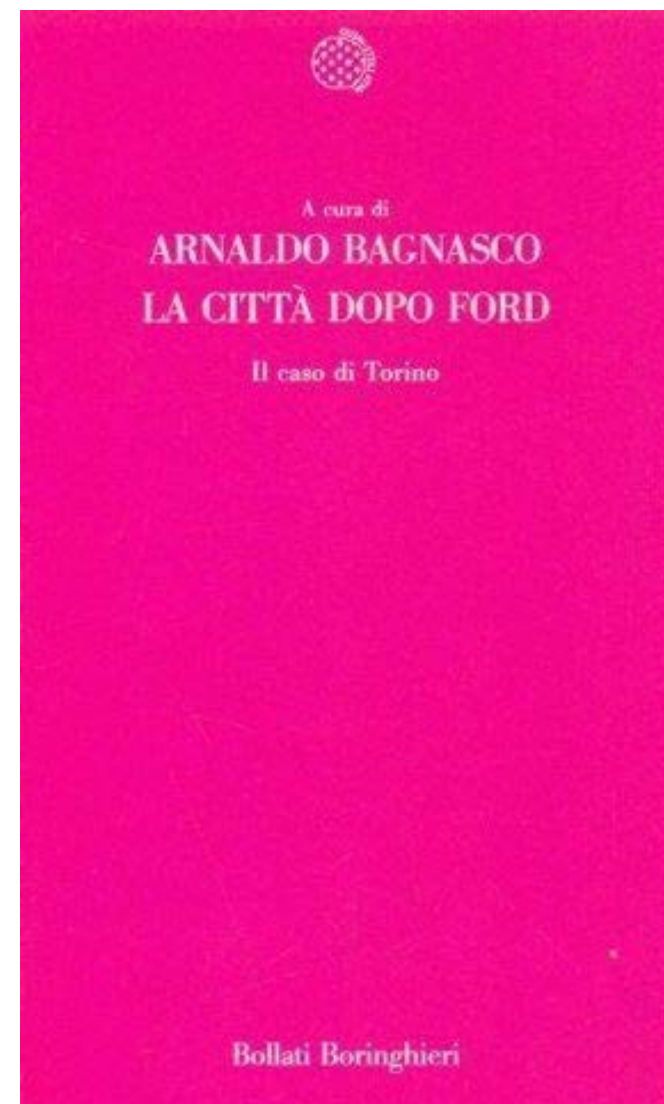
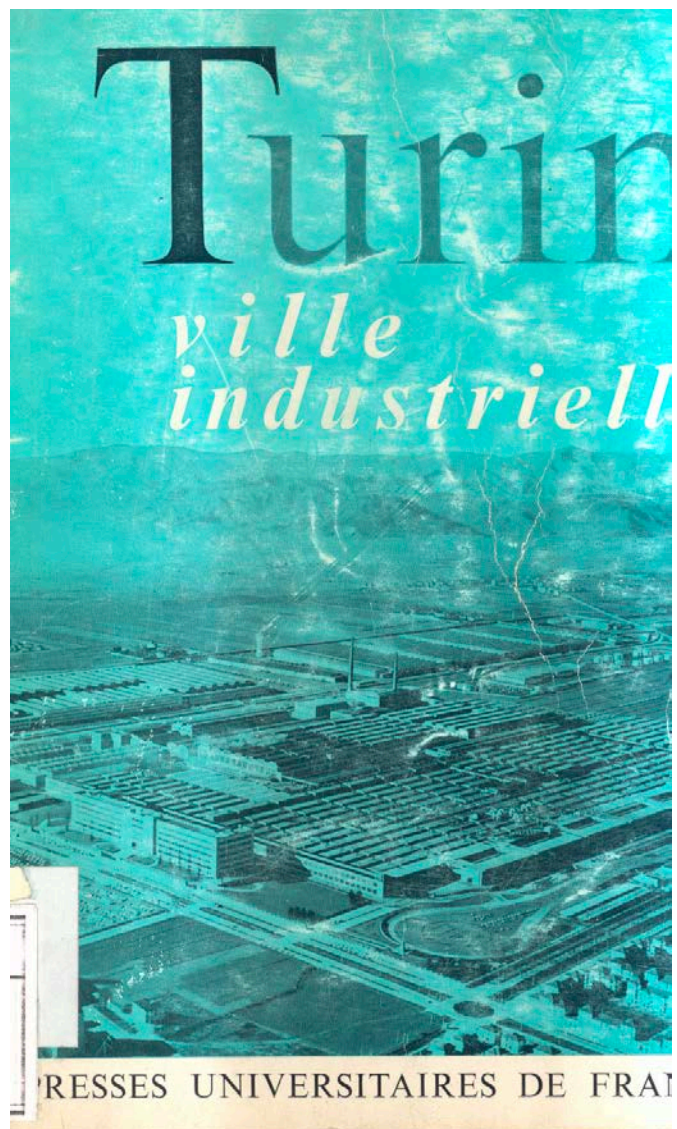


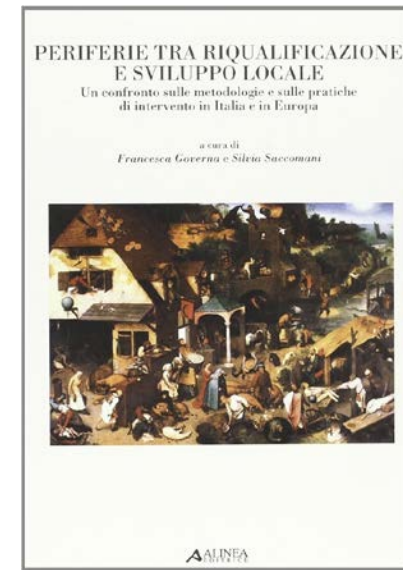
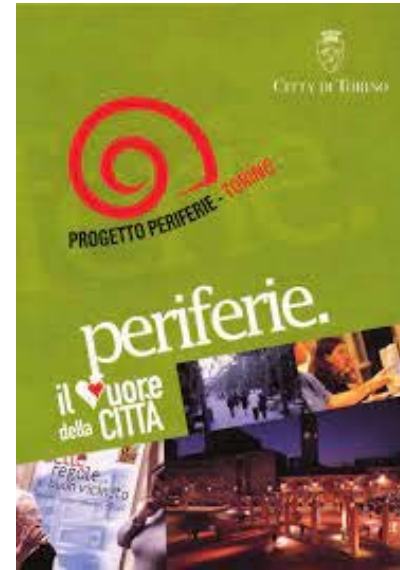
Pratiche geografiche.
Ricerche urbane fra
geografia e politiche

Atto I: geografie dell'urbano

Torino: la città industriale e la città dopo Ford



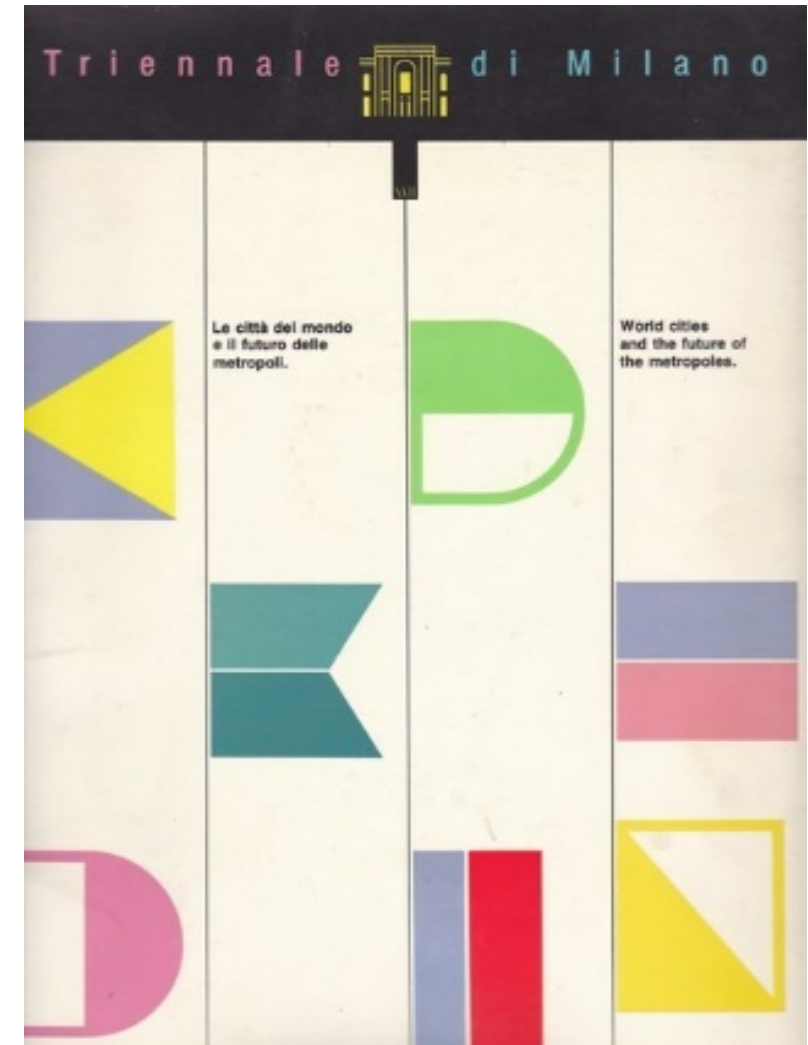
Lavorare con le istituzioni: Il Progetto Speciale Perifere (e la stagione degli anni 90)



Milano 80s: la città della 'transizione terziaria' e della internazionalizzazione



762. Irer/Progetto Milano
1. IRER/Progetto Milano, *Tecnologie e sviluppo urbano. I Conferenza internazionale*
 2. IRER/Progetto Milano, *Tecnologia, professioni e città. II Conferenza internazionale*
 3. IRER/Progetto Milano, *La metropoli finanziaria. III Conferenza internazionale*
 4. IRER/Progetto Milano-Fondazione Agnelli, *Il sistema metropolitano italiano*
 5. IRER/Progetto Milano, *Il governo della città. IV Conferenza internazionale*
 6. IRER/Progetto Milano, *Equilibrio economico ed equilibrio sociale in una metropoli che cambia. V Conferenza internazionale*
 7. IRER/Progetto Milano, *Il recupero di aree industriali dismesse in ambiente urbano*
 8. IRER/Progetto Milano, *La trasformazione economica della città*
 9. IRER/Progetto Milano, *Trasformazioni territoriali e organizzazione urbana*
 10. IRER/Progetto Milano, *Istituzioni e nuovi modelli di governo urbano*
 11. IRER/Progetto Milano, *Lavoro e nuove professioni nella città che cambia*
 12. IRER/Progetto Milano, *Lo scenario tecnologico della città in trasformazione*
 13. IRER/Progetto Milano, *Finanza e dinamica internazionale della città*
 14. IRER/Progetto Milano, *Tensioni e nuovi bisogni nella città in trasformazione*
 15. IRER/Progetto Milano, *Innovazione, nuove imprese e diffusione dei servizi*



