Milano nella nuova geografia globale. Linee di lavoro

Il testo che segue è la trascrizione del dibattito successivo alla presentazione della ricerca Milano globale e le sue porte *(versione parziale del febbraio 2007), tenuta dal gruppo di lavoro di fronte ai componenti del Comitato scientifico internazionale.*
All'incontro, avvenuto a Milano il 19 febbraio 2007 presso la Camera di Commercio, hanno partecipato i componenti del Comitato scientifico internazionale – Neil Brenner (docente di Sociologia e di studi metropolitani alla New York University), Peter Taylor (docente di Geografia alla Loughborough University e codirettore del Network su "Globalization and World Cities"), Pierre Veltz (direttore dell'Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires européens di Parigi), Piero Bassetti (presidente di Globus et Locus) e Paolo Perulli (coordinatore scientifico del progetto) –, i componenti del gruppo di lavoro – Angela Airoldi (Università Bocconi, porta Ricerca e innovazione), Enrica Baccini e Antonia Ventura (Fondazione Fiera Milano, porta fieristica), Gabriele Ballarino (Università degli Studi di Milano, porta universitaria), Fabrizio Dallari e Antonietta Alberti (Liuc di Castellanza, porta logistica), Mino Politi (Federlegno, porta del design), Roberto Zucchetti (Università Bocconi, porta aeroportuale) – nonché, come ospiti, Vittoria de Franco (Camera di Commercio di Milano), Denise Didio (Camera di Commercio di Milano e redattrice di Dialoghi Internazionali. Città nel Mondo*), Giampiero Bordino (Globus et Locus) e Mario Maggioni (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano).*

PETER TAYLOR. Innanzitutto grazie per l'invito, che mi ha consentito di imparare tantissimo su Milano. Comincerei con una prima domanda, o commento, sulla metafora centrale delle porte. Penso che le immagini di Globus et Locus siano sostanzialmente due. La prima è una rete di luoghi in cui i flussi vanno da un luogo all'altro e ciascun luogo costituisce un sistema aperto ma centrato su se stesso. C'è poi una seconda immagine, in cui i nodi non sono un sistema centrato su se stesso ma punti di passaggio di flussi e reti metropolitani transnazionali. E le due cose sono decisamente diverse. Faccio qualche esempio.
Dal punto di vista logistico, è importante distinguere tra una logistica volta a soddisfare le esigenze della regione Milano, o della regione Italia settentrionale, e una in cui Milano e la regione Milano siano soltanto un punto di transito verso il resto del paese o del continente. I Paesi Bassi, per esempio, hanno una logistica fortemente orientata al resto d'Europa.
Un altro esempio: il settore dell'arredamento. Secondo me, una caratteristica della precedente fase della globalizzazione era il netto incremento della frammentazione e segmentazione delle catene del valore, a livello mondiale e locale. In tutti i settori, la segmentazione è cresciuta molto negli ultimi cinque o dieci anni, ovviamente con l'apertura dei paesi dell'Europa dell'Est e la comparsa dei paesi emergenti. Mi interesserebbe molto, quindi, vedere che cosa succede in questo campo, proprio dal punto di vista della segmentazione della catena del valore; non solo che cosa Milano offre al resto del mondo, ma come Milano sta cambiando la propria posizione all'interno della catena mondiale del valore o promuove i propri prodotti negli altri paesi e così via.
Credo che questa distinzione tra grandi città come crocevia di flussi transnazionali e come sistemi sia in realtà una questione importante.

PIERO BASSETTI. Trovo che il suggerimento sia molto interessante. Di fatto, l'obiettivo originario della ricerca era di misurare Milano, la nuova Milano, attraverso un approccio dinamico piuttosto che territoriale e tradizionale. Ciò che abbiamo scoperto analizzando la realtà ci spinge invece proprio nella direzione appena indicata. In verità, dovremmo operare una distinzione tra ciò che è adeguato a Milano quale "terminale" e ciò che lo è come "punto di transito". Il problema è collegato anche al cambiamento di metrologia, dato che un tempo la metrologia tendeva a misurare ciò che era funzionale alla comunità milanese. Se consideriamo Milano come un "servitore" a servizio del sistema, allora dovremo prendere in considerazione anche ciò che è in transito.

PETER TAYLOR. A mia conoscenza, questo progetto è molto più articolato di altri e, per questo, anche più interessante. Nell'ascoltare le presentazioni, mi è venuto in mente che ci sono due modi di misurare Milano e, per questo, mi rifaccio al punto appena indicato. Un modo – che risponde a una visione più competitiva - è di valutare la città al fine di metterla in una possibile graduatoria o ranking. Qualcosa di simile ma anche diverso è di vedere la posizionalità di Milano in una rete di catene del valore. In un certo modo la graduatoria è più diretta, se è possibile formulare una classifica e dire "Milano è seconda, ottava e così via". Tuttavia per me è solo un punto di partenza, il posizionamento richiede chiaramente molta ricerca e ha un esito non scontato.

Per quanto riguarda il concetto di porta (*gateway*) – e mi collego al concetto di "vischiosità" emerso all'inizio – Milano non è solo un luogo di passaggio ma anche un luogo in cui accadono molte cose, ed è questo che la rende una grande città.
La metafora che preferisco in questo contesto è ecologica, in cui c'è un input, un output e un *throughput*. E il *throughput* è un canale che, in alcuni casi, non è particolarmente attivo, mentre in altri ambiti presenta un notevole valore aggiunto. Naturalmente, per una città la funzionalità è fondamentale e a ciascuna funzione corrisponde un canale: quello che entra e quello che esce agli estremi e quel che succede nel mezzo. Credo che il punto sia che cos'è Milano e che cosa potrebbe essere. L'idea mi è venuta leggendo *The Nature of Economies* di Jane Jacobs. Se cominciamo a pensare in questi termini, riflettiamo sul lavoro che viene svolto nella città, il lavoro di creazione di valore aggiunto su cui si concentrano attualmente le città europee.
C'è anche un'altra area di esame, che riguarda la proprietà. Il concetto di proprietà emerge con frequenza in questo ambito. È di proprietà locale o italiana?
E, ovviamente, ci sono due modi di guardare la questione: se la proprietà è locale o italiana, la si può controllare, modellare, pianificare; in questo modo di pensare, l'enfasi è sul concetto stesso di proprietà. Se non diamo enfasi alla proprietà, consideriamo invece il concetto di posizionalità a livello mondiale. In Gran Bretagna, per esempio, la Borsa di Londra è stata oggetto di una certa difesa patriottica quando si temeva che gli americani (o i tedeschi) se ne impadronissero. Ma ragionando in termini di posizionalità piuttosto che di proprietà, la Borsa di Londra avrebbe beneficiato della proprietà straniera. Un altro esempio sarebbe il mercato dei *futures* di Londra, che per una serie di ragioni era molto più arretrato di quello di Francoforte in quanto a tecnologia, e questo era uno dei fallimenti di Londra. Qualche anno fa è stato invece salvato da Amsterdam e Parigi, che hanno rilevato la sezione sui *futures* del mercato londinese.

