere tutte e due le cose, la connessione e la continuità: questo è possibile nelle grandi città.

L'Information and Communication Technology esalta l'individuo come produttore di comunicazione: oggi è molto facile comunicare, trasferire a un altro le proprie opinioni, la propria voce, la propria immagine o qualunque cosa voi vogliate, questo cambia radicalmente la dimensione della relazione sociale. In un primo tempo non abbiamo capito bene in che modo cambiasse perché abbiamo pensato che la comunicazione fosse la connessione, il contrario della continuità, c'è stato un momento di questa prima sbornia della globalizzazione dove la contiguità ci è sembrata una dimensione obsoleta rispetto alla connessione: dal momento che io dal mio desk all'Università posso parlare per e-mail o in teleconferenza con l'amico che sta ad Harvard, alla fine conta che io e lui ci stiamo parlando, non che lui stia ad Harvard e io a Roma. Ma questa per la verità è una percezione della mia generazione: i giovani non hanno questa deformazione. Per loro la contiguità e la connessione devono andare insieme, si parlano per telefonino nella stessa festa, durante la serata mentre girano per le strade della stessa città si telefonano e parlano contemporaneamente con quello che hanno a fianco; quando noi comunichiamo a distanza una parte della comunicazione si perde, mentre invece quando siamo vicini una parte della comunicazione si esprime non con il verbale ma con l'atteggiamento, la postura, il comportamento. In fondo sta meglio chi è capace di avere tutte e due le cose, la connessione e la continuità: questo è possibile nelle grandi città, immaginiamole come un oggetto strano dove dentro c'è un po' di tutto.

Gli economisti, dovendo mettere ordine, dicono che nelle città ci sono le quattro cose che fanno il mondo contemporaneo.

In primis, i beni di consumo, come i gelati: se li compro io non li compra lui, nel gelato c'è rivalità fra i consumatori e c'è anche l'escludibilità del terzo nel senso che, poiché i mercati vivono anche grazie alla legge, se uno ruba il gelato chiamo il poliziotto e lo faccio arrestare. Fonte di una rivalità tra i consumatori e protette dalla intrusione dell'altro: queste sono le merci. Cose facili, il valore delle quali il mercato sa processare facilmente.

Ci sono, invece, altri oggetti dove l'esclusione sarebbe un danno. Se

matico di includerlo nel processo. La terza fascia di oggetti è costituita dai beni che si consumano ma che non sappiamo riprodurre: l'acqua, l'aria, la natura, l'ambiente, anche il pesce del Mediterraneo, si dice nelle lezioni di Economia. Perché il pesce obbedisce a una dinamica naturale che ne determina la quantità: è solo quello oppure bisogna pescarlo al ritmo della sua riproduzione. Se lo pescate più veloce della riproduzione succede come nel caso dell'aria che si inquina.

Come accade in Cina, un paese che non solo consuma troppa benzina, facendo impennare il prezzo del petrolio sul mercato, ma produce anche troppo inquinamento. Una circostanza in cui l'economia genera una crisi che non sa risolvere: perché la natura, i beni ambientali, sono una cosa di cui è difficile determinare un prezzo. Anche perché non c'è un proprietario. Se ci pensa-

### La città contemporanea è una cosa nuova che non siamo ancora capaci di capire bene e meno che mai in Italia perché questa contemporaneità non l'abbiamo ancora.

non si potesse mai entrare in autostrada, che bisogno ci sarebbe di costruire le autostrade? Se non si potesse usare l'autostrada tutti insieme, o se non si potesse usare internet tutti insieme, o se non si potesse usare tutti insieme gli acquedotti o qualsiasi altra infrastruttura, come una rete telefonica, cosa esisterebbero a fare le infrastrutture? In altre parole abbiamo a che fare con un caso in cui è l'esclusione a creare il valore e un altro caso in cui, invece, è l'inclusione a farlo. Le reti sono oggetti del tutto inutili se rimangono privi di gente che le utilizzano e, quindi, contano la cooperazione, la condivisione e l'inclusione. Questa è una seconda fascia di oggetti dove non c'è l'esclusione del terzo ma c'è anzi il tentativo siste-