Milano 90s: la trasformazione di Bicocca come simbolo della reazione della città alla crisi di tangentopoli

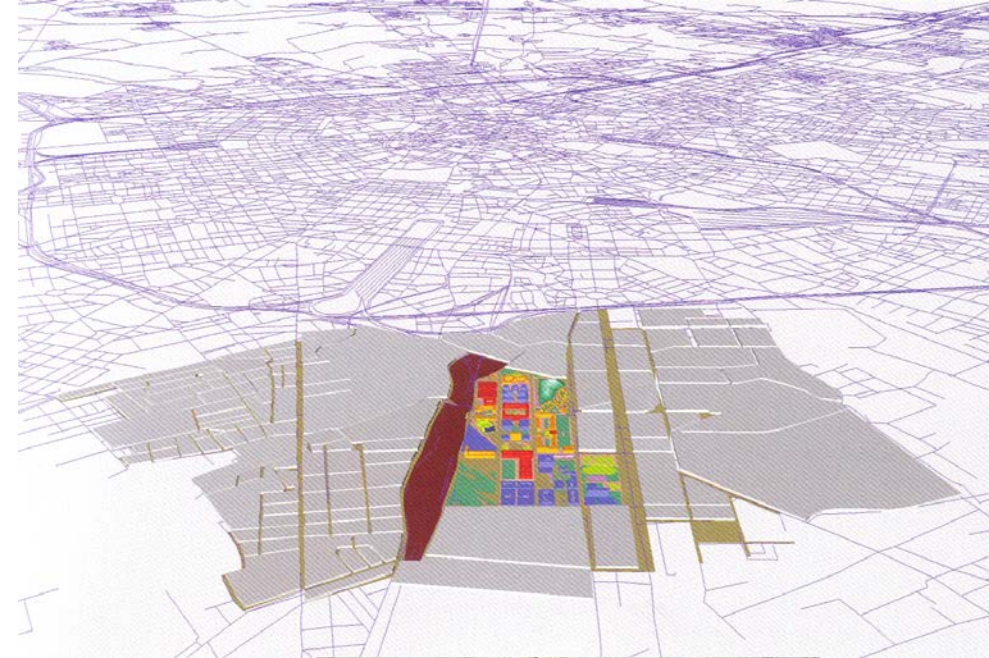
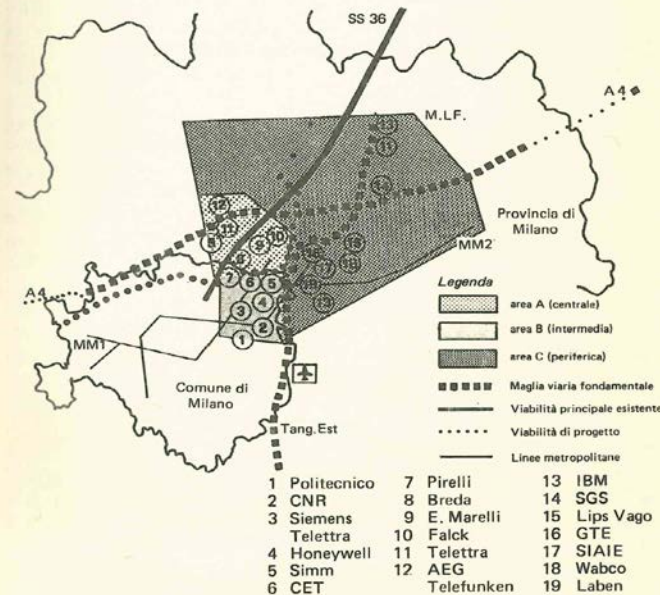


Fig. 3 - Allocazione programmatica di aree di riconversione funzionale



Trasformazioni a Milano

Pirelli Bicocca direttrice nord-est

a cura di
Matteo Bolocan Goldstein

Introduzione di Luigi Mazza
Con uno scritto di Vittorio Gregotti

FrancoAngeli



«Mercato urbano e sfera pubblica» (2005/2007).
Questione di ricerca:
l'impetuosa trasformazione
urbanistica milanese indagata
sia per gli effetti sullo spazio
concreto, sia per il
comportamento spaziale degli
attori urbani.



Scz 9 - M. Bolocan Goldstein, R. Bonfantini (a cura di) - Milano Incompiuta

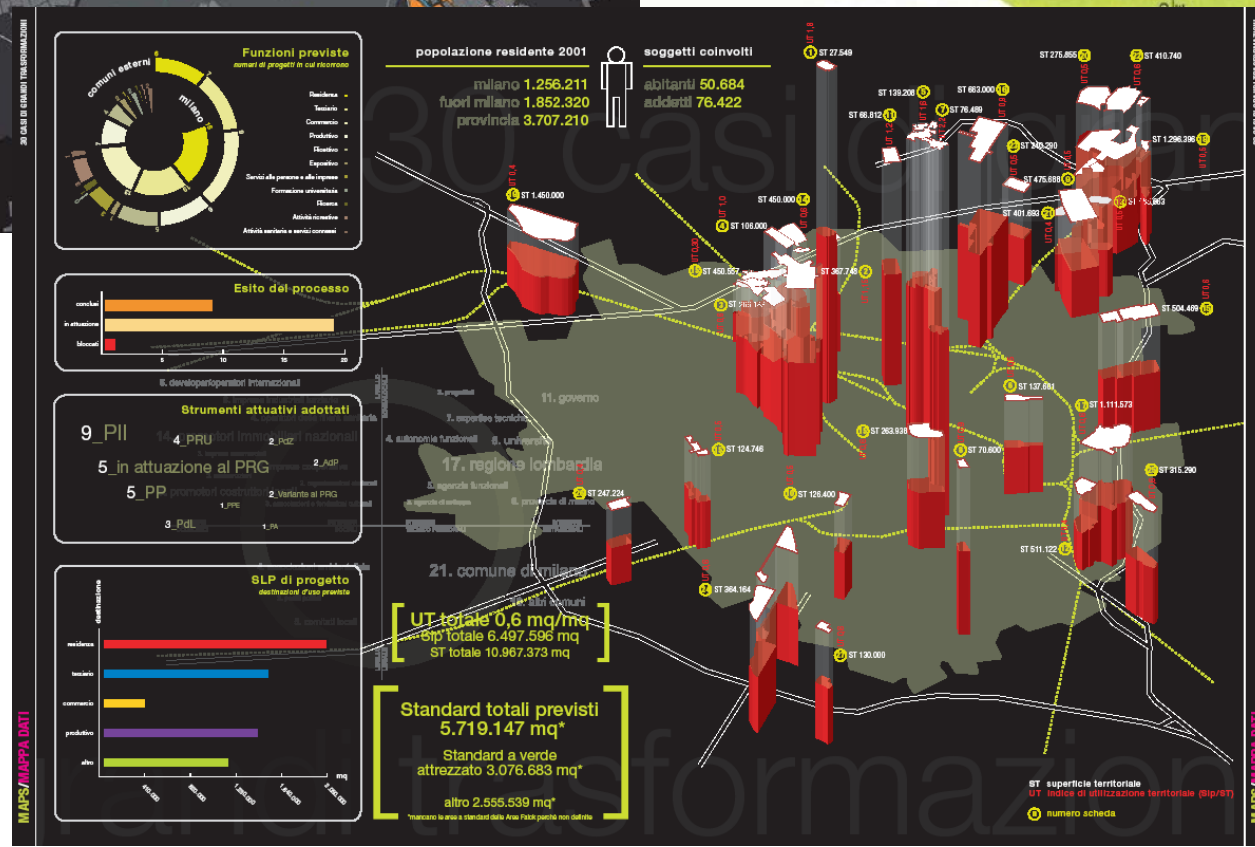
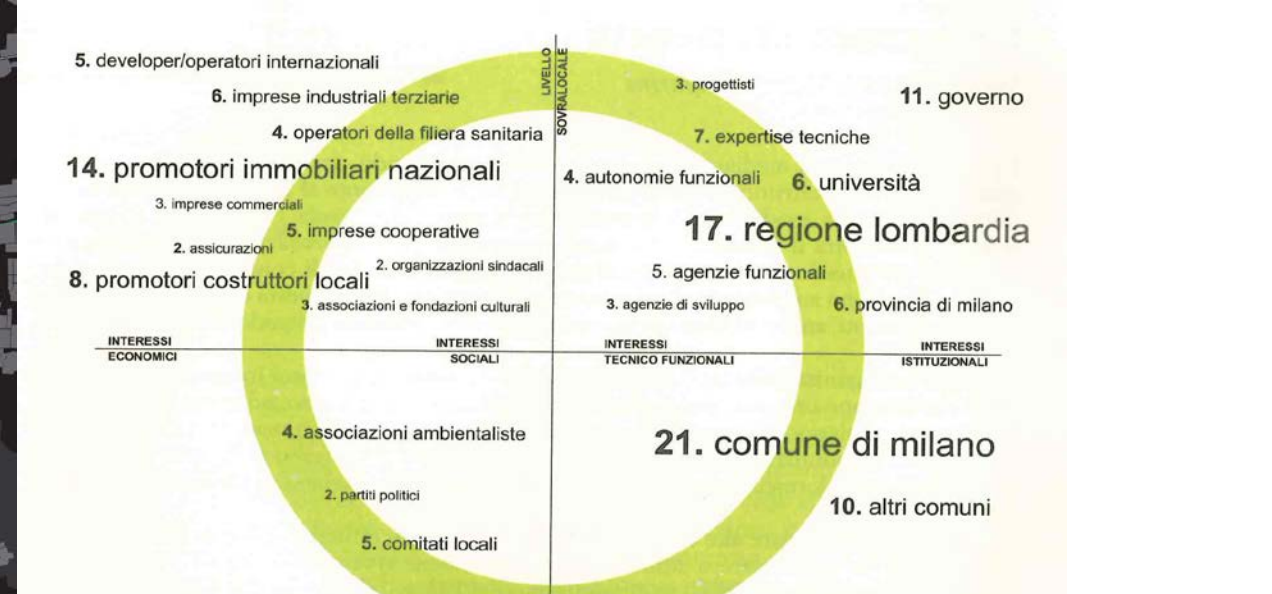
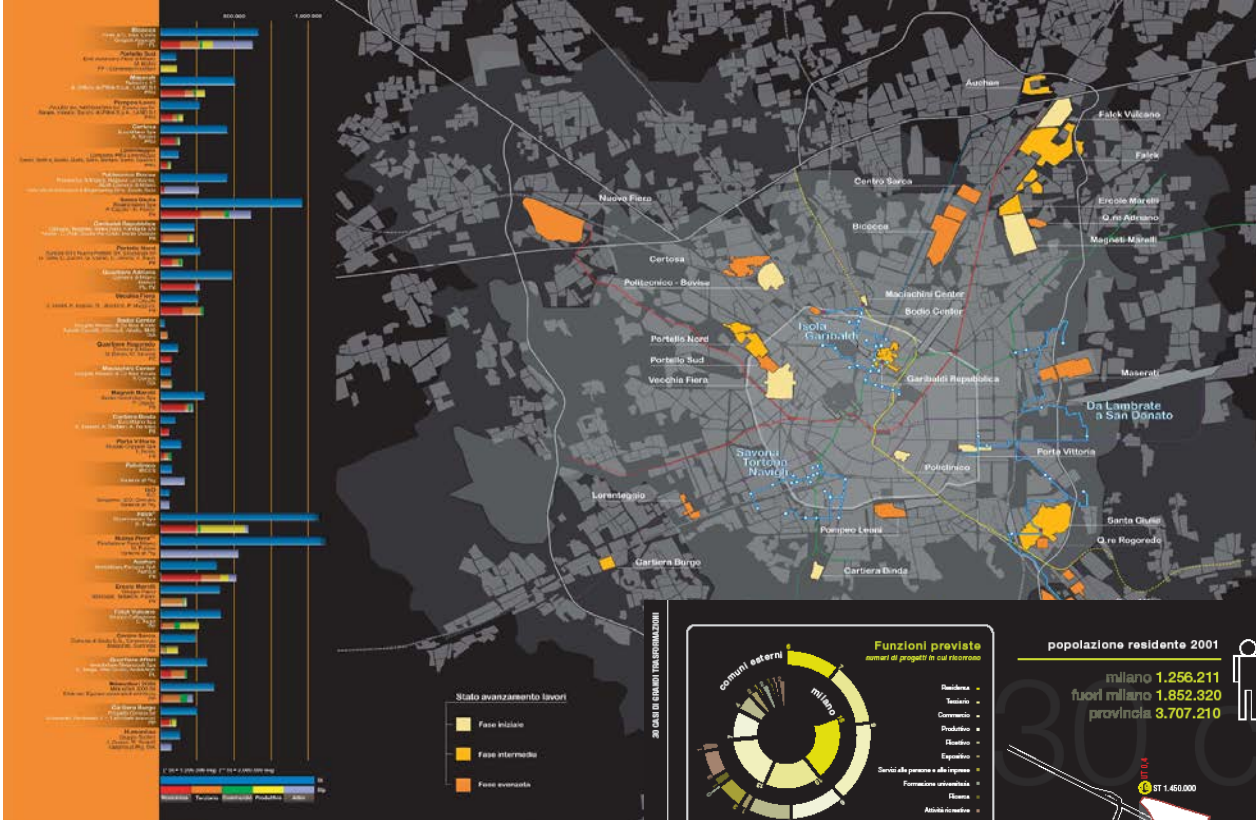