NEIL BRENNER. La mia posizione è molto vicina a quella espressa da Piero Bassetti e da Peter Taylor. Anch'io credo che si tratti di un'analisi estremamente articolata e ho imparato molto sull'economia locale di Milano da questo dibattito. Vorrei ugualmente concentrarmi su come interpretare tutto questo e sull'uso a cui dobbiamo rivolgere questo sapere. Ho preso appunti dettagliati e vorrei proporre quattro annotazioni per suscitare qualche domanda e porre delle domande aperte.
Prima annotazione: è chiaro dai commenti fatti fin qui che le porte non sono separate. Preferisco usare "porta" per il momento, anche se sono d'accordo a non ritenerlo il termine ideale e trovo che sia necessario ripensarlo sulla scorta della nostra ultima discussione. Le porte non sono separate e, come appare in modo altrettanto evidente dai discorsi fatti al riguardo, sono interconnesse. Penso a Francois Perroux che ha parlato dei rapporti input-output-relazioni; anche Peter ha usato la metafora di input-output-*throughput*. La logistica e gli aeroporti sono interconnessi, la Fiera è collegata al design e alla moda. Dalle presentazioni sulla ricerca e università non è molto chiaro come siano collegate con le altre porte, ma è chiaro che vi sono collegate in modi molto diversi, forse al mercato del lavoro, di cui non si è sentito parlare un granché oggi, ma che potrebbe essere una fonte di ulteriori interconnessioni. Si pone quindi la domanda su che cosa componga il tessuto dell'economia territoriale, di

come i motori di queste economie siano legati gli uni agli altri. È un problema teorico ed empirico, perché se si vuole analizzare una qualsiasi porta in modo approfondito è importante comprendere i legami, positivi e negativi, con gli altri settori industriali moderni, per usare il linguaggio di Perroux. È anche un problema di *governance*, perché se si pensa a come governare l'economia territoriale di Milano è importante concentrarsi non solo su singoli settori, ma formulare strategie funzionali ai collegamenti tra i vari settori. Credo che sarebbe un modo molto produttivo di procedere. Molte delle più dinamiche economie urbane del mondo sono dotate di chiari meccanismi di *governance* che collegano fra loro i vari settori dell'industria moderna anziché concentrarsi sui singoli settori. Questo è il punto. Non so come influirà sulla ricerca in corso, ma credo sarebbe utile far sì che i gruppi che hanno sviluppato i vari progetti sulle singole porte lavorino insieme e discutano di come queste si colleghino le une alle altre.

La seconda annotazione l'ha già fatta Peter Taylor, e riguarda un fatto ovvio ancorché estremamente complesso: è un problema di scala. Nella discussione di stamattina è emerso con chiarezza che stiamo tutti cercando di inquadrare l'economia territoriale dell'area urbana di Milano. Se tuttavia cominciamo a osservare le diverse fonti di dati proposte dai vari gruppi oggi, si ottengono livelli di dati diversi. Abbiamo per esempio una gran quantità di indicatori diversi, relativi all'economia nazionale del paese. Alcune presentazioni hanno fatto uso di dati relativi alla Lombardia, altre hanno cercato di fornire lo stato della città-regione di Milano, e ci hanno offerto il senso reale di un'economia che trascende i confini giuridici. Credo che sarebbe utile affrontare in maniera più sistematica questi problemi: c'è una sola Milano o ci sono tante Milano, definite secondo le geografie economiche di ciascuno dei suoi principali settori? È chiaro che servono dati da più fonti. Ma quali sono le implicazioni, soprattutto ai fini della comprensione dell'oggetto di analisi?

Per questo avrei un suggerimento. Nel corso del dibattito stavo riflettendo sulla distinzione, che riassumo, tra industrializzazione geografica e sviluppo del territorio che i due geografi economici Michael Storper e Richard Walker hanno avanzato nel loro libro *The Capitalist Imperative*, pubblicato ormai quasi trent'anni fa. Si tratta di un libro notevole. Se si guarda all'industrializzazione geografica, si parte da un settore produttivo (il design o la moda, per esempio) e se ne studia l'articolazione geografica nel mondo. Se si considera il design dal punto di vista dell'industrializzazione geografica, si guarderà ai principali distretti del design in Italia o nel mondo per individuare dove sono situati quelli più potenti e dinamici. E si considererà la loro evoluzione nel tempo. Ma il punto di partenza è l'industria, il settore, e si può adottare lo stesso approccio per ogni tipo di porta.

Anche lo sviluppo del territorio è pertinente a questo gruppo, e magari funziona anche meglio come punto di partenza, non ne sono sicuro. Nell'esaminare lo sviluppo del territorio si parte dall'economia di un qualche territorio, anche se non definito giuridicamente – Italia, Lombardia, Milano –, e perfino un quartiere, ma si parte dal territorio e si osservano le relazioni intercorse nel tempo tra le varie specializzazioni nel settore.

Storper e Walker sostengono, e io sono d'accordo con loro, che qualsiasi enunciato sulla geografia del capitalismo deve essere supportato da un'analisi tanto dell'industrializzazione geografica (si parte da un settore e se ne registra la geografia) quanto dello sviluppo territoriale (si guarda al territorio e a come i diversi settori e le diverse aziende interagiscono nel produrre il suo dinamismo industriale). Questo non risolve il problema della scala o della misurazione di Milano, ma può dar vita a un modello per cominciare almeno ad affrontarlo, perché è necessario analizzare i vari settori o le industrie moderne e la loro particolare geografia. A un certo livello, però, sembra quasi che il gruppo si fondi su un'idea di Milano come di un'economia regionale che evolve nel tempo.

Terza annotazione. La discussione sulle porte ha aperto problemi di *path dependence* e di sviluppo storico. Per lo più le presentazioni hanno offerto una dettagliatissima analisi *cross section* e sincronica dell'attuale stato evolutivo della città.

Diverse presentazioni hanno fatto riferimento al background storico e alle possibili traiettorie future: mi sembra che possano essere sviluppate ulteriormente. Inoltre (e anche questo è oggetto di dibattito teorico-pratico tra i geografi economici), per comprendere il momento attuale e le traiettorie future è necessario mettere l'analisi in un contesto storico sui percorsi di ognuna delle diverse porte, perché ciascuna di esse presenta realmente una dipendenza dal sentiero, il che equivale a dire che c'è una traiettoria storica. Si può ovviamente discutere di che cosa si intenda per dipendenza dal sentiero, ma per quanto mi riguarda ciò si riferisce semplicemente al fatto che l'evoluzione storica di ciascuna porta ha profonde implicazioni per il suo percorso futuro.

Offrendo una maggiore prospettiva storica sarà possibile approfondire e completare i dati. Ciò non significa tuttavia semplicemente farci conoscere i precedenti, l'esperienza passata, bensì darne una periodizzazione più relazionale con cui analizzare le diverse fasi di sviluppo del settore. Non solo i dati relativi a un ventennio ma una vera riflessione sulle fasi, dal momento che quasi tutte queste porte hanno conosciuto diverse fasi di sviluppo. Analizzarle è la *conditio sine qua non* per cominciare a parlare della loro situazione attuale e della loro traiettoria.

