

# COMPRENDERE

Progetto editoriale a cura di Comin & Partners. Novembre 2023 Numero 2

## Fare belle le città



### EUROPA

Con le sue realtà stratificate, ricche di storia e di tradizioni, costituisce un laboratorio fertile per la progettazione e la vivibilità dei centri urbani del futuro

### ASIA

Terreno fertile per le smart city, le metropoli asiatiche sono caratterizzate da un'elevata concentrazione di popolazione, e dalla volontà di lasciare un segno

### AFRICA

Protagonista di una crescita demografica senza eguali e promessa di economie emergenti, il continente affronta con coraggio le sfide dell'urbanizzazione

### AMERICHE

Patria di disuguaglianze economiche e sociali, i centri urbani di nord e sud America rifuggono l'inclusione e l'integrazione con sentimenti contrastanti e tecno-utopisti

### OCEANIA

Crogiolo di nazionalità provenienti da tutto il mondo, è l'area dove la crisi economica sembra non mordere con la stessa intensità che altrove. E le idee si moltiplicano

# COMPRENDERE

Rivista quadrimestrale  
N.2 - novembre 2023

Rivista iscritta al n. 113/2023  
del Registro della Stampa  
del Tribunale di Roma

Numero chiuso in redazione  
il 7 novembre 2023

Rivista distribuita gratuitamente  
in edizione limitata

Palazzo Guglielmi  
Piazza dei SS. Apostoli 73  
00187 Roma  
T+39 06 89169407

Galleria San Fedele  
Via Agnello 20  
20121 Milano  
T+39 02 87042400

Bruxelles  
c/o MUST & Partners  
Rue Montoyer, 1  
1000 Brussels (Belgium)  
T (+32) 2 50 24 960

Sede legale  
Via Giorgio Vasari 14  
00196 Roma

COMIN & PARTNERS

Coordinatore Scientifico  
GIULIO SAPELLI

Direttore Editoriale  
GIANLUCA COMIN

Direttore Responsabile  
LELIO ALFONSO

Art Director e  
Coordinatore di Redazione  
ELISA RUSSO

Comitato Editoriale  
GIULIO SAPELLI  
GIOVANNI CASTELLANETA  
GIANLUCA COMIN  
ELENA DI GIOVANNI  
GIANLUCA GIANSANTE  
LELIO ALFONSO  
FEDERICO FABRETTI

Redazione  
ALESSANDRO ANTONELLI  
FAUSTO FIORIN  
BEATRICE PECCHIARI  
ELISA RUSSO  
ANDREA VALLONE  
ANTONIO VELLA

Stampa  
LITOSTAMPA VENETA S.R.L.

Credits

pag. 23  
© MVRDV

pag. 63  
© The Line NEOM

pag. 74-75 77, 78, 80  
© Andrew Esiebo

pag. 99, 101  
© Ciro Miguel



## II PARTE

## Indice

### I PARTE

<b>Una poliarchia mondiale in trasformazione</b> di GIULIO SAPELLI	4
<b>Ripensare le città. E chi le abita</b> di LELIO ALFONSO	12
<b>Agenti di cambiamento</b> di LESLEY LOKKO	14
<b>Se la città finisce in Rete</b> di ANTONINO SAGGIO	16
<b>Il nuovo paradigma: abitare l'emozione</b> di DOMIZIA MANDOLESI	22
<b>Due sindaci, un obiettivo: ripartire dalle radici</b> intervista a GAETANO MANFREDI E PIERLUIGI BIONDI	26

### EUROPA

<b>Parigi val bene una rivoluzione ambientale</b> di FRANC LIRZIN	36
<b>L'audacia di Barcellona: dal Plan Cerdà al futuro</b> di ERICA LAGO	40
<b>Tra divari e differenze, ecco la metropoli europea</b> di LAURA LIETO	44
<b>Genova e la sua identità sospesa</b> di LORENZO FIORI	48
<b>Ripensare e ripensarci per una vera città del futuro</b> di BENEDETTO LEVI	50

### ASIA

<b>Cina, viaggio al termine della città</b> di ANDREW STOKOLS	54
<b>La metamorfosi gentile di Tokyo</b> di GIORGIO PASQUALINI	58
<b>Delirious Neom, il Rinascimento saudita</b> di ANTONIO MARSEGLIA	62
<b>L'evoluzione di un continente che ha "fame" di infrastrutture sostenibili</b>	66