Milano incompiuta
Interpretazioni urbanistiche
del mutamento
a cura di
Matteo Bolocan Goldstein, Bertrando Bonfantini



quaderni del Dipartimento
di Architettura e Pianificazione

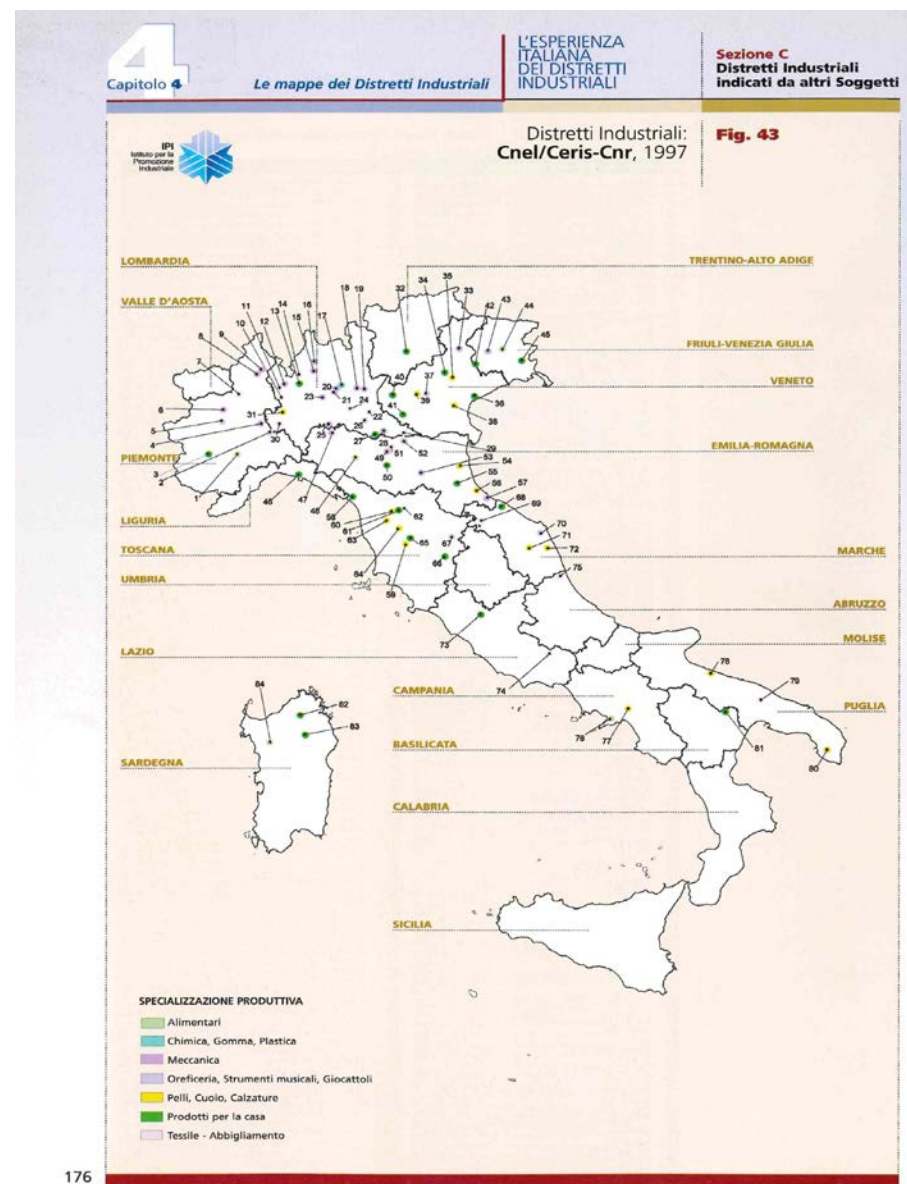
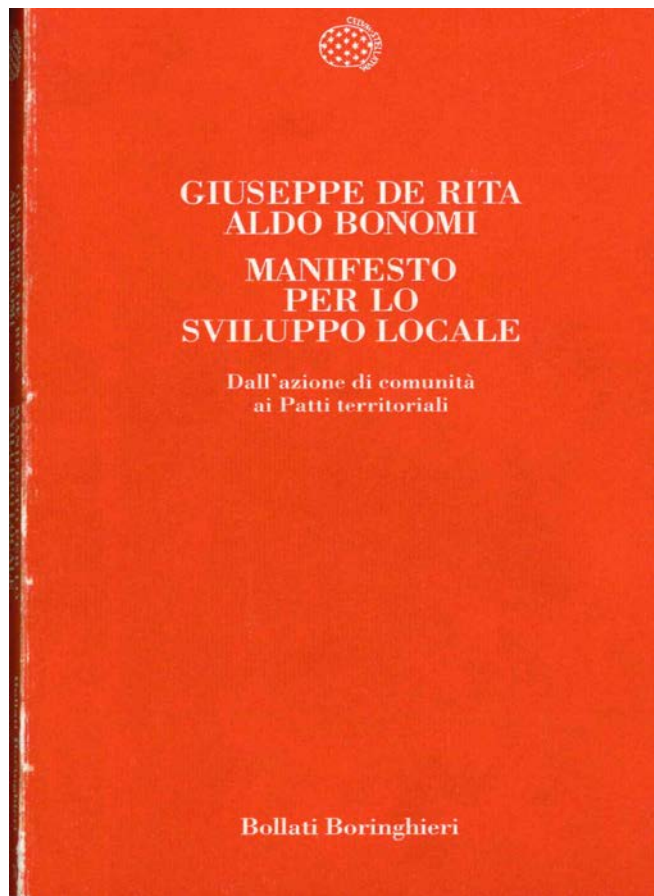




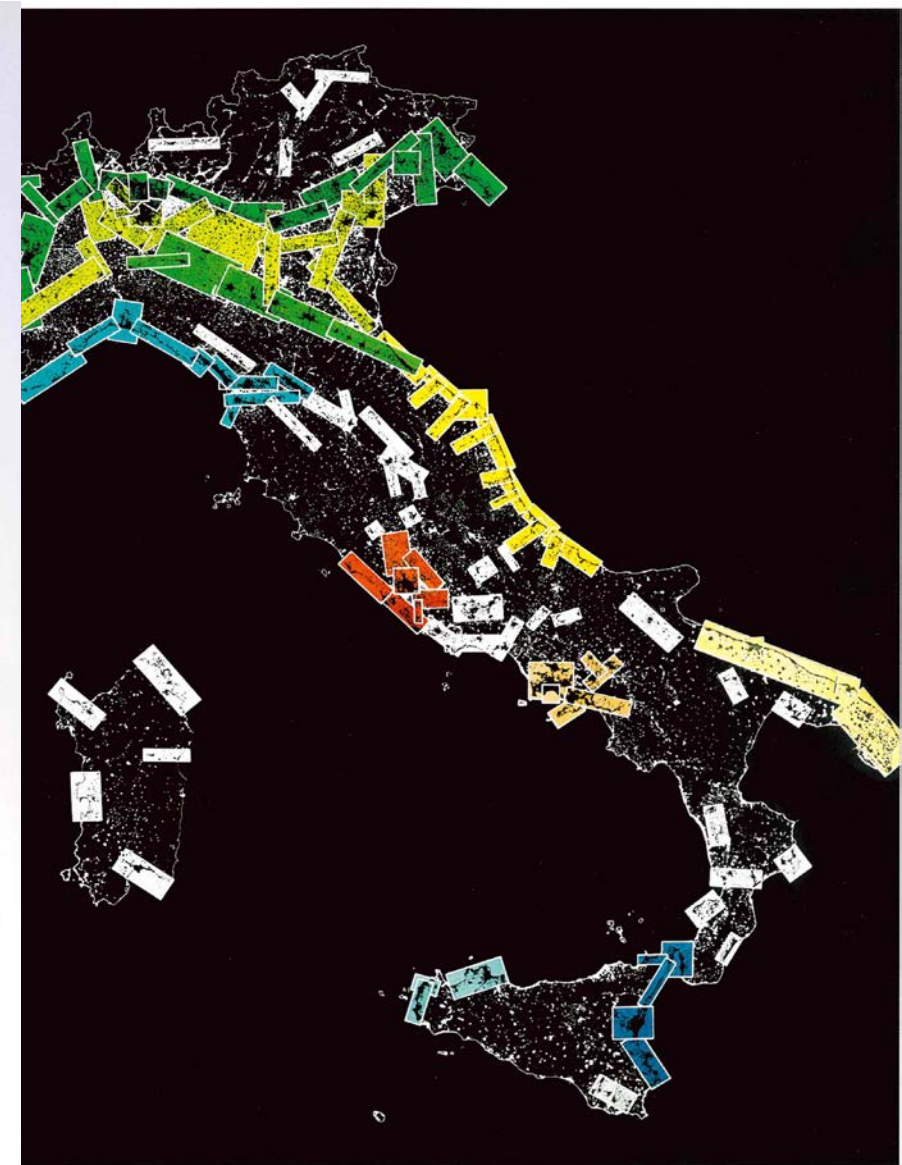
Comuni, un peso assai rilevante di attori portatori di *expertise* tecnica e delle autonomie funzionali (Fiera, università), una ridotta presenza di attori economici estranei alla filiera edilizia, un ruolo nel complesso poco significativo degli attori locali.