Vorrei infine affrontare l'ultimo punto. Ho già accennato al problema delle dimensioni e della *governance*. Non vi si è fatto esplicitamente riferimento nelle presentazioni, ma alcuni dei relatori sembravano molto interessati allo Stato e alla *governance* e non ho potuto fare a meno di riflettere su quanto siano complicati i problemi di *governance* in tutti i livelli regolamentari associati allo sviluppo industriale di tutti i settori. Non c'è di fatto unità territoriale che sia responsabile della *governance* dell'economia milanese, ed è così per quasi tutte le principali aree urbane del mondo, quasi senza eccezioni, tranne forse Singapore.

In precedenza ho citato Storper e Walker e la distinzione tra industrializzazione geografica e sviluppo del territorio. Si può ipotizzare un terzo livello, una sorta di "geografia della *governance*" che emerge dall'interazione di istituzioni di controllo pubbliche, semipubbliche e private che si propongono di gestire e condurre il processo complessivo di sviluppo economico regionale e locale. Certo, si tratterebbe di una ricerca sperimentale estremamente complessa e non posso non chiedermi se sia attinente a quella di questo gruppo.

Mi chiedo anche quale obiettivo questo gruppo di ricerca si proponga di conseguire con le conoscenze acquisite, dal momento che è stato costituito sulla base di motivi che hanno a che fare con la Camera di Commercio, lo sviluppo del territorio dell'area urbana di Milano e così via... È una domanda che dovremmo porci nel fornire il nostro contributo.

PIERO BASSETTI. Credo che uno degli obiettivi fosse l'apprendimento.

PIERRE VELTZ. Fin qui la discussione è stata incentrata sul *locus*, ma che ne è del *globus*? Quale *globus* avete in mente? Sono rimasto molto colpito dall'astrattezza di questa idea di *globus*. Io ho in mente un paragone con Madrid, che ha un impulso fortissimo a partecipare alla globalizzazione come porta (e credo sia il termine giusto in questo caso) tra Europa e America Latina. È una dinamica molto forte, ma oggi non ho capito quale immagine di *globus* abbia questo gruppo: è la Cina? o che cos'altro?

PIERO BASSETTI. A questo punto, dopo la provocazione del professor Taylor di considerare Milano l'ottava città glocale, vorrei invitarvi a leggere, nel libro che vi è stato dato (*Milano, nodo della rete globale*), una riflessione che cerca di rispondere alle domande che avete posto.
Che funzione ha l'Italia settentrionale nella globalizzazione? Curiosamente, l'idea è racchiusa nell'etimologia di Milano (*Midland*, terra di mezzo) e sembra essere una funzione storicamente stabile. Milano gode di un'eccellente posizione geografica, come il nome attesta, a metà tra il Mediterraneo e l'Europa del Nord, e questo ci ha portato a riflettere sugli enormi mutamenti che la comparsa dell'Asia sta producendo sulla geografia del pianeta, a cominciare da una nuova centralità del Mediterraneo che era andata persa con la scoperta dell'America. Questo è solo per dare una prima superficiale risposta.
In fondo è un argomento che abbiamo appena sfiorato, ma credo che abbia ragione a spingerci a riflettere di più sul quadro generale. Voglio solo ricordare che tutto questo parte da un obiettivo molto modesto: il miglioramento della metrologia della Camera di Commercio di Milano. Alcune delle debolezze rilevate sono dovute proprio alla modestia di questo avvio. Noto anche che, se si guarda all'insieme degli interventi, si è trattato essenzialmente di una presentazione di Milano in termini di ranking. Si è trattato di una tentazione naturale, cresciuta nel nostro lavoro di comprensione di ciò che ci circonda.

PIERRE VELTZ. Vorrei avanzare un suggerimento: nel vostro lavoro si guarda il mondo da Milano. E se guardaste Milano dal mondo? Che ne so: che cos'è Milano vista da Tokyo o da Los Angeles?

MARIO MAGGIONI. Sarò breve. Non faccio parte di questo gruppo di ricerca ma di un altro che ai lavori di questo è interessato e vorrei proporre un paio di annotazioni. La prima riguarda quel che ha detto Peter Taylor prima. Nella ricerca che stiamo conducendo, consideriamo i flussi informativi misurandoli attraverso *hyperlinks*; quello che ci è apparso dal nostro esame è che questi flussi immateriali e non fisici hanno in realtà diverse connessioni con i flussi fisici. Le distanze sono ancora molto importanti ed esiste una *path dependence* in base alla quale internet, per esempio, è determinato da collegamenti molto fisici, tradizionali e culturali. Ne abbiamo evidenze empiriche.
La seconda cosa si riferisce a come misuriamo o colleghiamo le varie porte. Un modo è quello di guardare alla struttura dell'interconnessione fra città, che è poi quanto facciamo all'Università Cattolica. Osservando i flussi di conoscenza tra gli studenti, per esempio, o tra persone che compiono operazioni analoghe in luoghi diversi, tra enti di ricerca che partecipano allo stesso progetto all'interno dello stesso programma, o ancora il flusso di beni tecnologici, si notano alcuni collegamenti, analogie nella struttura delle cose. Per un certo verso, le città non sono *loci* ma nodi e punti di connessione di una rete. Alcune di queste reti sono collegate fra loro in modo molto interessante ed è possibile tracciare una mappa della struttura e notare come questa corrisponda a un'altra e si intrecci con essa. D'altra parte esiste un'altra struttura che chiude le lacune di altre. In questo modo sostituzioni e complementarietà agiscono insieme nello stesso tipo di relazione.

PETER TAYLOR. Solo un commento sui due punti precedenti. Il mio suggerimento è di chiederci che cosa significhi "globale"; abbiamo affrontato il problema delle dimensioni, ed è un problema importantissimo, perché ci sono i confini e dobbiamo considerarli, nella raccolta dei dati per esempio. Parlando di globalizzazione, credo ci siano due punti di partenza. Il primo è: globale vuol dire grande, il che implica aumentare di scala/dimensione. L'altro è: la globalizzazione è un tipo di spazio diverso, e questo riguarda i flussi. Comunque flussi e luoghi non sono separati. Dipende in realtà dal punto di partenza. Avevo capito che il progetto partisse dai flussi. La metodologia cerca di misurare i flussi. E invece partiamo da un luogo, e va bene lo stesso. Questo progetto è inusuale perché si focalizza sui flussi. Ci sono probabilmente molte persone, in ogni grande città del mondo, che studiano se stesse e cercano di trovare misure in grado di descriverli. Questo è necessariamente legato ai nostri confini, consideriamo quanto abbiamo di questo o di quello all'interno della nostra area.
È l'approccio degli attributi che si adotta normalmente per i confronti fra cose. I flussi tuttavia costituiscono la vera originalità. Se guardiamo ai flussi, non si può prescindere da considerazioni di scala, ma sono meno importanti e si può quindi essere piuttosto fluidi riguardo a che cosa si intenda con Milano. Milano può essere un centro o una serie di agglomerati e così via. Dal punto di vista della logistica, Milano è indubbiamente una regione più ampia, perciò si può usare una certa fluidità, senza far troppo caso alle dimensioni, e concentrarsi invece sui flussi.
Faccio un esempio. Prendiamo la Fiera. La Fiera è evidentemente un *locus*. Milano è fortunata per motivi storici collegati alla posizione geografica e alla sua tradizione e sfrutta questo vantaggio. Ma la cosa si può vedere anche così: Milano ha sviluppato una conoscenza in blocchi funzionali e la gente porta con sé tale conoscenza su come funziona una fiera, su quale sia la sua struttura in termini di *globus*. Possiamo fare delle ricerche, ma sono certo che le persone che operano in Fiera sanno tutto al riguardo. Di conseguenza, e questo è l'approccio posizionalista, una volta che si possiede questa conoscenza la si può anche esportare. Qualcuno ha parlato di collaborazioni con esposizioni in altre città. Questo è un altro modo di guardare alla posizionalità. Non voglio dire che un approccio sia più importante dell'altro, entrambi sono importantissimi e questo progetto potrebbe tenerne conto e fare altrettanto sul fronte della porta "formazione", quella "alta". Anche qui si tratta di flussi, di importazione, di studenti da fuori. Non so molto dell'università italiana, ma moltissime università sono interessate a mantenere i contatti con gli ex alunni, magari per ottenerne soldi se diventano ricchi. Se guardiamo all'input-output-*throughput* nel settore della formazione universitaria, una cosa che emerge riguarda gli individui che ci sono stati: che cosa significa per loro essere stati a Milano? Ci hanno solo fatto l'università e sono andati via? O forse potrebbe-