### AFRICA

<b>Una nuova Capitale per un nuovo Egitto</b> di IBRAHIM MAAROUF	70
<b>Nella giungla di cemento di Lagos</b> Intervista a cura di ELISA RUSSO Fotografie di ANDREW ESIEBO	76
<b>Johannesburg: la città (non) immaginaria</b> di SARAH DE VILLIERS	82
<b>Nigeria, la microregione salverà il gigante d'Africa</b>	86

# III P A R T E

## AMERICHE

<b>Quayside: una smart city a Toronto</b> di ANDREA ARIANO	90
<b>Thinking about Silicon Valley</b> di MARIA PAEZ GONZALEZ	94
<b>San Paolo di notte, a caccia di luce</b> di CIRO MIGUEL	98
<b>Il futuro dell'America Latina si chiama transizione energetica</b> di LUCREZIA VILLALTA	102

## OCEANIA

<b>L'Australia: la lunga strada tra urbanizzazione e deserto</b> di STEFANO LOASSES	106
<b>Adelaide, protagonista del futuro</b> di ARIANNA DAGNINO e STEFANO GULMANELLI	110
<b>C'è tanta Italia in Australia</b>	114

<b>I grandi eventi, motore dello sviluppo urbano</b> di GIAMPIERO MASSOLO	119
<b>Ebbene sì, Venezia salverà il mondo</b> di RENATO BRUNETTA	123
<b>Le città si fanno belle ed energiche</b> di MONICA IACONO	127
<b>Connettere le comunità attraverso il territorio. Nasce "FILI"</b> di ANDREA GIBELLI	131
<b>Le dieci regole d'oro del Real Estate</b> di CESARE FERRERO	135
<b>Vincitrici riluttanti. Le città dopo la pandemia</b> di PAOLO MANFREDI	139
<b>La concretezza del futuro</b> di STEFANO BETTI	143
<b>Lo sviluppo sostenibile abita in città</b> di WALTER VITALI	146



## Una poliarchia mondiale in trasformazione

Giulio Sapelli



Il problema della città è problema determinante, che ha sempre guidato la comprensione della trasformazione delle grandi ere, non solo della storia concreta degli insediamenti umani stabili territoriali, ma altresì della riflessione intellettuale sui medesimi. Il passaggio d'epoca in cui siamo immersi ci impone di compiere delle scelte cruciali: un obbligo che deriva dalla trasformazione in corso nell'economia e nelle culture mondiali. Si tratta di un passaggio assai simile a quello cinque-seicentesco che impose la "corsa Atlantica" a tutto il pianeta, così sostituendo il "passo Mediterraneo". L'"oro di Potosi" cambiava le ragioni di scambio così come oggi il passaggio dall'Atlantico all'Indo-Pacifico riclassifica le

condizioni in cui la vita sociale si svolge. Gli "insediamenti umani stabili" che chiamiamo città o metropoli o borghi e financo campagna urbanizzata (ché di questo si tratta in gran parte del pianeta) misurano la "quantità" di quella "stabilità" sempre più peristaltica, per via dei flussi migratori che circondano – sino a invaderli e a trasformarli – quegli "insediamenti umani stabili" in perenne trasformazione.

Non potevamo, quindi, non dedicare il secondo numero di "Comprendere", secondo tentativo di interpretare lo *spirito dei tempi*, alle città. Alle città intese come polis, quale che siano le loro dimensioni, ambizioni, contraddizioni, sogni. *Tra bellezza e sfida alla bellezza*: perché anche di questo ci occupiamo in queste pagine, in una riflessione severa e piena di speranza. Iniziamo mettendo ordine nella tavola dei problemi. Transizione energetica, emergenza climatica, intelligenza artificiale, sintesi di un percorso umano che riempie di sé anche lo spazio e non più solo la sempiterna terra: tutto questo ridisegna il volto della città.

Le città "costruiscono" le società in tutto il mondo, ovunque inizi, secoli e secoli orsono, una vita umana sociale stabilmente insediata su un territorio.