te, per consumare aria non devi pagare il biglietto. La metafora di Singapore "se vuoi usare la città paga il biglietto" è molto interessante: perché in effetti è il riconoscimento che devi pagare il biglietto. In America hanno già fatto esperimenti, non tutti riusciti ma interessanti, di sostituire le imposte con il pagamento di un prezzo: se c'è un aeroporto troppo vicino alle case, ogni compagnia che atterra o decolla da quell'aeroporto non paga un'imposta di atterraggio o di decollo – come succede nella gran parte delle situazioni che noi conosciamo in Europa – ma deve consegnare al sindaco una certa quantità di coupon che sono stati distribuiti alla popolazione. Non c'è un prezzo prefissato dei coupon e, quindi, io che

sono insofferente agli aerei potrei chiedere 100 dollari per il mio coupon alla compagnia mentre, invece, uno che apprezza di stare vicino all'aeroporto chiede 10 dollari.

Questi coupon sono un tentativo di cartolarizzare il diritto delle persone di non essere disturbati dagli aerei. Di fatto la compagnia aerea in questo modo finisce per pagare un'imposta che non è decisa dal governo ma dai cittadini, perché ognuno si fa pagare il prezzo del disturbo di convivere con un aereo secondo la sua valutazione del prezzo del disturbo: questo è il tentativo di cartolarizzare i beni ambientali. Nel Sud America cartolarizzano le foreste, cioè danno un valore virtuale alla foresta e gli abitanti di una regione possono comprare le obbligazioni o le azioni della foresta: in questo modo decidono quanta legna si può tagliare o meno. La verità è che se non trovi un proprietario per i beni ambientali non li metterai mai a posto, non garantirai mai una dinamica bilanciata tra assorbimento e riproduzione dei beni e, siccome anche un dittatore può essere pazzo e anche la democrazia può essere stupida, è difficile che questa cosa la risolvi con le imposte, cioè con un meccanismo in cui il potere determina quanto vale la natura.

L'ultima categoria di cose che non sappiamo come gestire ma abbiamo capito che il male minore è farle gestire dallo Stato: sono i beni pubblici comuni, come la difesa nazionale. I beni pubblici puri, come dicono gli americani, sono beni di tutti e siccome sono beni che usa la comunità, in qualche modo hanno a che fare con lo Stato in quanto rappresentanza costituita dalla comunità. Nelle città esiste e convive uno strano mélange di tutto questo. Ci sono beni prodotti e venduti sul mercato, merci, ci sono grandi infrastrutture sempre più necessarie alla città, c'è la natura, a volte ce la inventiamo nel senso che met-

tiamo un giardino per ricordarci che c'era e poi ci sono molti beni pubblici, nel senso della sicurezza delle persone e dei beni. Di conseguenza la città è uno stranissimo oggetto: che ha bisogno contestualmente di istituzioni e di mercato, di scambio e di autorità.

## La città è uno stranissimo oggetto: che ha bisogno contestualmente di istituzioni e di mercato, di scambio e di autorità.

Anche la città, in Europa, ha subito la sorte assegnata a questi mélange tra pubblico e privato. A un certo punto le autorità hanno pensato che le città si potessero disegnare con le leggi e non farle disegnare dalle persone che ci abitano. In questo c'è un punto, secondo me importante sul quale vorrei farvi riflettere: è il punto che oggi fa sì che le città vengano viste da un certo angolo visuale come realtà autopoietiche. Un grande psicanalista cileno, Umberto Maturana, ha inventato questo termine "autopoietico" prendendolo dal *Don Chisciotte*: invece di dire che l'azione è prassi dice che l'azione è *poiesis*, cioè è il tentativo di descrivere quello che sarà, non di fare quello che farò.

L'autopoiesi è la capacità del vivente, dell'individuo consapevole di trasformarsi decidendo egli stesso come e cosa deve diventare.

Questa autopoiesi non è solo delle persone, è evidente che quando incontrate un vostro amico e lo vedete diverso, è la prova che un vivente non è mai uguale a se stesso, non è riducibile a una categoria.

Anche le città sono un po' così, anche molte organizzazioni, qualcuno dice che persino le imprese sono autopoietiche, alla fine non dipendono dal padrone ma da come il padrone va d'accordo con gli operai, con i clienti, con i fornitori.

Molte delle nostre organizzazioni sono autopoietiche: certamente lo

sono i mercati. Ogni mattina la Borsa sale, scende, uno perde e uno vince, uno ha comprato e uno ha venduto, ce ne vogliono sempre due per fare lo scambio, la volontà e l'effetto si manifestano sempre attraverso lo scambio.