ro tornare perché si sono trovati bene, ma la cosa finisce lì? E se tornano, fondano aziende o entrano a farne parte? Nel settore della moda e del design, una parte importantissima di quel che queste persone portano con sé da Milano è la conoscenza dei meccanismi di un'industria di successo.
Perciò, se si considerano i flussi bisogna guardarci dentro. Purtroppo, i flussi sono solitamente di facile rilevamento per quanto attiene alle importazioni e cose del genere, meno facili riguardo quel che accade dopo.
So che le università olandesi mantengono dati aggiornati sui loro studenti (quali corsi hanno frequentato, per quanto tempo, il percorso, le aziende per cui hanno lavorato in modo da poterli contattare ecc.). Credo che non sia una cosa tipicamente olandese e potrebbe essere utile farla anche altrove. Sto reagendo a Neil Brenner con cui non sono d'accordo.

Neil Brenner. È interessante, ci sto riflettendo, ma mi viene un pensiero rispetto a quello che ha detto Peter Taylor. Credo che se si cerca di comprendere la tendenza di queste aziende a restare a Milano (la "vischiosità"), se si cerca di capire più in generale l'esistenza di Milano come luogo di concentrazione di attività economica, allora non ci si può solo concentrare sui flussi. Sono curioso di sentire che cosa ne pensa Peter Taylor.
Condivido invece pienamente la sua idea secondo cui i dati necessari a *comprendere i flussi sono diversi dai dati attributo sul lavoro*. Credo che quello dei dati sia un punto fondamentale. Se l'interesse è nei flussi, bisogna capire che i dati attributo non sono molto pertinenti; si tratta di un argomento molto efficace e Peter ne ha evidenziate chiaramente le implicazioni in molte sue ricerche. Ma credo che, se si vuole comprendere la vischiosità, non ci si può limitare a osservare i flussi. Proprio ieri sera si parlava di usare la metafora dell'autostrada e del casello che misura il traffico che lo attraversa, anche se nel casello non accade niente oltre al pagamento del pedaggio.
A me sembra che nelle economie urbane, a differenza dei caselli, ci siano delle cose che accadono. C'è del valore aggiunto, e questo è un problema importante che molti economisti geografici cercano di capire: in che modo la concentrazione di attività economiche in un'area urbana, locale, nazionale o continentale genera valore aggiunto. Quindi sì, la città è un sito in cui interagiscono flussi diversi, ma credo anche che il ruolo della città quale luogo, quale territorio con delle dimensioni sia ugualmente centrale per comprendere la vischiosità e la specificità di Milano in confronto ad altre economie urbane considerate concorrenti, come Francoforte, Londra, Amsterdam e altre.

Peter Taylor. Non intendevo dire che si devono considerare solo i flussi, ma indicare un punto di partenza. Se consideriamo la globalizzazione come una sorta di nuova era economica, allora è ovvio che la vischiosità è un elemento fondamentale, che possiamo far risalire all'inizio dell'urbanizzazione. È un elemento fondamentale perché offre dei vantaggi, e i vantaggi sono una qualche misura delle esternalità. Chiaramente Milano opera oggi in quel modo, con i suoi distretti dell'arredamento, del design, della moda e così via. È una sua precisa caratteristica ed è quella che la rende così interessante. Potremmo considerare un secondo tipo di esternalità, molto importante, che dovrà essere costituita dai flussi. La terminologia in questo caso non ci aiuta, è come avere delle esternalità interne, quelle tradizionali su cui lavorano gli economisti, e delle esternalità esterne. Sono i motivi che ci posizionano tra le altre città. Si tratta di esternalità posizionali. Forse una delle cose che distinguono questo periodo di globalizzazione è il fatto di aver fatto uscire allo scoperto questo risultato. Sono esternalità aggiuntive, che ci sono sempre state, ma che ora sono allo scoperto. E forse sono l'equivalente di quella vischiosità di cui si parlava nei distretti. Non c'è nessuna ricerca di comparazione che è più importante, è un fatto contingente, dipende dal paese.
La vischiosità è quello che in precedenza ho chiamato "canale", ciò che va alla città. È una misura delle importazioni, quello che entra in città, se vogliamo considerare la cosa dal punto di vista del sistema economico: quello che entra, quello che esce e quello che torna. Il vantaggio di partire dai flussi, per questo gruppo, è che si può rispondere ad alcune domande cui altri progetti non sono riusciti a dare risposta.
Abbiamo l'opportunità di andare oltre, con queste altre esternalità logistiche, e credo sia un argomento che merita una discussione più approfondita.

Mario Maggioni. Solo un'annotazione storica. Se prendiamo l'Europa, nel Medioevo, gran parte delle città sorte o sviluppatesi dopo la caduta dell'impero romano si fondava in realtà su esternalità posizionali perché posta a crocevia o su fiumi. Tali città basavano la loro forza sulla connessione, su quello che hai definito "esternalità posizionale". E avevano successo se riuscivano a sfruttare questa esternalità posizionale per costruire un'esternalità interna o locale, non solo per agire da casello, per imporre un pedaggio sul traffico, ma per creare valore aggiunto. Tracciando un quadro caricaturale della storia, e prendendo per esempio le antiche repubbliche marinare, queste entrarono in crisi quando smisero di ricavare valore dalle loro esternalità posizionali per divenire semplici "porte". Nel momento in cui sono diventate "porte" al solo scopo di imporre un pedaggio sui traffici, sono state sopravanzate dalle emergenti città dell'Europa del Nord.