Atto II: sviluppo locale

La stagione dello sviluppo locale



IPI (2002)



Urbanistica 106: ricerca Itaten

Cdrl-Centro documentazione
e ricerche per la Lombardia

Sviluppo locale in contesti metropolitani

Trasformazioni economiche e territoriali
nel milanese

a cura di
Gabriele Pasqui
Matteo Bolocan Goldstein

Regione Lombardia

1998

COOPERARE PER LO SVILUPPO

**Reti di attori
e valorizzazione
dei territori
nel milanese**

a cura di
**Matteo Bolocan Goldstein
Giorgio Monaci**

FrancoAngeli



Provincia
di Milano



The Award of Excellence
for Innovative Regions
by the European Commission

2002

Indice

- 7 Premessa
Maria Chiara Bisogni e Livio Tamberi

- 11 Introduzione

- 15 **PARTE PRIMA** L'innovazione degli strumenti
e delle strategie per lo sviluppo locale:
un quadro in rapida trasformazione

PARTE SECONDA Le politiche

- 33 **Capitolo 1** Collaborazioni interistituzionali
e network di governo

- 37 **Capitolo 2** Governare lo sviluppo attraverso
la cooperazione territoriale

- 37 2.1 Introduzione
41 2.2 Agenzie, società e consorzi come
motori dello sviluppo

- 41 L'Agenzia Sviluppo Nord Milano nel bacino
di Sesto San Giovanni

- 53 Il Consorzio per la Reindustrializzazione
dell'Area di Arese

- 59 L'esperienza di Euroimpresa nel Legnanese

- 66 Politiche d'area per la Brianza e il Vercatese

- 70 2.3 La programmazione negoziata
a scala territoriale

- 71 Il Forum del Nord Milano

- 73 Il patto territoriale dell'Alto Milanese

- 76 L'accordo di programma sul polo esterno
della Fiera

- 81 **Capitolo 3** Favorire la competitività del sistema
economico

- 81 3.1 Le politiche per l'innovazione
e la promozione territoriale della Provincia

- 84 3.2 Il Progetto RITS della Provincia di Milano

- 88 3.3 La Rete Politeknica per la diffusione
territoriale dell'innovazione

- 91 3.4 I progetti comunitari TRIPS-DELCOSE e DEAFIN

- 97 3.5 Le esperienze dei Business Innovation Centre

- 102 3.6 Le politiche per i distretti industriali

- 115 3.7 Lo sportello unico d'impresa

- 119 **Capitolo 4** Promuovere una nuova stagione
delle politiche per il lavoro

- 119 4.1 Il ruolo della Provincia nella ridefinizione
delle politiche del lavoro

- 121 4.2 Le sperimentazioni anticipatrici della riforma

- 126 4.3 Lo scenario della riforma

- 127 4.4 L'intreccio con la formazione e l'orientamento

- 133 4.5 Le politiche sul territorio: la rete dei Centri
per il Lavoro

PARTE TERZA Schede informative

- 153 Info 1 Gli attori

- 157 Info 2 Gli strumenti

- 159 Gli strumenti dell'Unione Europea

- 183 Gli strumenti a scala nazionale e locale

- 229 Indirizzi web

Abborazioni e gli accordi istituzionali

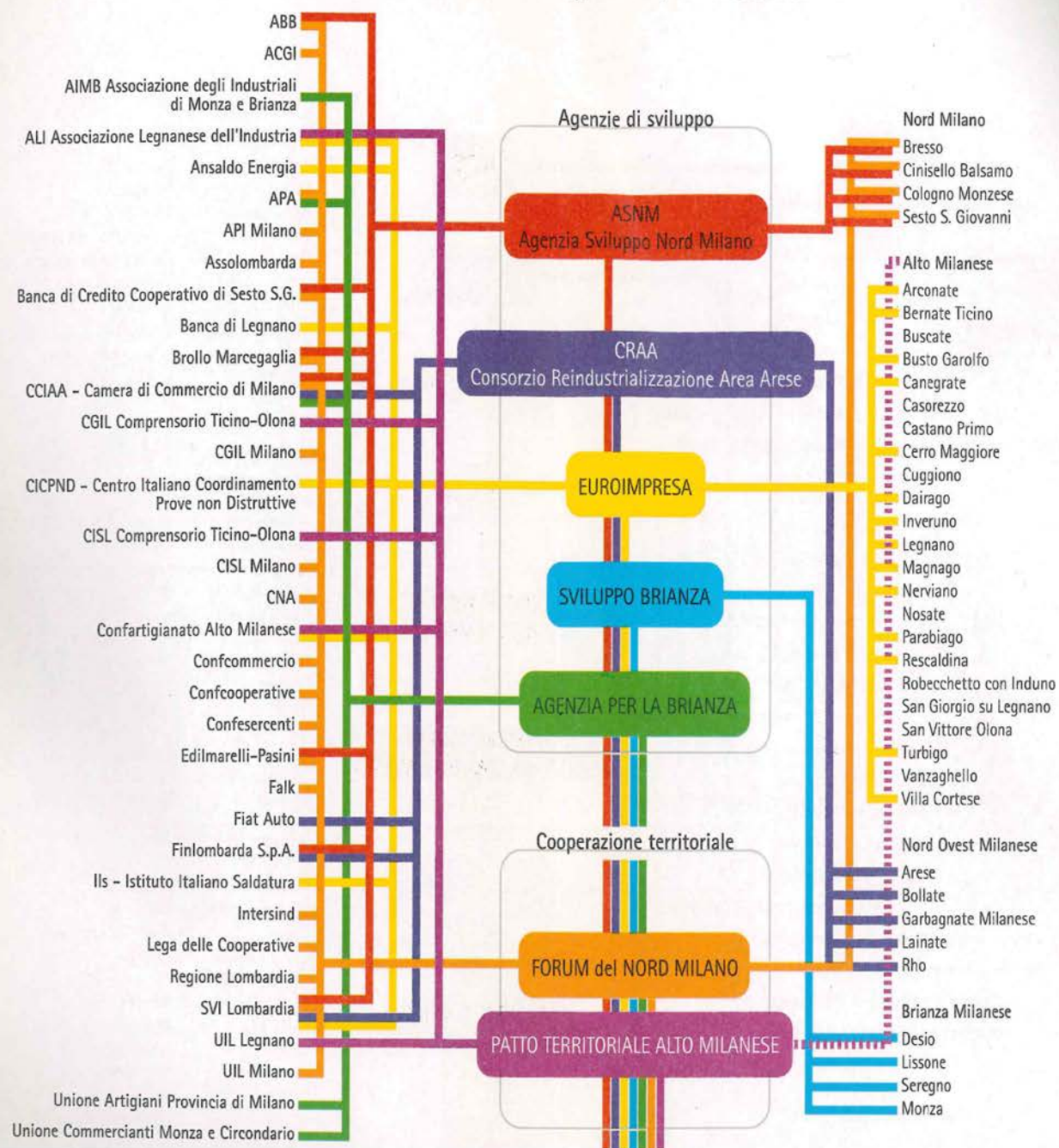
igione di questa densità delle relazioni tra i
ork di governo, evidenziata anche grafica-
igrammi, la Provincia di Milano si è ado-
strutturare rapporti interistituzionali stabili
izioni di programmi, progetti e politiche

ria di Milano, nel quadro delle attività svi-
Settore Economia e Lavoro, ha perciò pro-
rtanti *accordi istituzionali* con alcuni tra i
tivi attori operanti nell'ambito della ricerca,
zione, dei servizi e del sostegno all'occupa-
imprese. In particolare, sono stati stipulati
ccordi:

*i intenti tra la Provincia di Milano e le orga-
indacali CGIL, CISL e UIL di Milano, della
egnano e di Magenta (14 giugno 1996), per
one di un preventivo confronto sulle inizia-
a incidere positivamente sul quadro econo-
ipazionale dell'area metropolitana milanese,
a costituzione di una sede di consultazione
alizzata alla creazione di una rete informa-
ori produttivi e sull'occupazione e alla foca-
i problemi e di soluzioni basate su iniziative*

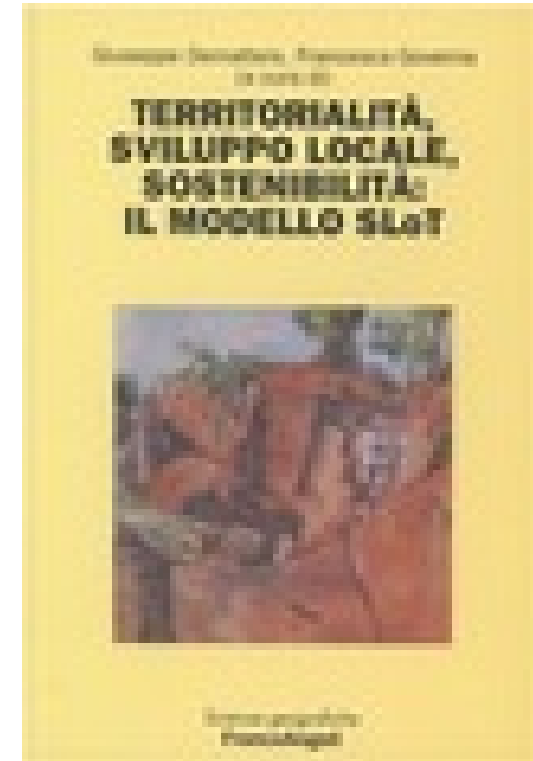
*7 Provincia di Milano e il Provveditorato agli
lio 1996), in materia di integrazione e coope-
sistema scolastico e sistema della formazione
e. L'intesa individua come ambiti di coopera-
rtire dai quali sviluppare specifici accordi di
la formazione in servizio degli operatori ai
ella scuola e della formazione professionale;
one di possibili sinergie di interazione fra i*