Questo grado di libertà, per le cit-

tà, in Europa finisce per essere limitato dall'idea che qualcuno possa disegnarle attraverso le regole. Ma le regole servono solo se lasciano ancora uno spazio all'individuo per interpretarle. Se la regola stabilisce solo quello che non puoi fare, peggio ancora quello che devi fare perché te l'ha detto un altro, a te scoccia, e quindi le città europee che le autorità vorrebbero disegnare molto bene, alla fine non piacciono ai cittadini che ci devono vivere, soprattutto le città italiane.

L'attuale Ministro dell'Industria una volta mi ha detto: "Lei deve capire che l'Emilia è una grande città di 5.000.000 di abitanti, molto estesa sul territorio." Efficace, devo dire, se uno sta a Parma o a Piacenza e vuole fare incursioni in Lombardia, non si accorge di stare in una grande città di 5.000.000 di abitanti ma ne ha tutti i vantaggi. Perché comunque c'è una rete di centri storici che funziona, ci sono istituzioni in collegamento tra l'uno e l'altro, ci sono infrastrutture comuni.

**La città europea rimpiange un passato nel quale era capace di disegnarci, forse perché ognuno disegnava un pezzo della città, non tutta.**



Tra Napoli e Roma, diciamo fra Campania e Lazio, vive lo stesso numero di persone che vive a Parigi, nella sua area metropolitana, al centro del paese. Ma il territorio utilizzato in Italia è il doppio di quello

uropea è una macchina affidata alla salvezza del legislatore, dell'ufficio urbanistico, della concertazione o si deve costruire da sola? È difficile rispondere a questa domanda. Vengo da una città – Napoli – che

derurgia a Bagnoli, che ha impiegato però dieci anni per chiudere. L'ultima colata è del 1982 ma da allora a Bagnoli non c'è più niente, ci sono 300 ettari ancora vuoti mentre è stata disegnata in maniera molto minuziosa ogni pietra da porre sul confine della via per arrivare alla spiaggia – dove dicono che sono tornate le tartarughe, dopo trenta anni era normale che succedesse. Il problema però è proprio questa metafora dell'impossibilità di disegnare prima quello che vuoi diventare dopo, mentre invece sarebbe necessario trovare un modo di far rinascere e ricrescere le città in modo che almeno un po' di spazio l'abbiano anche gli individui.

È interessante provare ad aprire questa scommessa e chiederci se invece di disegnare città che poi non riusciamo a vedere e a vivere, non valga la pena di riprendere a fare vivere le città per quello che sono, cercando di far convivere la competizione, la cooperazione, la condivisione, l'esclusione che sono poi le anime della relazione che anima e rende viva la comunità: ricordando che se la comunità è un vivente, deve essere diversa ogni volta che la incontriamo.

## La città europea è una macchina affidata alla salvezza del legislatore, dell'ufficio urbanistico, della concertazione o si deve costruire da sola?

usato dai parigini: la metropoli Napoli-Roma sarebbe una meravigliosa città estensiva.

Tutto il Mezzogiorno continentale vale 20.000.000 di persone, gli stessi di Los Angeles, una grandissima città senza centro, reticolare: che riproduce se stessa all'infinito. Ma tra Napoli e Bari non c'è ancora il treno: figuriamoci la metropolitana. Questo rende il Mezzogiorno molto diverso da Los Angeles.

La città europea rimpiange un passato nel quale era capace di disegnarsi, forse perché ognuno disegnava un pezzo della città, non tutta. Nel Rinascimento i disegnatori di città non hanno avuto molto successo, non sono venute molto bene le città disegnate da uno solo, è stimolante quando qualcuno rompe l'uniformità, crea una variante.

