



## Il design ai tempi della Brex-IT

Lo stato delle professioni creative nel Regno Unito visto con gli occhi di designer, urbanisti e architetti italiani

**Era tutto previsto.** Con la solita supponenza, ma anche con una certa insolita dose di realismo, il **report *The potential impact of Brexit on the creative industries, tourism and the digital single market*** Commissionato dalla Camera dei Comuni al The Digital, Culture, Media and Sport Committee, anticipava una serie di **problematiche** (o di disastri, a seconda del punto di vista) che la Brexit avrebbe prodotto in questo specifico settore.

### Londra, un hub consolidato per le industrie creative?

Il primo focus di questa rubrica è dedicato al **mercato del lavoro**. Il rapporto si carica inizialmente di presunzione per poi sciogliersi nell'incertezza delle dinamiche che il bye bye servito a Bruxelles avrebbe potuto generare.

Il 25 gennaio 2018, due anni prima quindi dell'entrata in vigore della Brexit, si sottolineava infatti che per quanto riguarda le industrie creative del Regno Unito, Londra era la città più visitata d'Europa, e che questo **ruolo** fosse **sufficientemente consolidato** per resistere alle sfide di altri potenziali "hub" creativi europei. Tra questi "hub" sono citate grandi città come Berlino, Parigi, Amsterdam, Barcellona e Dublino, ciascuna delle quali ha ambizioni proprie da

non sottovalutare. Strano che il rapporto **non citi Milano**, almeno nella sua introduzione all'argomento. Questa premessa indicava chiaramente che non c'era da preoccuparsi in termini di attrattività del contesto britannico, anche se dovesse rimanere essenzialmente circoscritto alla capitale.

Ben diversa l'analisi sulla **forza lavoro**, con evidenza della significativa percentuale che sostiene le industrie creative costituita da cittadini dell'Unione Europea e con l'acquisizione di segnali (in alcuni casi definiti "messaggi travolgenti") da parte di aziende e organizzazioni operanti in questi settori, mirati al mantenimento della libera circolazione delle persone, proteggendo così l'accesso ai talenti. Gli autori **sottolineavano già al tempo** la necessità di dati affidabili sulla forza lavoro e sulle possibili lacune di competenze, così come una profonda chiarezza sulle norme e sulla **revisione dei processi d'immigrazione da considerarsi essenziale per le imprese creative**, al fine di concedere loro il tempo adeguato alla preparazione del nuovo scenario post-Brexit.

### Due esperienze dirette

All'analisi generale e allo studio degli impatti trasversali derivanti dall'isolamento londinese dai 27, abbiamo deciso di aggiungere un esercizio molto semplice. **Interrogare**, professionalmente ed emotivamente, **architetti e designer italiani** che hanno fatto ingresso in UK da comunitari e che oggi s'immedesimano nei loro colleghi intenti ad avviare un percorso di studio o di lavoro analogo, con la differenza di vivere e subire meccanismi di accesso e dinamiche protezionistiche per nulla favorevoli alla libera circolazione di cittadini e saperi.

**Giorgio Campana** vive e lavora nel Regno Unito da ormai 10 anni. Opera nel campo della *vehicle ergonomics*, una disciplina a metà strada tra design ed engineering. La sua esperienza nell'automotive conferma che la Brexit ha avuto **implicazioni notevoli** in termini di reclutamento, perché l'intero processo è diventato più complesso e costoso per le aziende che tendono, così, ad avere difficoltà nell'attrarre talenti nel Regno Unito, per lo meno rispetto al periodo pre-Brexit quando dall'UE non c'era alcun tipo di limitazione e il flusso di giovani professionisti era costante.

*"Quando nel 2013 ricevetti la mia offerta di lavoro per Jaguar Land Rover, nel giro di una settimana avevo già lasciato Torino (e il lavoro di consulente in FIAT), imbarcatomi sul volo Brindisi-Milano-Birmingham e trovato casa non lontano dal loro headquarter a Gaydon.*

*Entro due settimane dalla loro offerta di lavoro ero già operativo e avevo iniziato a lavorare dividendomi tra il Land Rover Design Studio a Gaydon - dove ero responsabile dell'ergonomia sulla nuova Range Rover Evoque - e il Jaguar Design Studio che a quel tempo era a Whitley (Coventry) - dove ero responsabile dell'ergonomia sulla Jaguar E-Pace; entrambe nella loro fase di concept iniziale. Ecco, questo tipo di timing oggi - post-Brexit - sarebbe semplicemente impossibile".*

Per ovviare a queste barriere logistiche e burocratiche, **molte aziende** del settore hanno **stabilito** dei **Design Studios localizzati in diversi stati o continenti** che collaborano tra loro massimizzando le potenzialità degli strumenti digitali. **NIO** per esempio, società per la quale Campana presta oggi la propria attività lavorativa, ha il proprio **quartier generale a Shanghai, Design Studios in Cina ed Europa** (Germania) e vari dipartimenti sparsi tra Cina, EU e UK. Significativa la dichiarazione di William Li, co-fondatore e amministratore delegato di NIO, quando afferma in [questo articolo](#) 'We will establish offices wherever the talent we need is located'.