Enrica Baccini. È molto difficile seguire tutte le interessantissime proposte formulate. Vorrei solo avanzare la mia opinione su alcune di esse. La prima riguarda la vischiosità di questi flussi attraverso le "porte". Mi rendo conto che non è facile rendere il mio pensiero circa la vischiosità dei flussi alla Fiera di Milano, ma il diagramma che ho tracciato vuole descrivere proprio questo. Che è reale, perché le aziende che espongono in questi piccoli spazi colorati espongono anche in altre fiere che si tengono in tutto il mondo.
Nelle fiere di tutto il mondo l'Italia è sempre il secondo paese per numero di imprese presenti, in Germania, Francia ecc. Non si tratta di essere legati al paese in cui si vive o opera, si tratta di qualcos'altro. Non è neanche una questione di *governance* perché il sistema non è governato da nessuno.
Vi ho mostrato un'immagine con colori diversi, ciascuno con una diversa entità di controllo. Le società e le associazioni che controllano il Salone del mobile non sono le stesse che controllano la fiera dei macchinari per la lavorazione del legno. È qualcosa di immanente, che emerge dal fatto che il territorio italiano è costituito da diversi distretti, magari ciascuno con il proprio comparto fieristico nella Fiera Milano.
Il secondo punto riguarda la catena del valore su cui Pierre Veltz ci ha invitato a riflettere. Insieme a Mario Maggioni e altri docenti della Bocconi abbiamo condotto un'importantissima ricerca, che

cerca di spiegare la catena del valore nei distretti industriali italiani, perché come Fiera Milano eravamo un po' preoccupati della possibilità che tale catena del valore potesse essere completamente distrutta dalla delocalizzazione. Ci siamo concentrati sulle medie imprese che non hanno ancora pubblicizzato il proprio marchio a livello mondiale, ma che possono agire da collegamento con le aziende con un marchio e i loro subappaltatori nei vari distretti. Abbiamo rilevato che sono ancora piuttosto vitali e che mantengono contatti con il proprio distretto e con gli altri distretti italiani, quindi non solo con aziende e distretti all'estero. È stato un bene per noi, perché ha confermato che la catena del valore è ancora viva in Italia, le linee verticali che vi ho mostrato nella mia presentazione sono ancora vive, e speriamo che lo rimangano in futuro.
L'ultimo suggerimento di riflettere sulla globalizzazione e guardarci dall'esterno è estremamente importante. Nel nostro settore, per esempio, vediamo la globalizzazione a livello mondiale, nel suo complesso. Non abbiamo soltanto una o due porte concorrenti (o cooperanti, se consideriamo la cosa da un altro punto di vista). Dobbiamo sostenere la concorrenza di diverse porte espositive, e di diverse nuove altre che stanno emergendo, di nuovi nodi che per il momento sono ancora vuoti o quasi – gli Emirati Arabi, Dubai, Abudabi –, ma anche porte già consolidate come Singapore, Hong Kong e Macao. Tanti piccoli Stati-nazione che stanno investendo parecchio in capacità fieristica, come porta, ma che al momento non hanno ancora flussi. Ciò modificherà la geografia di questi flussi e di queste porte. Mi baso sulla vischiosità che vediamo oggi, ma dovremo continuare a studiare questi fenomeni con l'emergere di altri nodi.

PIERRE VELTZ. Vorrei tornare sulla distinzione tra industrializzazione geografica, in modo più settoriale, e sviluppo del territorio. Credo che uno dei trend della globalizzazione per quanto riguarda le città sia l'attraversamento di queste reti settoriali. I sistemi geografici non possono costituire lo sviluppo del territorio. Perciò credo che la questione sollevata da Neil Brenner riguardo i collegamenti tra questi diversi punti di vista, fra le diverse porte, sia fondamentale. A Parigi, per esempio, la logistica del territorio circostante la città si sta sviluppando freneticamente, ma ha poco o niente a che fare con il sistema economico parigino. Crea lavoro, ed è per questo benvenuta, ma d'altra parte, se guardiamo a che cosa accade a questo sistema logistico, una parte serve ad approvvigionare Parigi e l'altra, importante parte non ha niente in comune con il sistema parigino se non la posizione geografica nel Nord dell'Europa. Il che spiega questo enorme sviluppo della logistica. Ma ha un impatto molto modesto sullo sviluppo del territorio di Parigi.
La mia intuizione su Milano – ma non sono sicuro – è che ci siano numerosi effetti delle varie parti del sistema sui collegamenti fra queste stesse parti. Ma che cosa accadrà da qui a vent'anni? Se fossi milanese questa è la domanda che mi porrei.

PIERO BASSETTI. Probabilmente io rappresento i problemi posti dai milanesi piuttosto che dai ricercatori, ma tornerei alla sua [di Veltz] ipotesi, secondo cui forse, anche se non perfettamente definito, era proprio quello lo scopo della ricerca. Come ha detto, abbiamo la sensazione che a Milano accadano un sacco di cose per cui la città non viene remunerata. L'idea di passare dalla misurazione del territorio alla misurazione dei flussi andava verso la scoperta, nel modo più chiaro possibile, del senso e dell'importanza di quei flussi e di un loro eventuale sfruttamento. Dei casi citati in precedenza, il più famoso riguarda la Svizzera. Ma qual è stato il successo degli svizzeri? Hanno individuato un sistema molto efficace per sfruttare i passaggi che possono essere fonte di reddito oltre che di danno. Perciò è necessario comprendere quel che succede per poter decidere come mettere le mani sui passaggi in termini di *governance*.
Prendiamo proprio il caso della Svizzera: gli svizzeri hanno riscontrato un enorme transito di camion e si sono inventati la tassa sui camion. Hanno capito che il transito di mezzi pesanti è costoso e che attraversano il paese senza lasciarvi alcunché, ma anzi, come dicevi, portando via qualcosa: territorio, clima...
Dal punto di vista della *governance*, però, il problema è riuscire a sfruttare il fenomeno, introducendo provvedimenti per trarne vantaggio. Sulla stessa scorta come possiamo noi sfruttare la Fiera? Perché a noi non serve avere una grande Fiera. Lo stesso vale per l'aeroporto. Gli olandesi sono stati bravissimi a mettere in piedi un business dal quale ottenere valore aggiunto solo sulla base dei transiti. Ma il problema di trarre vantaggio dai transiti pone anche un'interessante questione politica. Si parte dalla statistica: bisogna sapere quale fenomeno ci interessa; quella è stata l'intuizione originale della ricerca, ma ci è praticamente esplosa in mano ed è molto, molto più complessa di quanto pensassi all'inizio.