A Ferrara, Biagio Rossetti progetta alla fine del XV secolo un pezzo di città nuova e invece di rifarlo uguale al modello di città che si costruiva all'epoca – una città dal disegno organico – duplica la superficie della città medievale dall'altro lato dell'asse stradale che delimitava la città prima del suo intervento: creando una specie di clone, un'altra città che però si integra con quella antica. Sceglie, per certi versi, una soluzione autopoietica. Sceglie che la gente si costruisca la città dentro uno spazio che possa essere in qualche modo autogestito. Questo secondo me è il tema vero: la città eu-

ropa ha messo quasi dodici anni a scrivere un piano regolatore minuziosissimo dove c'è scritto anche quanti alberghi si affacceranno sul mare e quanti si affacceranno sugli altri alberghi nella zona di Bagnoli, che è ancora oggi un grande "buco nero". Diciamo che i due grandi errori, generati dall'abbandono di una logica autopoietica – cioè costruiti perché qualcuno pensava che là non si dovesse fare una città ma un oggetto che piaceva a lui – sono avere tolto una grande fabbrica e avere considerato necessario mettere una cosa al posto di una grande fabbrica. Tant'è lasciarci la grande fabbrica.

### Sarebbe necessario trovare un modo di far rinascere e ricrescere le città in modo che almeno un po' di spazio l'abbiano anche gli individui.

Se togliete un pezzo e ragionate solo sul pezzo rimasto vuoto, era meglio lasciare quello che c'era. Non potete immaginare di sostituire un pezzo di città tessera per tessera: se c'è un vuoto lo devi riempire facendo trascinare le zone che stanno intorno al vuoto, se invece riempi con un altro pieno non si capisce cosa hai fatto, al massimo un monumento al posto di quello che c'era prima. Ho scritto la mia tesi di laurea nel 1973 sulla chiusura della si-

## Italo Rota

Mi sembra che gli interventi che abbiamo ascoltato partano da una visione unica del mondo. Tutti i discorsi che abbiamo ascoltato qui prevedono l'uso dell'automobile intensivo e nessuno si pone il problema. Questi discorsi partecipano attivamente alla follia del pianeta perché sono assolutamente acritici nei giudizi; mi sembra poi improprio citare tutto ciò senza dire che noi viviamo in città che hanno 3000 anni, o paragonare questi esempi con Milano.

Come abbiamo visto prima, grazie al ruolo dei giornali che le magnificano, le città oggi vivono di immagini che contengono un'unica idea: che l'architettura autoreferenziale risolva i problemi delle città. Questo tipo di analisi va perfettamente contro la vita che si sta svolgendo: una vita di relazioni, di flussi, di movimenti, dovrebbe portare a una creatività che si applica a tutta un'altra visione ma non all'autoreferenzialità dell'architettura. Un caso tipico di questa applicazione è l'uso del grattacielo: anche Milano ha fatto questa opzione, siccome eravamo in ritardo abbiamo preso la forma simbolica più stupida della cultura contemporanea – il grattacielo – ne piantiamo cinque e abbiamo colmato il ritardo. Non è vero, le cose non avvengono in questo modo automatico, la città si ritrova – almeno per quattro dei grattacieli che dobbiamo fare – con dei fondi di magazzino di vecchi architetti. È un dato di fatto oggettivo: la sede della Regione è un progetto di quaranta anni fa, la Città della Moda pure, chi decide queste operazioni è probabilmente lontano dalla percezione di una città sofisticata e complessa come Milano. Siamo poi così stupidi da pensare che la società europea, decisamente avanzata su fronte della democrazia, debba oggi subire come schiaffo di ritorno forme di città fondate sull'assenza di democrazia? Pensare

che in Europa si possa fare quello che si sta facendo a Singapore, a Pechino, nel Kazakistan, attraverso un'opera di architetti autoreferenziali, vorrebbe dire che in Europa è finita la democrazia, nel senso della partecipazione delle persone nella costruzione del territorio. Se il nostro problema è sventrare, fare un'asse di diciotto chilometri, largo tre chilometri, spostare due milioni di persone, costruire gli edifici più attuali delle Olimpiadi di Pechino, mi sembra un regresso bicentennale perché in gioco c'è la conquista della democrazia, non la forma autoreferenziale dell'architettura. Quindi quale è oggi la forma della città e dell'architettura e della democrazia in un continente co-

verso un sistema di reti; durante il Salone del Mobile abbiamo una delle prime reali rappresentazioni di un mondo molto avanzato, che non fa parte dell'architettura referenziale o autoreferenziale, ma trova nel Design per esempio la struttura stessa di una città futuribile strutturata secondo logiche diverse. Quando c'è la Moda è la stessa cosa, strutture di rete, interni, mobilità, connessione che non genera costruzione, non è un obbligo costruire, non è affatto un obbligo che le città future debbano esprimersi semplicemente attraverso l'architettura. Questo è un fatto – purtroppo è difficile dirlo nella sede di chi costruisce – ma probabilmente energie e capitali si possono trasfe-