Secondo Campana, il **Regno Unito rimane tutt'ora un centro di eccellenza** per l'automotive design and engineering a livello globale; soltanto nelle West Midlands, dove vive, hanno sede Design Studios and Engineering Departments di Jaguar Land Rover, Aston Martin, TATA, Mahindra, Lotus, Polestar, LEVC e Rimac, solo per citarne alcuni. Quello che, a suo avviso, sta **cambiando**, è il **modo di operare di molte aziende**, specialmente quelle che hanno necessità di avere accesso a un flusso ininterrotto di talenti per poter crescere e innovare; si sta **passando** da un **setup** centralizzato e nazionale (e pesantemente improntato sulla presenza fisica in ufficio) a uno più esteso, **interconnesso e globale**. E non è assolutamente detto che questa transizione giovi all'economia britannica.

**Davide Minniti** è direttore associato, International Masterplanning and Urban Design, presso **Atkins**, società di consulenza con sede principale a Londra, leader mondiale nei campi del design, dell'ingegneria e del project management con oltre 15.000 dipendenti. Trasferitosi a Londra da Parigi nel 2008, ha ottenuto un ruolo stabile dopo appena quattro settimane dal colloquio iniziale. Anche Minniti ha rilevato le dimissioni di personale, principalmente polacchi, italiani e spagnoli (anche a causa della pandemia) e una **decisa restrizione del mercato**. Un aspetto a suo avviso interessante è il limite di accesso al bacino di lavoratori causato dal sistema di tassazione.

*"Paradossalmente, mentre la tecnologia durante la pandemia ha accelerato la collaborazione*

*globale (lavoro quotidianamente con tre continenti), il regime fiscale è un inibitore per i team internazionali. Per team come il mio fatto per il 90% da "stranieri", lavorare da remoto dal Paese di origine (quasi un nomade digitale) è stato molto limitato, questo suggerisce, indirettamente, una minore attrattività della posizione lavorativa in UK rispetto ad altri Paesi europei".*

Nel magma discendente delle dinamiche di accesso e operative nel settore delle industrie creative, Minniti inserisce anche **l'incremento di complessità e dei costi di accesso alla formazione creativa**. Per la formazione universitaria, ad esempio, le tasse possono arrivare a superare 30.000 sterline/anno. Un mercato meno dinamico, secondo il professionista calabrese trapiantato da anni nel Regno che fu di Elisabetta, è un mercato stagnante, meno produttivo e resiliente.

## About Author



### [Ubaldo Spina](#)

Ricercatore, Industrial Designer e BDM presso CETMA ([www.cetma.it](http://www.cetma.it)), si occupa di design research e servizi di design e innovation management. Consulente di startup, PMI e Grandi Imprese, con focus sulla gestione dei processi di sviluppo di nuovi prodotti e fornitura di servizi avanzati di progettazione concettuale e strategica, ingegneria, prototipazione e protezione IP. Esperto europeo nella ricerca di "Tecnologie emergenti per il design" e membro dello Steering Board del progetto WORTH, il più grande incubatore europeo finanziato all'interno del programma COSME per la creazione e il supporto di collaborazioni transnazionali tra designer, PMI e technology provider, è membro della Commissione "Ricerca per l'impresa" dell'ADI - Associazione per il Disegno Industriale. Per conto del Joint Research Center della Commissione Europea, ha co-curato il rapporto "Innovation Ecosystems in the Creative Sector: The Case of

Additive Manufacturing and Advanced Materials for Design". Il suo gruppo di lavoro ha ricevuto diverse segnalazioni ADI Design Index, due Menzioni d'Onore e il Compasso d'Oro ADI per il veicolo a guida autonoma OMNIAGV. Docente nell'ambito delle attività didattiche magistrali della "24ORE Business School, coordina la pagina Design de "Il Giornale dell'Architettura" e le rubriche giornalistiche "SOS Design" (Design for Emergencies), "Design&Startup" e "Professione Designer".

[See author's posts](#)

 [Condividi](#)