PIERRE VELTZ. Dal mio punto di vista, si tratta di un elemento fondamentale ma difficile, specialmente in termini statistici. Pensiamo ai flussi di reddito. Non dimentichiamoci che viviamo in paesi, l'Italia e la Francia, in cui il sistema statale è molto forte, in Francia ancora di più. Un mio collega ha fatto un'importante scoperta cercando di calcolare i redditi in ingresso sul territorio francese. Per gran parte del territorio francese, i flussi di reddito verso città o regioni provengono principalmente da fonti pubbliche o socializzate: pensioni, spesa sociale, spesa pubblica e così via.
Perciò, anche se tralasciamo il problema dello Stato-nazione (lo Stato non appare affatto nella vostra ricerca o nei vostri contributi), l'Italia esiste comunque come Stato sociale. E questi redditi svolgono un ruolo essenziale in Francia e in tutte le città francesi, Parigi esclusa. Nelle medie città francesi oltre il 60% dei redditi proviene dal sistema non produttivo, internazionalizzato o locale. Dobbiamo tenerne conto.
Una città può vivere di redditi provenienti dal sistema non produttivo, e alcune città francesi come Montpellier, con il suo 80%, vi riescono benissimo. Credo che questo sia un elemento essenziale. Ci possono essere città che mostrano l'apparenza dello sviluppo ma che in realtà vivono di ridistribuzione. So che in Italia la ridistribuzione va verso il Meridione, ma credo che se si vanno a misurare i redditi di Milano si resterebbe sorpresi dalla misura in cui sono completamente estranei al sistema produttivo.

NEIL BRENNER. Le porte di Milano vanno ovviamente confrontate con le altre porte d'Europa di cui si è parlato oggi e forse con le altre nel mondo. E questo, senza complicare troppo le cose, apre altri interessanti interrogativi rispetto a quando si confrontano le sole città europee. È sottinteso che il confronto si debba condurre sul modo in cui le altre porte sono inserite nei rispettivi sistemi di *governance*. Per rispondere a Piero Bassetti, l'esempio che ho in mente è quello fatto nella presentazione sull'aeroporto. Hai detto molto giustamente che gli aeroporti di gran parte delle città europee sono

entità pubbliche, anche se c'è una certa tendenza a privatizzarli; ma se analizziamo il significato di pubblico in diversi contesti, vediamo che non è lo stesso. A Francoforte, per esempio, la regolamentazione dell'aeroporto è materia del Land di Hessen. Quindi le entità locali fanno le loro battaglie sulle politiche aeroportuali, ma chi controlla lo sviluppo dell'aeroporto è il Land. Se invece prendiamo il caso di Schipol, qui sono coinvolte le varie province, in special modo quelle del Sud dell'Olanda, nonché i comuni intorno ad Amsterdam (e in realtà l'aeroporto non è nemmeno ad Amsterdam, ma a Haarlemmermeer); si tratta di uno sviluppo locale, ma controllato principalmente dal governo centrale. A Milano la geografia politica è molto diversa da Francoforte e Amsterdam, ma mi chiedo se problematiche simili emergano ugualmente in relazione alle porte economiche della città. In effetti, questo vorrebbe dire che il confronto tra le regioni urbane europee non dovrebbe limitarsi al settore economico di specializzazione ma coinvolgere il più ampio caos governativo in cui sono immerse.

PETER TAYLOR. Io credo che il caos governativo sia una cosa buona, perché confonde il pubblico con lo Stato. In Italia, lo Stato è coinvolto, e lo è soprattutto nel contesto del *made in Italy*. L'Italia è un marchio ed è coinvolta in questo tipo di cose in molti modi.
Fatemi aggiungere due cose sui flussi finanziari, a livello di *globus*.
L'aeroporto di Londra è stato privatizzato, e credo sia in mano a una società spagnola, ma non mi sembra che questo costituisca un problema.
Il miglior esempio di ciò è la *city* di Londra. La capitale inglese è un centro finanziario di prima importanza, il primo, il secondo o il terzo, dipende dal criterio con cui lo si giudica. La prima cosa da capire su Londra è che guardando le graduatorie delle principali banche mondiali non ne troveremo molte di britanniche con sede a Londra, ma vedremo che tutte le banche di successo lavorano a Londra.
L'espressione che può servire a spiegare la situazione, anche se non so quanto possa suonarvi familiare è *Wimbledonization*. Se ci fate caso, nessun inglese vince mai a Wimbledon, ma non è questo a fare, o meno, di Wimbledon un gran torneo, quanto il fatto che sia il torneo per eccellenza e che gente di tutto il mondo venga a Wimbledon per cercare di vincerlo, ed è così da generazioni. Londra si è consolidata come centro finanziario, ma questo di per sé non richiede che le sue banche facciano bene quel che fanno; ha bisogno di attrarre nuove banche giapponesi, francesi, tedesche ecc. È il centro del mondo cosmopolita per il sistema bancario. È un modo di pensare alla globalizzazione e ai flussi e allontanarsi dalla proprietà.
Solo un'altra delle possibili idee di globale.
Se si parte considerando l'idea di globale dall'alto, come un ricercatore globale, per poi scendere su Milano, la domanda da porsi diventa: chi non è a Milano e perché? Questo approccio contrasta con il punto di partenza locale. Se si parte da Milano, i dati hanno una caratterizzazione milanese, mentre se si parte dal mondo la visione che se ne ha è di tutt'altra dimensione.
Quindi, in una prospettiva londinese, sarebbe interessante chiedersi quali banche manchino da Londra e perché. Quando enfatizziamo il globale e il locale, stiamo chiaramente pensando alla viscosità delle aziende locali di successo, ma in termini di posizionalità la domanda dovrebbe essere: perché gli outsider si sentono obbligati a essere a Milano?

Diciamo che, oltre ai luoghi, anche le reti possono essere vischiose. Le si può creare e distruggere, ma sono fatte di collegamenti culturali di lungo periodo, come chiarisce l'esempio dei flussi finanziari tra Madrid e l'America Latina. Perciò, la vischiosità dei flussi può essere coltivata proprio come la vischiosità dei distretti. Se si ha successo in un'area e alcuni dei principali operatori di quell'area ci abbandonano, questo rappresenterà un segnale di pericolo o l'indicazione che è necessario un qualche intervento. Ecco che cosa vuol dire vedere le cose dall'alto in una prospettiva globale. Un grosso impegno.