Politiche di sviluppo e cooperazione territoriale



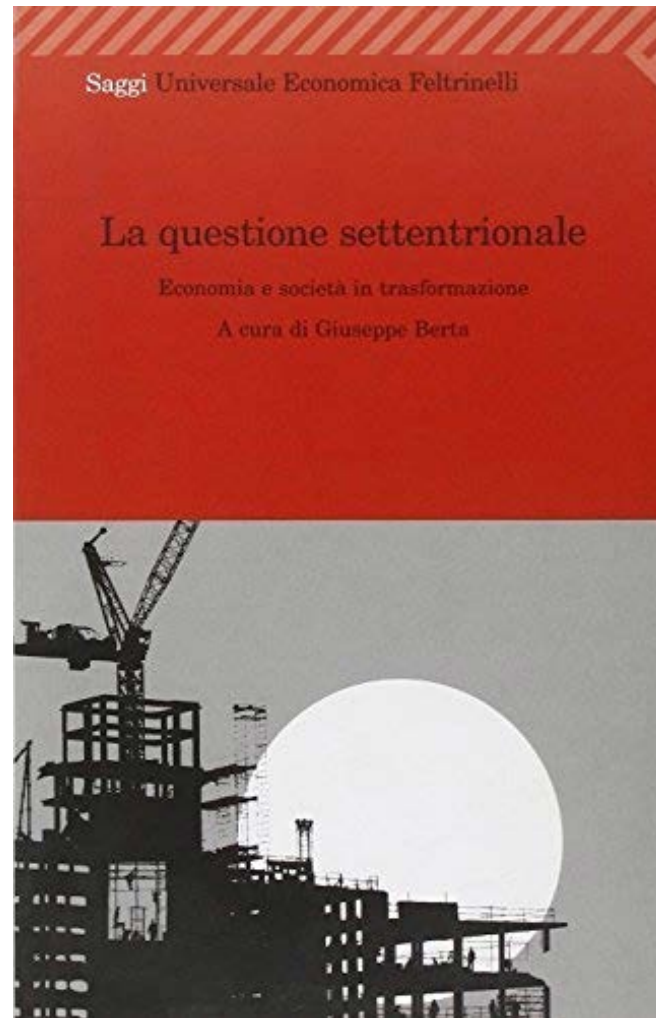
Dal lavoro "sul campo" al "modello teorico"

- Sicilia. La territorializzazione delle politiche di sviluppo (2003).
- La progettazione integrata in Campania (2004)
- APE. Appennino Parco d'Europa (2005)
- Promozione della sostenibilità nel Pinerolese. Un percorso di ricerca/azione territoriale (2007)
- Lo sviluppo locale nelle aree obiettivo 2 della Lombardia (2007)
- I sistemi territoriali locali nel Piano territoriale regionale della Regione Piemonte (2005-2007)



Atto III: il Nord/i Nord e il Settentrione italiano come 'questione'

Il Nord/i Nord: Torino nella regione urbana setentrionale



Il Nord/i Nord:
il Nord Ovest
Milano nella
macro-regione
setentrionale



Indice

pag. 8	Una geografia intenzionale, uno studio operativo
pag. 12	CAMPO a cura di Matteo Bolocan Goldstein
pag. 14	Nord Ovest Milano: Una sezione territoriale della fascia pedemontana da Torino a Trieste
pag. 16	La costruzione del territorio metropolitano tra autonomia e dipendenza
pag. 18	Milano a Nord Ovest: geografie volontarie
pag. 20	Profili di città in mutamento: Varese, Novara e Milano
pag. 22	Rapporti territoriali in evoluzione: assetti e scenari infrastrutturali
pag. 24	Rapporti territoriali in evoluzione. Verso una mega-city region
pag. 26	METAMORFOSI a cura di Gabriele Pasqui
pag. 28	Introduzione
pag. 31	Un territorio delle varietà locali in transizione
pag. 39	Innovazione e imprenditorialità
pag. 41	Il lavoro che cambia
pag. 44	Immagini della transizione sociale
pag. 48	La mobilità nel Nord Ovest Milano
pag. 58	Il mercato immobiliare

pag. 62	URBANITÀ a cura di Bertrando Bonfantini e Andrea Di Giovanni
pag. 64	Introduzione
pag. 67	Il Nord Ovest milano come formazione territoriale
pag. 82	Luoghi di urbanità densa
pag. 96	Tracce di un progetto di ricomposizione
pag. 106	TRASFORMAZIONI a cura di Luca Gaeta e Paolo Riganti
pag. 108	Introduzione
pag. 112	Progetti in corso o realizzati
pag. 126	Attrattori e generatori di mobilità
pag. 134	POTERI a cura di Matteo Bolocan Goldstein, Gabriele Pasqui e Luca Gaeta
pag. 136	Introduzione
pag. 140	Geografia politica e reticoli decisionali
pag. 148	Imprese del Nord Ovest Milano Condizioni localizzative e reti multiscalarì
pag. 156	Il profilo dei principali operatori
pag. 164	Bibliografia

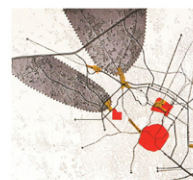
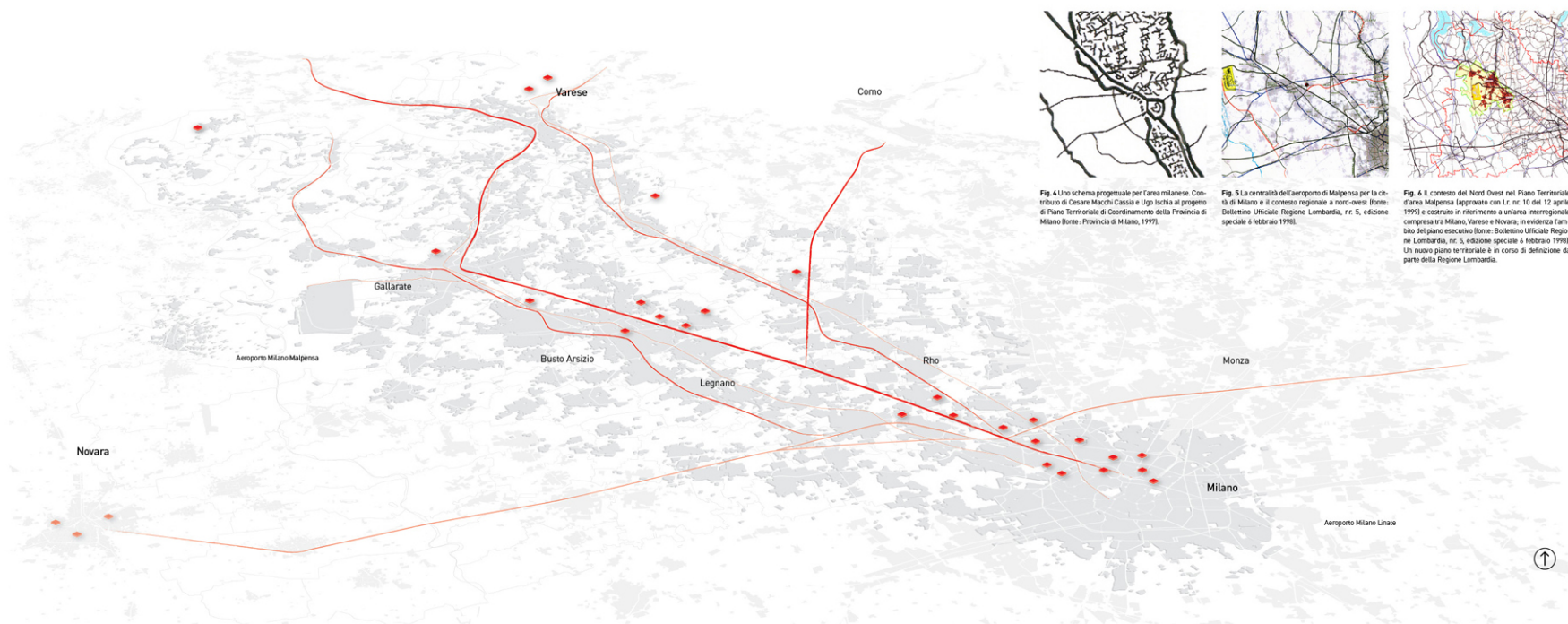


Fig. 1 Gli ambiti di trasformazione urbana previsti lungo l'asse nord-ovest sud-est con i differenti Progetti d'area. Cartografia del Documento direttore Progetto passante (Fonte: Comune di Milano, 1966).



Fig. 2 Studi di inquadramento territoriale a nord-ovest. Particolare degli Studi di inquadramento sud-est nord-ovest. Progetto passante. Relazioni illustrative (Fonte: Comune di Milano, 1965).



Fig. 3 L'immagine della T rovesciata elaborata nel quadro del Documento di inquadramento delle politiche urbane del Comune di Milano. Essa riprende l'orientamento nord-ovest sud-est ma premordando in una dimensione regionale in relazione alla localizzazione del sistema degli aeroporti, comprendendo quindi anche la direttrice verso Bergamo (Fonte: Comune di Milano, 2000).