**Le città oggi vivono di immagini che contengono un'unica idea: che l'architettura autoreferenziale risolva i problemi delle città. Questo tipo di analisi va perfettamente contro la vita che si sta svolgendo: una vita di relazioni, di flussi, di movimenti, dovrebbe portare a una creatività che si applica a tutta un'altra visione**

me l'Europa? Forme autoreferenziali dell'architettura senza simbologie complesse e culturalmente sostenute portano all'acquisizione di neo oggetti che non aiutano le nostre città. Giustamente Laconte diceva: "Bilbao è arrivata fino a qui ma non siamo sicuri di come finirà Bilbao." Quando era in piena azione l'effetto Bilbao, c'erano tre voli giornalieri Milano-Bilbao, oggi non ci sono più, allora non è che stavamo solo andando a vedere un certo Gehry e una volta fatto non abbiamo più nessuna ragione per tornare a Bilbao? A Milano ogni anno vengono da tutto il mondo per il Design e la Moda, ci tornano e sono sempre più contenti. Milano è capitale del mondo in queste due occasioni che si esprimono attra-

rire nelle reti costruendo città molto più complesse di quelle apparentemente fondative di tipo orientale. In secondo luogo il ruolo dell'automobile: il problema è non usarla più se no asfissiamo, l'esempio di Singapore non ha nessun interesse, è strutturalmente negativo. Il Nord Italia lo scorso week end si è fermato nella sua totalità e non è servi-

**non è affatto un obbligo che le città future debbano esprimersi semplicemente attraverso l'architettura.**

to quasi a nulla dal punto di vista ambientale.

Terzo argomento a cui tengo tantissimo; ritengo l'Italia un paese adulto che deve coltivare la sua particolarità, il problema è che non tutti possono accedere a tutto, ma tutti hanno la possibilità crescendo di accedere, la visione verso il basso è solo perdente per il nostro continente, non ha gli spazi per scende-

## Le soluzioni devono essere molto più originali di quanto immaginiamo, altrimenti il nostro paese va in svendita.

re, può solo chiedere a qualcuno di salire e questo genera visioni, forme, creatività tutte nuove molto poco esplorate; mi chiedo quale sarà la forma se facciamo l'esposizione universale a Milano, saranno le solite piastre pechinesi, due grattacieli, un'onda verde, o sarà la prima esposizione della rete del moving, delle relazioni, dei contenuti e delle attività che trovano una forma diversa dell'architettura? L'Italia si offre per il suo ritardo a questa operazione, cioè per dimenticare tutto ciò che si è fatto perché qui non funziona; un edificio di vetro fatto a Pisa nel suo centro importato da Parigi stile Dominique Perrault è l'inizio della periferia nel centro di Pisa perché quell'architettura non ce la fa a tenere il confronto con Pisa, con la Cattedrale, ma non perché Perrault non è un bravo architetto, solo non è adatto a quella soluzione con i suoi strumenti elettromeccanici in un mondo dove l'elettronica ha raggiunto la sofisticazione del nostro patrimonio. Il mosaico ravennate è un mondo di pixel, non è un'anticaglia. Probabilmente l'unico sistema dell'Italia non interessante è il sistema dell'architettura rinascimentale, è l'unico momento in cui la sua universalità è diventata stupida, colonne, colonnette, marmette, cupole, è l'unica cosa che oggi non possiamo vendere se non

banalizzandola, tutto il resto è di straordinaria attualità. Il museo del Design alla Triennale di Milano è per forza un museo di rete, che cosa interessa alla Triennale oggi di andare a spendere cento milioni di dollari per ricomprare i cento pezzi fondamentali del Museo del Design, i cento pezzi sono in cinquantata posti in Italia, in più ci sono i bacini territoriali, in più ci sono gli stu-

di dei designer, in più ci sono delle industrie che producono il design vivente, questo è l'unico museo possibile per il Design, smettiamola di inventare sistemi arrivando per ultimi essendo provinciali, il nostro destino è più sofisticato e deve fare un salto concettuale profondo nel quale ci sarà anche la soluzione estetica, è su questo che secondo me dobbiamo batterci! Altra cosa, come mai a Milano ci sono tante opere d'arte contemporanea e non c'è un museo d'arte contemporanea per esempio e però ci so-