GABRIELE BALLARINO. Permettetemi di fare qualche riflessione sulle considerazioni avanzate dai nostri amici stranieri.
La prima riguarda la distinzione fatta da Storper e Walker e illustrata da Brenner. Il mio lavoro si è basato sullo sviluppo territoriale dell'istruzione superiore a Milano dal punto di vista specifico dell'internazionalizzazione. Ora, per procedere sulla base della distinzione dei due geografi americani dovrei porre l'istruzione superiore milanese nel contesto delle reti globali, o collocarla nell'ambito dell'industrializzazione geografica. Ma questo è un compito difficile in materia di istruzione, perché mancano i dati. Dati comparabili sull'istruzione sono disponibili solo a livello nazionale, e lo stesso accade per i dati sul mercato del lavoro, chiaramente collegati all'ambito dell'istruzione. Perciò, l'unica soluzione sarebbe quella di adottare un approccio caso per caso, cominciando da un settore (per esempio un segmento del mercato del lavoro quale la gestione d'impresa o le arti e la moda) e da qui procedere in senso contrario, cominciando dalla rete globale, descrivendola, individuando la posizione dell'istruzione superiore di Milano e arrivando così al punto di vista proposto.
La seconda riflessione riguarda la *governance*. Qui si viene al punto sollevato prima da Veltz: lo Stato è importante, soprattutto dal punto di vista dell'istruzione. Sta progressivamente perdendo centralità, ma lentamente e poco per volta. Ho cercato di affrontare la questione ma mi sono accorto che i governi locali sono del tutto estranei all'istruzione. L'istruzione superiore in Italia è governata a livello nazionale, senza alcun interesse per il sistema internazionale delle università. In realtà, abbiamo riscontrato che le istituzioni private hanno un livello di internazionalizzazione enormemente maggiore rispetto a quelle statali. Dai dati emerge un grosso problema che esula dalla nostra ricerca, ma che credo debba essere almeno descritto. Le politiche sono catturate da interessi particolari, principalmente dei sindacati e delle associazioni di settore degli imprenditori, che non sono interessati all'istruzione in quanto asset strategico ma solo come un mezzo per attirare risorse statali con cui soddisfare i loro interessi.
La terza riflessione riguarda la *path dependence*. Anche questa è un'interessante suggestione evocata da Brenner. Per quanto attiene l'istruzione, nel caso di Milano risulta abbastanza evidente il collegamento tra sviluppo complessivo del territorio e sviluppo dell'istruzione. Milano non era mai stata città universitaria fino all'industrializzazione. Le prime grandi università milanesi, la Bocconi e il Politecnico, sono state fondate su richiesta degli imprenditori. Più di recente, abbiamo rilevato come la parte più dinamica del sistema di istruzione superiore milanese, dal punto di vista che abbiamo adottato in questa sede, è quella collegata al settore industriale attualmente di maggiore importanza per la città: il design, l'industria e l'arte. E questo è facile da comprendere, probabilmente anche troppo. Forse dovremmo cambiare prospettiva e non considerare

l'istruzione come *path dependent* rispetto al generale sviluppo economico del territorio, ma anche considerare come e se l'istruzione può modificare le condizioni e rendere risorse e asset disponibili per lo sviluppo economico generale. In che modo, cioè, la presenza della Bocconi e del Politecnico hanno influito sul generale sviluppo economico di Milano? Offrendo più risorse in termini di capitale umano alle imprese, fabbriche e così via.

PIERRE VELTZ. Molto interessante il discorso sull'istruzione, anche se non hai parlato del flusso dei docenti. Immagino sia minimo...

GABRIELE BALLARINO. Nelle università più internazionalizzate dal punto di vista degli studenti, anche i flussi dei docenti sono consistenti. Le facoltà di Economia e Amministrazione aziendale, per esempio, vedono la presenza di un gran numero di docenti stranieri, non solo *visiting professors* ma anche professori di origine estera.

PIERRE VELTZ. Credo che questo sia uno dei problemi più gravi in Europa. Non abbiamo un mercato del lavoro per gli accademici. L'attuale mercato del lavoro è estremamente segmentato, e credo che questa sia un'importante sfida per l'Europa.

FABRIZIO DALLARI. Che cosa pensate dei flussi materiali? È utile il loro passaggio? Dai dati in nostro possesso sembra di sì. Prendiamo i flussi di Malpensa, quasi venti milioni di passeggeri, ma solo tredici milioni escono dall'aeroporto. Dieci milioni sono soltanto in transito, spendono poco, ma non è questa la cosa importante. Senza di loro molte relazioni non raggiungerebbero neanche un fattore minimo decimale. Senza questi flussi di transito, cioè, si perdono i collegamenti. Anche nelle ferrovie funziona così. Stessa cosa nella navigazione. I flussi materiali creano congestione, inquinano, ma sono molto importanti.

PETER TAYLOR. Sapete dirmi qual è il rapporto tra passeggeri in transito e passeggeri locali, vale a dire tra quelli che rimangono sul posto, raffrontando Milano e Roma?

ROBERTO ZUCCHETTI. Roma non è stazione di transito, è una destinazione.

PIERO BASSETTI. Questo è un punto importante: qui abbiamo passeggeri e lì potere. Quando Ballarino parla di *governance*, che cosa intende? Solo controllo dall'alto verso il basso? O piuttosto l'azione di controllo esercitata dal mercato, nel senso che la mano invisibile è una sorta di *governance*? Credo, per esempio, che nelle università di Milano l'incapacità degli organi di governo accademici di definire una politica abbia aperto uno spazio che sta portando alla loro sostituzione da parte di altre fonti di *governance*. E questo punto è interessante per capire le modalità con cui vengono governati i processi. Credo che tale aspetto sia importante nelle città odierne. Il governo del territorio in fondo è semplice: violenza, monopolio della violenza, polizia ecc. Ma il governo dei flussi è di gran lunga più difficile, soprattutto quando la loro natura non è nota. Per esempio, la natura dei flussi associati al welfare è ben nota. Il modo in cui si usa il denaro è facile da decidere negli Stati centralizzati. Ma quando si entra in una città, allora i diversi flussi di reddito sono collegati a diversi flussi di attività ed è questo il motivo per cui avvertiamo il bisogno di misurarli. È quando il principe ha cominciato a governare il territorio che sono state inventate la geometria e la statistica. A mio avviso, l'importante è dare un contributo alla risoluzione del problema di misurare questi aspetti.
Il problema della metrologia dovrebbe venire non dico prima ma almeno insieme al miglioramento delle conoscenze e il controllo della fisiologia. In caso contrario, la discussione sulla fisiologia di una città acquisterebbe valenza puramente teorica. In questo senso vorrei sottolineare il valore del tentativo che si è fatto stamani. Credo che dovremmo insistere a lavorare nella direzione della metrologia.

PAOLO PERULLI. Vorrei cercare di riassumere le prime reazioni al gran numero di idee avanzate stamattina.
Innanzitutto le dimensioni della ricerca. Credo che la dimensione della ricerca sia pertinente ai nostri fini. Che cos'è Milano come città-regione globale? È una città-regione globale? E di che tipo?
Una città-regione globale è un amalgama di economia e società senza rappresentanza politica, ovvero in cerca di una nuova forma di rappresentanza; in questo senso la definizione di Allen Scott è molto interessante. E questo credo salti agli occhi, è proprio il caso di Milano. Abbiamo pezzi di società su una dimensione territoriale che è la grande regione padana, e le ricerche presentate oggi indicano chiaramente i legami che non sono apparenti nel dibattito pubblico. La Fiera, per esempio, è un nodo per tutta la regione industriale del Nord-Est, fatta di una rete crescente di piccole e medie imprese per le quali la Fiera riveste un'importanza cruciale.
Nel rapporto tra l'area di Milano e la logistica, con Genova e magari altre città del Nord Italia come Verona e Padova, vanno considerati anche i legami sempre più forti con Torino, che non era stata inserita nella nostra ricerca ma che è di estrema importanza. Nella ricerca industriale, per esempio, è emerso che non ci sono forti legami tra Milano e Torino per quanto riguarda il sistema della ricerca privata. Quindi, punti deboli e punti forti dell'aspetto "dimensione" non chiaramente definito. Questo è il nostro primo obiettivo. Nell'analizzare le dimensioni dobbiamo interconnettere le varie porte che abbiamo cominciato a studiare. Dicendo "interconnettere" intendo stabilire il tipo di relazioni e di *governance*, perché non ha senso esaminare i collegamenti senza considerarli in una dimensione di *governance*.
Un secondo punto riguarda i flussi. Questa è una ricerca basata sul tentativo di definire i flussi. Si tratta di un problema nuovo ma anche vecchio. Se si guarda alla dimensione storica, la dimensione dei flussi è nota, anche se adesso assume una centralità nuova. Non sappiamo con esattezza da dove provengano né dove vadano. Sappiamo che sono per lo più flussi materiali, ma che sono sempre di più immateriali e quindi difficili da misurare. Ma, grazie a Neil Brenner, possiamo chiederci: sono *path dependent*? Si tratta di un nuovo tema di ricerca emerso oggi.
I flussi stanno aumentando? Sta cambiando la loro composizione interna? Questo è un aspetto importante del problema. Dal comparto del design, per esempio, sembrerebbe di sì. In altri termini, probabilmente aumenteremo i flussi per effetto del loro maggiore valore aggiunto e di una più elevata composizione. E questo è un aspetto da monitorare con attenzione.
Infine, riguardo la terza dimensione della ricerca, Pierre Veltz ha detto una cosa molto interessante. Riusciamo ad avere una visione globale di Milano? Potremmo, attraverso un qualche tipo di analisi, arrivare a Milano partendo da un livello globale? Probabilmente in questa dimensione contano le catene