Come spesso accade, tra il nord-ovest descritto e immaginato dagli studi e dalle ricerche e il nord-ovest praticato dai piani e dalle politiche pubbliche, oltre che dall'azione di una molteplicità di agenti di natura diversa, vi è un evidente scarto. L'impressione è che la semplice evocazione dell'esistenza di una direttrice territoriale – o di un grande asse di sviluppo, così viene per lo più nominato – non abbia aiutato a generare una maggiore consapevolezza e un più chiaro orizzonte di trasformazione. Sebbene non manchino piani e progetti territoriali che, nel corso del tempo, hanno rilanciato in forma più o meno esplicita la figura di uno sviluppo milanese orientato territorialmente lungo la diagonale nord-ovest sud-est, tale prospettiva non ha in alcun modo contribuito a determinare un approccio selettivo e qualificato al tema dello sviluppo urbano. Anche il tardivo compimento di alcune tra le più importanti infrastrutture che qualificano la rete della mobilità su ferro, si pensi innanzitutto al passante ferroviario di Milano, con la raggiunta

integrazione del servizio regionale, o alla fattiva realizzazione delle tratte dell'alta velocità-alta capacità (tra Torino e Milano e poi verso Bologna fino a Roma e, poi, Napoli-Salerno), se da un lato rilanciano con forza tale orientamento geografico dello sviluppo, dall'altro lato sembrano ancora lontane dal configurare un'immagine spaziale forte, in grado di strutturare e rendere governabile la dinamica territoriale dell'area milanese. Malgrado tutto, i processi di sviluppo urbano più recenti indicano come – in modo sovente occasionale e sconnesso – Milano e i suoi decisioni strategici sembrano confermare la valenza del Nord Ovest come campo territoriale privilegiato per importanti investimenti e progetti rilevanti non solo per la dimensione locale. Le strategie urbane e territoriali della Fiera, quelle compiute e quelle in fase di affermazione (la dismissione del recinto storico o le scelte per il nuovo centro congressi), vanno in questa direzione. Come il progetto di una nuova cittadella sanitaria aggregata e ripensata

nelle aree attorno all'attuale ospedale Sacco, con la delocalizzazione dell'Istituto Besta e dell'Istituto nazionale dei tumori attualmente insediati a Città Studi. Le trasformazioni spaziali e funzionali di Bovisio – quelle molecolari oltre a quelle di maggiori dimensioni – come il nuovo complesso dell'Istituto di ricerche Mario Negri e il continuo ampliamento del Politecnico, sembrano rispondere a un ordine spontaneo che valorizza il nord-ovest milanese come campo di sperimentazioni innovative. Se poi ribaltiamo l'ordine geografico dei fattori, possiamo pensare al Nord Ovest come asse regionale d'entrata in città attraverso i suoi molteplici nastri della mobilità su ferro e su gomma che percorrono il contesto lombardo nord-occidentale innervandosi nel tessuto più compatto di Milano. In questa prospettiva, se le condizioni del traffico lo consentono, si potrà percorrere in pochi minuti l'autostrada dei Laghi in direzione di Milano, maovendo da Varese e dal suo intorno, attraversando il paesaggio urba-

no di Gallarate, Busto Arsizio e Legnano, passando gli imponenti stabilimenti che furono dell'Alfa di Arese, la piattaforma ferroviaria di Rho-Pero e le aree scelte per la localizzazione dell'Expo 2015, per immergersi nel nucleo più denso dell'agglomerazione. Quella città centrale che mostra, fin dal cavalcavia Kennedy, prosimo al Monte Stella, i diversi cantieri che costellano l'asse di via De Gasperi-viale Scarampo (con le diverse realizzazioni sulle aree del vecchio Portello nord e sud), fino a quelli più centrali: i discorsi progettati e cantieri di City life, nel recinto storico della fiera, e – più a est – quello di Porta Nuova, sulle aree di Garibaldi Repubblica. Ma si farebbe davvero un grave torto a considerare il contesto a nord-ovest di Milano come teatro esclusivo di una prevalente urbanizzazione capace di imporsi su ogni altro aspetto insediativo. Per quanto meno visibili ad un attraversamento lungo i grandi nastri della mobilità, basterebbe percorrere visivamente una qualsiasi mappa satellitare on line

per comprendere quanto l'ambiente aperto dell'alta pianura asciutta conservi ampie fasce agricole e boschive che si prestano ad ulteriori iniziative di qualificazione dei parchi regionali e metropolitani e al recupero attento di una fitta rete di cascin e di ville storiche. Come si vede, Milano a nord-ovest presenta una collezione assai varia di situazioni e di trasformazioni in corso che caratterizzano il mutamento urbanistico e territoriale; un contesto in sensibile riconversione insediativa e funzionale, nel quale, come abbiamo anticipato, andrà a localizzarsi la cittadella dell'Expo 2015. Confrontandoci con lo scenario appena richiamato e con le diverse prospettive di sviluppo, questo "studio" si propone, infatti, di accompagnare conoscitivamente e operativamente il quadro evolutivo del Nord Ovest Milano e lombardo nei prossimi anni.



Fig. 4 Uno schema progettuale per l'area milanese. Contributo di Cesare Macchi-Casazza e Ugo Ichia al progetto di Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano (Fonte: Provincia di Milano, 1997).



Fig. 5 La centralità dell'aeroporto di Malpensa per la città di Milano e il contesto regionale a nord-ovest (Fonte: Bollettino Ufficiale Regione Lombardia, nr. 5, edizione speciale 1 febbraio 1998).

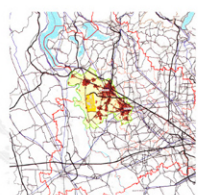


Fig. 6 Il contesto del Nord Ovest nel Piano Territoriale d'area Malpensa (approvato con Lr. nr. 10 del 12 aprile 1999) e costruito in riferimento a un'area interregionale compresa tra Milano, Varese e Novara, in evidenza l'ambito del piano esecutivo (Fonte: Bollettino Ufficiale Regione Lombardia, nr. 5, edizione speciale 1 febbraio 1999). Un nuovo piano territoriale è in corso di definizione da parte della Regione Lombardia.

corrente dei centri maggiori della provincia che hanno conosciuto nella seconda metà del XX secolo processi imposti di crescita demografica e produttiva, a partire da Saronno e dalla conurbazione lineare lungo l'Olona tra Gallarate e Busto Arsizio.

Vi sono tuttavia almeno altre due "geografie" significative nelle quali Varese si colloca con ruoli diversi. Innanzitutto è un polo rilevante dell'euroregione Regio Insubrica un territorio transnazionale che interessa più province italiane (oltre a Varese, il Verbano Cusio Ossola, Novara, Lecco, Como) oltre che il Canton Ticino e che rappresenta uno snodo cruciale nell'armatura infrastrutturale a scala continentale oltre che un contesto che condivide storia e tradizioni secolari. Rispetto a questa prima geografia si misura anche la capacità di Varese di essere città europea maggiormente aperta ai flussi.

Inoltre Varese è un nodo della più ampia regione urbana milanese, anche in ragione della prossimità al sistema aeroportuale di Malpensa e alla collocazione in prossimità del confine con il Canton Ticino e dei valichi alpini (Gos-

tardo). In questa seconda geografia Varese è insieme area periferica di una grande regione urbana e potenziale gateway rispetto a flussi di merci e persone che arrivano o attraversano la regione milanese.

Queste tre collocazioni possibili di Varese nel più ampio insieme territoriale (capoluogo in parte contestato di un territorio in transizione, snodo di una regione europea transnazionale, area di ingresso nella regione urbana milanese) alludono anche a possibili diverse strategie per lo sviluppo della città, strategie che a loro volta vanno collocate in una dinamica demografica di sostanziale stabilità (nel corso degli anni Durrmilla la popolazione è cresciuta, seppure di poco, ed è aumentato il numero delle famiglie e degli stranieri) e in un contesto di governo e di policy che non è stato forse dinamico come alcuni processi in atto negli anni Novanta sembravano far presagire.

Questa difficoltà di Varese nel ridefinire con chiarezza la propria "missione" dipende anche dal fatto che nel corso degli ultimi vent'anni il ruolo della città è mutato, in relazione ai processi di ristrutturazione dei settori manifat-

tieri più rilevanti (veicoli e calzature, meccanica e in particolare elettrodomestici), trasporti e aerospaziali, dell'abbandono di alcuni imprenditori storici e della terziarizzazione che ha interessato in modo consistente anche il nucleo urbano varese.

Questo quadro incerto relativamente alla base economica urbana, oggi aggravato dalla profonda crisi produttiva che sta interessando anche imprese con una fortissima tradizione, rappresenta per Varese una sfida a ripensare le politiche insediative, infrastrutturali e ambientali più adatte a consolidare alcuni standard di qualità urbana e al tempo stesso per attrarre nuove iniziative imprenditoriali di qualità, specialmente nella filiera dell'economia della conoscenza e dei servizi tecnologici ad alto valore aggiunto.

È una sfida delicata. Nel corso degli ultimi vent'anni, infatti, Varese ha cercato a più riprese di costruire percorsi di riflessione strategica sulla propria missione: dalla partecipazione al piano interistituzionale OGMA Malpensa alla costruzione del Prusit per l'area varese, fino al tentativo di definizione del Piano strategico

per l'area varese. Si è tentato di tentativi importati, ma in definitiva incompiuti. Sul fronte delle politiche urbanistiche e infrastrutturali molte questioni rimangono aperte. Tra queste, gli stessi documenti di impostazione del nuovo Piano di Governo del Territorio segnalano la definizione progettuale della nuova stazione ferroviaria unica, il miglioramento complessivo dell'accessibilità urbana, la valorizzazione del sistema storico delle ville e dei parchi, il riconoscimento e la valorizzazione di una nuova "spina urbana centrale". Alcuni attori (tra i quali certamente l'Università dell'Insubria, ma anche alcune associazioni imprenditoriali e a fasi alterne le Amministrazioni comunali e provinciali) hanno sommerso nella prospettiva della ridefinizione del ruolo economico di Varese e sui temi della cura e della salvaguardia dei valori ambientali e della qualità urbana e sociale; tuttavia, le élite urbane non sono ancora state in grado di avviare strategie coerenti e di strutturare una nuova e più aperta coalizione di sviluppo.

(Gabriele Paupis)

4



4



Varese

Una città potenzialmente europea in cerca di missione

Residenti (2010)
81.788

Residenti con età > 75 anni (2010)
9.015

Residenti stranieri (2010)
8.613

Imprese (2001)
62.335

Reddito pro-capite (2008)
16.712 euro

Profili di città in mutamento: Varese, Novara e Milano

Varese è stata tradizionalmente una città industriale ricca e "virtuosa". Collocata in un contesto straordinario sono il profilo ambientale e paesistico tra pianura asciutta, lago e colline, Varese si presenta innanzitutto come una città relativamente inerte, con una buona qualità della vita, un livello di reddito e di ricchezza molto elevato, alcuni problemi irrisolti (congestione congestione alla difficile accessibilità, soprattutto) che tuttavia non fanno emergere in agenda forti conflitti.