## Oggi in un Paese ipercostruito è forse più interessante una ritualità che un pezzo nuovo.

no tante gallerie? Allora uno deve chiedersi quale è la cosa più interessante: arrivare per ultimi in un museo di croste o avere un'altra idea sulla rete dell'arte contemporanea, queste sono le questioni, chi arriva per ultimo non può recuperare, può solo inventarsi per primo una cosa straordinaria che sfrutta le sue potenzialità e le sue particolarità. A Milano abbiamo tantissimi musei d'arte ma non abbiamo una Gioconda, abbiamo collezioni magnifiche di opere sofisticate, uguale a un pubblico limitato: a vedere la Pietà Rondanini di Michelangelo

non ci va nessuno, o pochissima gente, non c'è soluzione a questo problema ma grazie a Dio è così; a Brera non abbiamo la Venere del Botticelli, ma è piena di capolavori da centomila persone l'anno, non da dieci milioni l'anno. Probabilmente le soluzioni devono essere molto più originali di quanto immaginiamo, altrimenti il nostro paese va in svendita nel senso che non esisterà più, perché il suo problema è di venderci a poco prezzo a tutti, però nell'originalità della risposta sta una nuova immensa stagione creativa. Non nascondersi ma inventare qualcosa che attualmente non c'è: questo il design l'ha capito benissimo. L'architettura e l'urbanistica in Italia o fanno una radicale autorivisitazione o chiudono, oppure il sistema per arrivare alle soluzioni deve essere affidato a persone molto diverse. Probabilmente scenari come i nostri sono molto più interessanti se affidati a registi. Affidare a un regista un problema urbano vuol dire magari inventare una qualità urbana e oggi in un Paese ipercostruito è forse più interessante una ritualità che un pezzo nuovo.

## Giovanni Oggioni

Non sono né un filosofo della città né un pensatore, però mi occupo degli strumenti e quindi sono in quel punto di contatto tra l'osservazione dei fenomeni urbani che producono problemi ogni giorno sempre nuovi e la necessità di scegliere se regolarli, non regolarli, liberarli, metterli in rete o pensare soluzioni che ne determinino una qualità, una presunta qualità, o cose di questo genere.

La riflessione che noi abbiamo fatto negli ultimi anni, sulla scorta delle vicende più recenti degli ultimi sviluppi urbani di Milano, riguardava l'assoluto abbandono quasi totale da parte dell'industria pesante della città, la liberazione di alcuni suoli e la non sempre felice riqualificazione di queste aree industriali ora quasi totalmente trasformate; si calcolava che ormai abbia-

mazione, spostando al fondo la competizione: da attribuzione di un indice quantificatore a indicatore della qualità della proposta, dell'interesse culturale, sociale, liberando risorse. In questo modo si sposta la competizione sul fatto che poi per ottenere quell'indice magari dobbiamo trovare l'architetto giusto... Questa operazione non è stata facile: il disegno delle città negli ultimi trenta anni è stato determinato più dal taglio dei lotti catastali che non dalla capacità dell'architetto di inventare una forma o della comunità che vive in un certo luogo di organizzarsi.

Uno studio del Politecnico di Milano ha evidenziato che la città si è costruita ordinatamente sino a quando la regola edilizia non imponeva quasi nessuna regola se non un rapporto per determinare il cortile e

**Ritengo cioè che la mancata separazione delle politiche dai diritti abbia determinato al fondo una grande ingiustizia e un dirigismo molto poco democratico nella stesura dei piani.**

incrementi nei valori degli affitti destinati agli studenti, una domanda di alloggi a cui il disegno pubblico del piano non è riuscito a rispondere realizzando case degli studenti in tutt'altri posti. E così anche per altre situazioni, sono state sviluppate aree di PRG con annessi servizi non localizzati nelle posizioni necessarie in quartiere. Oggi abbiamo una quantità di aree non utilizzate che per una città come Milano, cuore di un sistema urbano assai più ampio, è uno spreco territoriale straordinario. Queste aree sono anche soggette a una rapida usura, perché non sono più né aree agricole né aree urbanizzate e sono le aree della sfida futura, il terreno sul quale muoversi per costruire la nuova città. Abbiamo osservato come per esempio lo sviluppo edilizio non ha mai seguito gli assi infrastrutturali, se non in rari casi e quindi come l'attribuzione di un valore all'area dovuta all'attribuzione di un indice del Piano Regolatore abbia prodotto sperequazioni notevolissime entro una città forzatamente chiusa entro confini comunali che ormai non hanno quasi più senso di esistere. Queste sono le nuove sfide, abbiamo calcolato che ci sono circa dai dodici ai quindici milioni di metri quadrati di aree che servono alla riqualificazione, il terreno su cui Milano giocherà la sua partita almeno nel prossimo decennio. Su questi il Piano che governa il territorio potrà valere, per esem-