del valore globali. Se prendiamo le catene del valore globali, in generale non hanno niente di milanese né di nazionale, per definizione. E se le assumiamo come unità di analisi e guardiamo a Milano, probabilmente acquisiamo una conoscenza che adesso ci manca. Il vero problema è che la statistica – anche se questa ricerca non è condotta da statistici, nessuno di noi lo è anche se usiamo i dati –, il sistema statistico, è ancora nazionale. In un settore di ricerca in cui la parola "nazione" non compare mai su carta – è un'osservazione interessante di Veltz – dobbiamo usare un sistema di statistica nazionale, ed è un paradosso, anche se non solo italiano.
Con la nascita dello Stato-nazione è stato anche istituito un sistema di statistica e categorizzata la popolazione così da poterla studiare. Ci troviamo di fronte a un problema analogo. In un'epoca di economie postnazionali dobbiamo creare un sistema di statistica non nazionale che ancora non esiste. È un compito impegnativo per il quale cercheremo di seguire le molte direzioni che ci sono state proposte oggi.

Globus et Locus

"Milano globale e le sue porte", di cui in questo numero pubblichiamo un ampio dossier, è una ricerca promossa dall'associazione Globus et Locus e dalla Camera di Commercio di Milano all'interno del progetto "Milano, nodo della rete globale", iniziato nel 2004 con un lavoro di ricerca e di riflessione coordinato da Mauro Magatti, al quale hanno partecipato studiosi di discipline diverse e i cui contributi sono stati raccolti nel volume avente lo stesso titolo e pubblicato da Bruno Mondadori.
La nostra pubblicazione, *Dialoghi Internazionali. Città nel mondo*, nasce dall'esigenza espressa a conclusione di questo lavoro di proseguire la riflessione avviata su Milano attraverso un confronto puntuale con le esperienze di governo e con le politiche urbane di altre grandi città, non solo europee. Ulteriori obiettivi sono di favorire la circolazione di idee e di analisi di autori contemporanei impegnati sui temi della città attuale e di raccogliere narrazioni su Milano dando la parola agli attori delle sue reti e, intrecciando le loro storie, creare un nuovo racconto della città.
L'associazione Globus et Locus è nata da un'"intuizione" che Piero Bassetti ebbe quando era presidente della Camera di Commercio di Milano (1982-1997) e presiedeva anche l'Associazione delle Camere di Commercio italiane all'estero. Fu il confronto con i diversi attori economici che quotidianamente incontrava a convincerlo che i tempi erano maturi per avviare anche in Italia, come ha dichiarato in una sua vecchia intervista, una riflessione nei confronti «delle radicali novità – non solo fattuali ma anche concettuali – che i nuovi intrecci tra globale e locale si avviavano a produrre nel mondo».

Il primo passo in questa direzione fu la costituzione nel 1997 dell'Alta scuola di Economia e Relazioni internazionali (Aseri) nell'ambito dell'Università Cattolica di Milano – con la convinzione che la globalizzazione che andava affermandosi era un fatto economico-finanziario ma anche politologico – e, successivamente, sempre nello stesso anno, la nascita di Globus et Locus. L'associazione non ha nulla di accademico e, come più volte lui stesso ha raccontato, Piero Bassetti ha incontrato la maggior parte di quelli che vi partecipano nel corso della propria esperienza politica e amministrativa. Globus et Locus è un luogo d'incontro, ricerca e lavoro, ma anche uno "strumento" a uso di operatori culturali, imprenditori e politici destinati a essere investiti «dalle profonde trasformazioni in atto al duplice livello globale e locale». Il glocal, la nuova organizzazione del globo in rapporto al globale, tende a basarsi più su istituzioni funzionali (come le Camere di Commercio) che territoriali (parlamentari o in genere elettive).
Tre sono le problematiche al centro della riflessione e dell'azione di Globus et Locus e riguardano l'impatto della globalizzazione su *governance* e istituzioni, popoli e società civile, sistemi di valori e cultura, politica di riferimento per gli attori glocali. È all'interno di queste aree che prendono vita i progetti dell'associazione.
Del primo ("Milano, nodo della rete globale") abbiamo già parlato. Secondo è quello sulla "Global Governance", attualmente denominata Globalization and Governance Network Project (Ggnp), una rete internazionale di studiosi e centri di ricerca specializzati sui temi della *governance* mondiale. Si tratta del più vecchio tra i progetti dell'associazione che, già nel 1998, aveva contribuito a localizzare a Torino, presso il Centro internazionale di formazione dell'Oil, lo Staff College (la scuola quadri) dell'Onu. Globus et Locus gode, grazie a questo progetto, dello status di membro consultivo del Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (Ecosoc).
Italici è il progetto che vede nella "diaspora" il popolo emergente della società globale. Gli "italici" a cui Globus et Locus si riferisce non sono soltanto gli italiani di origine e di varie generazioni (esiti di vecchi processi migratori o di nuove mobilità d'oggi), ma anche gli italofili (stranieri che apprezzano cose e segni "italici" o che all'interno di percorsi di mobilità transnazionale vivono in Italia). Nei confronti di questo "popolo", considerato una grande risorsa, sono numerosi i programmi attivati dall'associazione.
Il progetto Risc (Rispazializzazione, istituzioni e socialità contemporanea), che coinvolge anche la Camera di Commercio e la facoltà di Sociologia della Cattolica di Milano, è un laboratorio di ricerca il cui compito è di sviluppare una riflessione sistematica sull'attuale processo di riorganizzatore dello "spazio-temporale" in rapporto alle istituzioni e all'esperienza soggettiva. Diretto da Mauro Magatti, il seminario ha già ospitato negli ultimi due anni: Arpad Szakolczai, Gunther Teubner, Patrick Le Galès e Marc Augé (il testo della sua relazione è stato pubblicato sul n. 4, maggio 2007, della nostra rivista, *L'architecture comme illusion et comme allusion*, pp. 129-133).