Al cuore di uno dei territori di maggiore sviluppo industriale manifatturiero della Lombardia e dell'intero Paese nel corso del XIX e poi del XX secolo, Varese ha sempre avuto un rapporto complesso con il proprio territorio. La città capoluogo ha giocato un ruolo importante nel supportare l'imponente crescita industriale, attraverso la concentrazione di servizi finanziari e reali alle imprese. Il territorio del comune di Varese è stato tuttavia anche la sede di importanti imprese, che ne hanno segnato la cultura e strutturato l'organizzazione spaziale. Tuttavia la città è stata anche altro dal suo territorio, percepita come rivale e con-



Milano

Cuore della regione urbana e nodo del reticolo mondiale

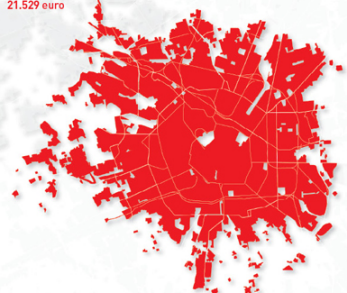
Residenti (2010)
1.307.495

Residenti con età > 75 anni (2010)
142.347

Residenti stranieri (2010)
199.322

Imprese (2001)
334.188

Reddito pro-capite (2008)
21.529 euro



Nord ovest milano - uno studio geografico operativo - campo

Milano è il cuore geografico e funzionale di una regione urbana vasta e dai confini non definiti una volta per tutte, ma è anche un nodo attivo dello spazio mondiale contemporaneo organizzato come fitto reticolo urbano. Questo doppio ruolo conferma e insieme ridefinisce i tratti originari dell'insediamento urbano milanese: la sua indiscussa centralità geografica, a scala regionale, ma anche nazionale e internazionale, la lunga tradizione di città "scambiante", centro dinamico di traffici commerciali a differenti gittate, una fortissima densità di relazioni sociali e produttive, intervenute nel territorio regionale, che hanno fornito gli elementi propulsori del peculiare sviluppo capitalistico lombardo.

Dal punto di vista delle dinamiche produttive e del profilo dell'economia urbana, Milano ha superato definitivamente gli assetti industriali manifatturieri che li avevano caratterizzati nel corso del Novecento. Senza profondare in un declino irreversibile, Milano ha saputo coniugare in forme nuove la propensione industriale, radicata nella sua cultura, con un'economia dei servizi fortemente connessa ai circuiti della produzione e dell'innovazione sociale e tecnologica e con un ruolo di nodo e terminale di un reticolo di produzioni distrettuali di portata regionale e nazionale. Milano esprime oggi un duplice volto economico: da un lato, città caratterizzata dalla presenza di funzioni strategiche con importanti effetti di filiera (si pensi, solo per fare alcuni esempi, alle attività universitarie e di ricerca e sviluppo o alle attività ospedaliere e mediche), dall'altro lato, rappresenta un significativo laboratorio delle nuove forme del lavoro autonomo e della micro impresa sociale. Oggi anche Milano risente fortemente degli effetti della crisi economica e finanziaria che ha investito l'economia globale e, dopo anni di crescita del mercato urbano (e specialmente del settore immobiliare), si assiste a un vistoso rallentamento.

Dal punto di vista delle dinamiche sociali, Milano offre segnali contraddittori: da un lato la città invecchia e perde popolazione da molti anni, allo stesso tempo essa continua ad attrarre flussi immigratori e a Milano sono presenti quasi 200mila stranieri regolarmente residenti, appartenenti a più di cento differenti etnie) ed è quotidianamente utilizzata da diverse popolazioni metropolitane che vi trovano luoghi di lavoro, di consumo e di fruizione culturale di rango. Indubbiamente Milano presenta un'identità sociale meno forte e decifrabile

del passato, ma è divenuta un campo urbano di rilevanti trasformazioni dei modi e dei ritmi dell'abitare. Milano manifesta inoltre con più evidenza alcune condizioni endemiche di sofferenza innanzitutto scarsità di spazi pubblici e di verde di prossimità, oltre a decisive carenze infrastrutturali per nulla alleviate dal recente rilancio edilizio che investe la città. Negli ultimi dieci anni, infatti, la città ha sostanzialmente esaurito il ciclo legato al riuso delle vecchie aree industriali dismesse ed è investita da numerosi cantieri e progetti, anche di grandi dimensioni, che per lo più sembrano incapaci di generare positivi effetti nel contesto.

Milano è inoltre una città spazialmente raccolta e la dilatazione storica del tessuto urbano si è saldata con la crescita dei centri urbani di prima fascia manifestando, fin dalla seconda metà del XX secolo, una specifica tensione tra le dinamiche urbanistiche e le partizioni amministrative; questi fenomeni si ripresentano oggi, nella fase della riconversione insediativa e funzionale, come tratti irrisolti e problematici.

Città sospesa tra un dominio territoriale ampio, esercitato su una regione policentrica dai confini estesi e variabili, e un ruolo cruciale di nodo all'interno di relazioni dinamiche del *world city network* con una propria posizione connessa ad alcune specificità funzionali, Milano sembra oscillare tra due percezioni scomposte: da un lato, quella dei punti manifesti di debolezza e di sofferenza della città; dall'altro, quella della capacità largamente spontanea della città di riprodursi e di generare innovazione. Per ricomporre queste immagini in una strategia efficace Milano sembra domandare innanzitutto leadership e capacità di governo più avanzate.

Novara

Città crocevia sospesa tra tradizione e innovazione

Residenti (2010)
104.363

Residenti con età > 75 anni (2010)
10.391

Residenti stranieri (2010)
11.764

Imprese (2001)
25.611

Reddito pro-capite (2008)
15.602 euro

Novara è tradizionalmente il cuore di un territorio di confine, tra Piemonte e Lombardia, nel quale nel corso degli ultimi due secoli si sono verificati consistenti fenomeni di industrializzazione, urbanizzazione e convergenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie, generando un modello di sviluppo che mantiene una forte vocazione agraria (la monocultura del riso a sud) e manifatturiera (il distretto della rubinetteria a nord, alcuni cluster d'impresa importanti nella città e nei suoi immediati dintorni).

Nel dispiegarsi di questo modello di sviluppo il comune capoluogo ha giocato un doppio ruolo: polo sovracomale dei servizi pubblici e privati, delle professioni, del sistema della formazione, sede di alcune importanti aziende a tradizione familiare nei settori della chimica, dell'alimentare, dell'editoria, della meccanica. A partire dagli anni Ottanta del XX secolo l'equilibrio tra città e territorio si è rotto e il profilo tranquillo del capoluogo di provincia dalla buona qualità urbana, lontano da Torino e orgoglioso della propria autonomia ma segnato dalla cultura e dallo "stile saabaudo", è stato messo alla prova e sollecitato da almeno tre processi rilevanti. In primo luogo, anche in relazione all'emergere delle strategie infrastrutturali macroregionali, nazionali ed europee l'area novarese si è trovata a giocare un ruolo in parte inedito di nodo principale del sistema padano lungo gli assi infrastrutturali europei. A partire da questi processi di investimento rilevanti, Novara ha cominciato a immaginarsi come snodo cruciale di un più ampio sistema logistico macroregionale. In secondo luogo, i processi di crisi e ristrutturazione dei sistemi produttivi manifatturieri, a partire dalla seconda metà degli anni Settanta, hanno consegnato una diversa composizione economica e sociale della città capoluogo, nella quale l'accesa terziarizzazione è l'altra faccia della perdita di peso del comparto manifatturiero nel quale alcune aziende storiche hanno chiuso e alcuni cluster tradizionalmente radicati sono stati ridimensionati. A ciò si accompagna una scarsa attrattività per imprese esterne, con il rischio di un indebolimento della base economica urbana. In terzo luogo, anche in relazione a questi processi, Novara ha spinto l'accelerazione nella direzione della ridefinizione del proprio profilo come polo integrato della conoscenza e dell'innovazione. Il ruolo attivo molto forte dell'università nei processi di rigenerazione urbana, ma anche la presenza di alcune imprese eccellenti e tecnologicamente innovative, hanno indicato la strada di una ri-

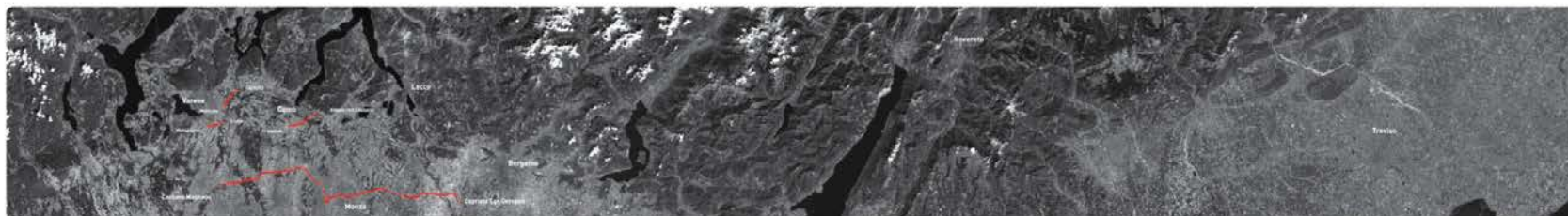
formulazione del modello di sviluppo urbano centrata sull'economia della conoscenza. Questi tre processi si sono accompagnati a un insieme di politiche e progetti che ha mutato in modo significativo il profilo della città: la riorganizzazione (ancora incompiuta) del nodo ferroviario alla costruzione del Centro Intermodale Merici, da alcuni progetti significativi di riuso di aree dismesse o sottoutilizzate per ospitare nuove funzioni legate ai saperi e alla formazione alla riqualificazione del centro storico.

Più in generale, a livello territoriale, Novara appare oggi sempre più integrata alla grande regione urbana milanese e in particolare al suo quadrante nord occidentale. Le relazioni con Torino sono meno forti che in passato, quelle con Milano, anche in ragione di un forte peridiorismo a di una progressiva integrazione funzionale, sono certamente cresciute. Restano tuttavia molte incognite: il ruolo futuro di Malpensa, le strategie sul nodo novarese delle politiche dell'alta capacità ferroviaria per le merci, le politiche di infrastrutturazione su ferro lungo l'asse nord-sud dai valichi alpini a Genova. Inoltre la rete locale di attrazione interessi solo in parte è stata in grado di corrispondere alle ambizioni di ridefinizione del ruolo e del rango della città. In definitiva la capacità di governo strategico dei processi in atto si è rivelata non pienamente adeguata.

Per tutte queste ragioni, e anche in relazione agli esiti oggi difficilmente prevedibili della crisi che sta investendo i sistemi produttivi locali del novarese e la città centrale, si può forse parlare di Novara come di una città sospesa tra una tradizione nobile di qualità urbana e un futuro dinamico e innovativo del quale sono presenti oggi alcuni tratti, ma non è chiaro il profilo completo.