**Abbiamo un nuovo strumento che finalmente separa politiche e possibili disegni della città da attribuzioni dei diritti e quindi rende possibile la creazione di reti.**

mo raggiunto quasi dieci milioni di metri quadrati di aree e che tutto questo processo, che è durato quasi dodici anni, diciamo quindici anni per essere comprensivi, a fronte di investimenti calcolati intorno ai dieci milioni di euro ha prodotto guadagni per ventitre milioni: ma che cosa è tornato sulla città? Numeri esatti non ne abbiamo, forse si poteva chiedere di più. Di fronte a tutta questa situazione ci siamo posti il problema della nuova regolazione della struttura urbana della città, viviamo in una regione nella quale la parola "Piano Regolatore" è stata cancellata nel 2005, abbiamo un nuovo strumento che finalmente separa politiche e possibili disegni della città da attribuzioni dei diritti e quindi rende possibile la creazione di reti, la trasfor-

un rapporto con i fronti.

Da quando invece il Piano Regolatore ha introdotto la normativa conformativa, prescrittiva, è partita la diaspora urbana, che ha prodotto in alcuni casi magari dei fenomeni oggi riconosciuti di valore, ma c'è una sostanziale differenza nelle diverse forme della città. La prima operazione per un Comune è allora dotarsi di un piano strategico volontario, cooperativo, comprensivo. La costruzione di questo programma, scritto e non disegnato, deve poi generare un progetto, quindi un possibile disegno che abbia uno sfondo sufficientemente ampio a contenere tanti disegni che di volta in volta lo costituiscono semmai avanti.

Abbiamo osservato per esempio che le Università hanno determinato

pio attribuendo indici o ricchezza uguale a tutti i suoi e facendo in modo che poi questa ricchezza possa condensarsi non in funzione di un'attribuzione dovuta a una norma di tipo prescrittivo, ma in funzione di un disegno che nasce anche dalla discussione democratica sul Piano: ritengo cioè che la mancata separazione delle politiche dai diritti abbia determinato al fondo una grande ingiustizia e un dirigismo molto poco democratico nella stesura dei piani; sono anche meravigliato che ci sia ancora una parte di molti dei nostri colleghi urbanisti che tende a difendere invece il meccanismo di tipo impositivo. Molte delle aree sulle quali Milano giocherà la sua prossima partita sono pubbliche nel senso dei vari piani regionali, comunali, abbiamo identificato grandi temi sui quali Milano potrà giocare il suo progetto. Per esempio individuando un meccanismo di attribuzione dei diritti che possa consentire la rilevazione dei suoli – un'attribuzione dei servizi che possa essere non solo equa ma che possa consentire la flessibilità dei disegni. Una delle cose più difficili è quella di ricondurre a una unità di azione piani che sono determinati da decisori diversi. Questo genera una schizofrenia delle pubbliche amministrazioni con una dispersione di energie straordinaria e soprattutto genera una volontà di predominio e di controllo che al fondo contrasta fortemente con quanto diceva prima Italo, cioè non libera energie. Se ciascuno di questi strumenti produce degli effetti che hanno poi un riflesso concreto, potete immaginare cosa vuol dire costruire uno sfondo

nel quale poi liberamente le azioni di trasformazione della città si possono svolgere senza essere coordinate rispetto all'insieme, è un'impresa piuttosto difficile.

**PL** Per Bilbao sono assolutamente d'accordo con Italo Rota, non è certo il futuro di Bilbao da considerare come modello ma potrebbe essere una discussione da fare in un altro momento; per Singapore il fatto che la città si sia attualizzata con un sistema di reti che la rende accessibile significa che la città è molto efficace ed è capace di attirare capitali e sistemi innovativi di sviluppo, questo però non vuol dire che ne apprezzi l'architettura. A uno studio che tratta di megalopoli bisognerebbe aggiungere di fatto Roma, Napoli e Palermo per completare il quadro.

**MLC** Tre considerazioni, abbiamo sentito punti di vista molto diversi stasera, però mi sembra che si possa trarre una specie di morale della favola. La prima questione è che bisogna tenere separata la qualità del cambiamento dall'esigenza del cambiamento; se no poi finiamo per dare ragione a quelli che dicono: "Siccome non mi piace come cambi è meglio che non cambiamo". Mentre vedo nelle cose che dice Rota l'esigenza di un miglioramento del mercato della produzione intellettuale: se uno vende fondi di magazzino vuol dire non solo che è un architetto sleale ma che ha davanti dei fessi perché non dovrebbero comprare fondi di magazzino, quindi il problema non sta mai solo dal lato della produzione ma sta anche dal lato del consumato-

re. Nella mia città, a Napoli, sono cinquanta anni che diciamo che non si deve toccare niente perché chi tocca fa schifezze. Napoli diventa sempre peggio, un passo avanti si potrebbe fare se uno mettesse in discussione separatamente il fatto che bisogna cambiare dal fatto che ci vuole qualità per cambiare, se li mettiamo troppo precipitosamente insieme vince il partito di quelli che dicono "non facciamo niente", che poi vuol dire solo facciamo schifezze: come ci spiegava giustamente lui, quando il piano regolatore è troppo rigido le schifezze non scompaiono, si fanno schifezze piccole in modo che non si vedano e però alla fine molte schifezze piccole fanno molta immondizia urbana, questo si può constatare in tutte le grandi città italiane e non italiane. C'è ancora un altro piccolo passaggio che mi sembrava dovesse essere recuperato. Dal mio punto di vista è interessante che le città si pongano il problema non del Piano Regolatore ma del Piano Strategico, ho l'impressione però che dentro questo salto di discussione rimane una scoria. Il Piano strategico non è un obbligo, non è un sistema di vincoli, è il tentativo di fare un ragionamento comune, c'è un po' di letteratura che dice che invece di parlare di programmazione noi faremmo bene a parlare di conversazione nel senso che in fondo l'unico modo per trovare un futuro decente è scambiarsi delle opinioni su come vorremmo che fosse. Il problema è che se io converso con voi, non posso trasformare la conversazione in un progetto: il lapsus che mi ha colpito è stato "facciamoci questa conversazione su come vor-

**Bisogna tenere separata la qualità del cambiamento dall'esigenza del cambiamento.**

remmo che fosse (la città) e poi facciamo un progetto su come vorremmo che fosse". Io penso che le città si possano guardare solo dopo, alla fine il vero controllo del cambiamento – è un principio della fisica moderna – si ottiene se colui che sta cambiando sa di essere osservato. Se infatti Milano fosse stata osservata mentre succedevano quelle cose efficacemente rappresentate nella presentazione, forse le cose sarebbero andate in maniera diversa. In economia noi diciamo la stessa cosa, non c'è bisogno che la

Banca Centrale vada a guardare le pulci di tutte le altre banche, c'è bisogno che esista una Banca Centrale perché un banchiere che si sente osservato è più leale di un banchiere che non è osservato. Il problema è che non ci vuole un simulacro di osservatori, ci vuole un osservatore vero, un cane da guardia, se c'è un cane da guardia non ti agiti troppo scompostamente, cioè il comportamento cambia. Anche in fisica, i quanti noi non li vediamo ma sappiamo che in presenza di un osservatore la materia si

comporta in maniera diversa, questo induce a un diverso atteggiamento verso il futuro; se esiste un osservatore anche gli individui si muovono in maniera più composta. Voi direte: tra conversazione e osservazione questa è una riproposizione del Galateo del '700; ma in fondo il '700 non è stato un cattivo secolo, nelle piccole città in qualche modo si rispettavano perché sapevano che ognuno osservava l'altro. Senza tornare al '700, occorrerebbe trovare un galateo per queste nostre città così complicate.



Via san Maurilio 21  
20123 Milano  
T 02 8812951  
F 02 8056802  
[marketing@assimpredilance.it](mailto:marketing@assimpredilance.it)  
[www.assimpredilance.it](http://www.assimpredilance.it)

a cura di

**IN/ARCH** Lombardia