(Gabriele Paupis)

Nord ovest milano - uno studio geografico operativo - campo



Varese / Pedemontana



Novara - Milano - Venezia / Corridoio europeo 5



Torino / Bacino del Po

Se osserviamo il contesto del Nord Ovest Milano operando un salto di scala verso la macroregione settentrionale, appare con una certa evidenza che l'area si colloca in uno snodo strategico rispetto ai grandi assi di traffico del grande bacino padovano, quelli già in essere, oltre a quelli proposti dai progetti europei del corridoio 5 Libona-Kiv e 24 Genova-Rotterdam. Allo stato attuale, la rete principale è costituita dall'autostrada Milano-Torino e da quella dei Laghi, oltre alla SS 33 del Sempione e alla 233 Varese. Per quanto riguarda il sistema ferroviario, il quadrante nord-occidentale milanese è servito ad ovest dalla linea MC/AV Milano-Torino e dalle linee RTT Milano-Rho-Gallarate e Milano-Novara, mentre ad est dalle linee

FM Milano-Saronno e Milano-Seveso-Auso/Como. La rete infrastrutturale principale è interessata da diversi interventi di potenziamento o di soluzione di nodi critici. Sono previsti interventi di potenziamento sulla A1, per rafforzare i collegamenti verso Torino con la realizzazione di una quarta corsia nella tratta tra Milano-Ghivola e lo svincolo di Boffalora, sulla A8 con la realizzazione di una nuova corsia tra lo svincolo della tangenziale ovest e il bivio A8-A9. Sulla rete viaria principale sono previsti interventi di potenziamento o di variante ai tracciati attuali (per esempio, la variante alla ex SS 233 Varese e la nuova viabilità tra l'area dell'ex Alia di Ausso con il Polo Fieristico di Rho-Pero). Più esterna rispetto all'area in esame, ma



Il corridoio 5 Libona-Kiv

non meno strategica, è la realizzazione dell'autostrada Pedemontana. Per quanto riguarda il ferro, la linea Milano-Rho-Gallarate viene potenziata con la realizzazione del terzo binario; mentre

più a nord, a Busto Arsizio, sono previsti lavori di riqualificazione della linea FM Saronno-Malpensa per rafforzare i collegamenti con l'aeroporto. Sulla linea Milano-Novara è invece prevista la rea-

lizzazione di una nuova stazione a Pregosio. Senza richiamare altri interventi previsti sul nodo ferroviario milanese, si evidenzia solo la previsione di due nuove fermate sulla cintura nord (Dergano ed Intra), le quali interverranno l'autostrada, e la rete viaria principale. Gli interventi previsti, inclusi nel dossier di candidatura Expo, risolvono alcune di queste criticità, consentendo la tangenziale ovest direttamente con la A8 e la A4. Mentre altri interventi interni a Milano permetteranno di riorganizzare gli accessi alla rete viaria principale esterna e la rete urbana, per esempio con la realizzazione in corso della Strada Interquartiere Nord. La densità di interventi programmati nella rete viaria principale mette in evidenza il rischio che il terri-

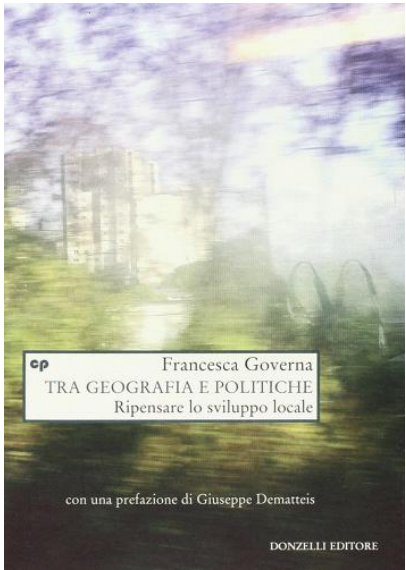
torio del Nord Ovest che si concentrano le maggiori criticità, e che la candidatura di Expo 2015 ha contribuito a mettere in evidenza. In particolare emerge la mancanza di connessioni adeguate tra il sistema delle tangenziali milanesi, le autostrade, e la rete viaria principale. Gli interventi previsti, inclusi nel dossier di candidatura Expo, risolvono alcune di queste criticità, consentendo la tangenziale ovest direttamente con la A8 e la A4. Mentre altri interventi interni a Milano permetteranno di riorganizzare gli accessi alla rete viaria principale esterna e la rete urbana, per esempio con la realizzazione in corso della Strada Interquartiere Nord. La densità di interventi programmati nella rete viaria principale mette in evidenza il rischio che il terri-

torio venga ulteriormente frammentato dagli assi stradali esistenti e previsti con la formazione di vere e proprie enclaves non comunicanti tra loro. Quest'area di cerniera assume un ruolo strategico anche rispetto al sistema ferroviario. L'asse Certosa-Rho costituisce un'infrastruttura ferroviaria caratterizzata dall'elevata densità di servizi - alta velocità, servizio ferroviario regionale, passante ferroviario - che se da un lato rappresentano un'straordinaria potenzialità per il territorio pongono anche nuovi problemi di natura diversa: per esempio, la stessa nuova stazione di Rho, con un potenziale di accessibilità elevato, non ha ancora un ruolo definito rispetto ai servizi ferroviari ad alta velocità che fanno capo a Milano.

In sintesi, il Nord Ovest Milano è interessato da interventi che potranno risolvere criticità storiche, ma ancora manca un'adeguata attenzione ai problemi di connessione tra le grandi infrastrutture e i sistemi di collegamento locali, senza la quale il territorio non potrà essere in grado di valorizzare appieno le opportunità che gli interventi programmati offrono.

(Paolo Rigotti)

(Auto)riflessione e ripensamenti. Fra geografie e politiche



What kind of geography for what kind of public policy?

DAVID HARVEY
Professor of Geography and Environmental Engineering, The Johns Hopkins University
MS received 6 March 1974

Abstract. Before geographers commit themselves to public policy, they need to pose two questions: 'what kind of geography and what kind of public policy. The relevance of the discipline to some tasks and its professional responsibilities must be seen in an adaptive to external conditions, particularly to the development of the corporate state with its emphasis on the 'national interest'. The corporate state forces education to be seen partly as transaction in manpower and academic research becomes subordinate to the state and is used to generate and strengthen the state apparatus. There is here a potential conflict with the academic's sense of moral obligation, but in practice the conflict is smoothed by the penetration and diffusion of the corporate culture. It is fairly to move away from the corporate state and towards the 'improvement state' in which the state intervenes in social conditions of the mass populace, geographers want to address themselves to the task of understanding the nature between the corporate state and the corporate state and the corporate state and thereby to their own to expose the contradictions within the corporate state itself.

Case geographers contribute successfully, meaningfully and effectively to the formation of public policy? General Pinochet is a geographer by training, and by all accounts he is successfully putting geography into public policy. As President of the military Junta that overthrew the elected government of Salvador Allende in Chile on 11 September 1973, General Pinochet does not approve of 'subversive' academic disciplines such as sociology, politics and even philosophy. He has asked that 'teachers in particular' be taught in all Chilean schools and universities and he is known to look with great favour upon the teaching of geography—such a subject is, he says, ideally suited to instruct the Chilean people in the virtues of patriotism and to convey to the people a sense of their true historic destiny. Since the military has taken full command of the universities and frequently expresses its interest in the schools, it appears that geography will become a very significant discipline in the Chilean educational system. General Pinochet is also actively changing the human geography of Chile. An example is here in order. The health care system of Chile has, for some time, comprised three distinct components: the risk paid for services on a 'free-market' basis, the middle classes make use of hospital-based medicine financed by private insurance schemes, while the lower classes and poor (some 60 per cent of the population) received free medical care in community-based health centres paid for out of a National Health Service. Under Allende, resources were switched from the first two sectors into the community health services which had previously been poorly financed and largely ignored. The geography of the health care system began to be transformed from a centralized, provider-controlled, hospital-centred system catering exclusively to the middle and upper classes, to a decentralized, community-centred, free health care system primarily catering to the needs of the lower classes and the poor. This transformation did not come without resistance—the providers of hospital-based medicine opposed the plan to preserve the old social geography of health care against the emergence of the new. But during the Allende years the community health centres grew and flourished. Also, community centres through the creation of Community Health Councils had a profound political impact and many aspects of life began to be organized around the community health centres. The emphasis also shifted from curative medicine (with all its planned and expensive paraphernalia) to preventive medicine which sought to treat medical care as something integral to a wide range of environmental issues (water supply, sewage disposal, and the like). The human geography of social centres, political power and distribution changed as it has never before, as the lower classes and poor people began to realize the potential for controlling the social conditions of their own existence.

Table 1 Division of geographical knowledge: policy and public geographies

	Policy geographies	Public geographies
Knowledge	Instrumental/concrete	Reflexive/communicative
Truth	Pragmatic	Consensus
Legitimacy	Perceived effectiveness	Relevance
Accountability	Clients and evaluators	Designated publics
Politics	Interventions in policy discussions	Public dialogue
Pathology	Servility	Fads and fashions

Source: adapted from Burawoy (2005a)

- Utilità e non utilità della geografia
- Spazio e territorio fra territoriale e relazionale



THE USEFULNESS OF USELESS KNOWLEDGE

BY ABRAHAM FLEXNER

It is not a curious fact that in a world steeped in irrational hatreds which threaten civilization itself, men and women—old and young—detach themselves wholly or partly from the angry current of daily life to devote themselves to the cultivation of beauty, to the extension of knowledge, to the cure of disease, to the amelioration of suffering, just as though fanatics were not simultaneously engaged in spreading pain, ugliness, and suffering? The world has always been a sorry and confused sort of place—yet poets and artists and scientists have ignored the factors that would, if attended to, paralyze them. From a practical point of view, intellectual and spiritual life is, on the surface, a useless form of activity, in which men indulge because they procure for themselves greater satisfactions than are otherwise obtainable. In this paper I shall concern myself with the question of the extent to which the pursuit of these useless satisfactions proves unexpectedly the source from which undreamed-of utility is derived.

We hear it said with tireless iteration that ours is a materialistic age, the main concern of which should be the wider distribution of material goods and worldly opportunities. The justified outcry of those who through no fault of their own are deprived of opportunity and a fair share of worldly goods therefore diverts an increasing number of students from the studies which their fathers pursued to the equally important and no less urgent study of social, economic, and govern-

mental problems. I have no quarrel with this tendency. The world in which we live is the only world about which our senses can testify. Unless it is made a better world, a fairer world, millions will continue to go to their graves silent, saddened, and embittered. I have myself spent many years pleading that our schools should become more acutely aware of the world in which their pupils and students are destined to pass their lives. Now I sometimes wonder whether that current has not become too strong and whether there would be sufficient opportunity for a full life if the world were emptied of some of the useless things that give it spiritual significance; in other words, whether our conception of what is useful may not have become too narrow to be adequate to the roaming and capricious possibilities of the human spirit.

We may look at this question from two points of view: the scientific and the humanistic or spiritual. Let us take the scientific first. I recall a conversation which I had some years ago with Mr. George Eastman on the subject of use. Mr. Eastman, a wise and gentle far-seeing man, gifted with taste in music and art, had been saying to me that he meant to devote his vast fortune to the promotion of education in useful subjects. I ventured to ask him whom he regarded as the most useful worker in science in the world. He replied instantaneously: "Marconi." I surprised him by saying, "Whatever pleasure we