Le fondamenta interpretative si ritrovano negli studi che Max Weber, nella sua "prima vita"<sup>1</sup> di studioso dell'economia antica pre-capitalistica e pre-feudale, aveva dedicato a quegli "insediamenti i cui abitanti non vivevano per la maggior parte di un reddito agricolo, ma del guadagno manifatturiero e commerciale"<sup>2</sup>. La città, quindi, è "insediamento di mercato".

Insediamento, si noti, immediatamente mondiale: in tutto il mondo presente, ieri come oggi.

La tessitura intellettuale weberiana è ancora oggi essenziale per comprendere la coesistenza dei diversi volti della poliarchia<sup>3</sup>, in un mondo che la cosiddetta globalizzazione non ha di fatto mutato nei secoli in quelle che sono le antiche nervature politico-insediative, là nel costruito della formazione degli stati in tutto il mondo antico e moderno: gli insediamenti umani locali stabili, gli insediamenti urbani. Diverso il ruolo delle città nelle terre europee e in quelle non

<sup>1</sup> Un concetto che amava ripetere il sempre compianto amico e giovane Maestro Paolo Farneti, che morì quando si accingeva a terminare la sua biografia di Max Weber, che anche nei brani già scritti è, purtroppo, rimasta inedita.

<sup>2</sup> Max Weber, *Economia e società. La città*, testo critico della Max Weber-Gesamtausgabe a cura di W. Nippel, Edizione italiana a cura di Massimo Palma, Donzelli Editore, Roma, 2016, p. 3. Si tratta di un lavoro fondamentale di Massimo Palma, con uno sforzo eccezionale e meritorio dell'Editore e del curatore.

<sup>3</sup> Sul concetto e la letteratura "poliarchica" discussa in un contesto intellettuale non lontano da questa riflessione devo rimandare al mio (ampliato rispetto all'edizione italiana), *Beyond Capitalism, Workers; Machines, Property*, Palgrave-MacMillan, London-New York, 2019.



europee. La prima cosa che balza in evidenza è il rapido trasformarsi nei continenti non europei delle città in metropoli: già nel finire degli anni trenta, quando Levy Strauss giunge con Braudel a San Paolo del Brasile, e lo narra all'inizio di *Tristi Tropici*, San Paolo gli appare non città, ma “aggregato” tra l'urbano e il campestre: un “campestre” quale poteva essere l'immenso della giungla mischiato alla sempre eguale presenza del “sertao”.

Il trasformarsi della città del Sud del Mondo in aggregato umano stabile è assai diverso da ciò che accadde e accade riguardo alla città europea: esso è il trasformarsi in metropoli, e ciò per il diverso percorso di crescita di un capitalismo non europeo, dipendente ed estrattivo insieme, che contrassegna gli insediamenti urbani ad alta intensità migratoria di grandi masse umane afro-continentali, sud-americane, asiatiche e sud-est asiatiche.

Senza studio delle immigrazioni interne e di quelle sovranazionali non si comprende nulla delle città: dovremmo averlo imparato. Tanto più in “Oriente”. E tutto era già scritto nel capolavoro di Kemal Karpat nella prima metà del decennio degli anni Sessanta del Novecento<sup>4</sup>.

La città diviene, dalla metà dell'Ottocento in poi, con la creazione della moderna *haute finance* mondiale, il centro della potenza modernizzante capitalistica, sia in Europa e nell'America del Nord, sia in Asia, sotto la forma di quell'*ersatz capitalism* magistralmente descritto dal vecchio amico Kunio Yoshihara nel suo sempre attuale e sempre troppo poco letto: *The rise of ersatz capitalism in South-East Asia*<sup>5</sup>; un capitalismo che ha superato i confini asiatici per divenire il volto della produzione di plusvalore anche tra le mille disugua-

<sup>4</sup> Kemal Karpat, *The Gecekondu: Rural Migration and Urbanization*, Cambridge University Press, Cambridge, 1976 e la nuova edizione del 2009.

glianze scritte sulle mura delle *favelas* e delle *vejas miserias* e dominato da specialissime forme di famiglie non nucleari.

Esse consentono la riproduzione sociale con forme antropologiche ben diverse da quelle che erano all'origine dei capitalismi *first mover*: le ascendenze agnatiche aristocratiche e borghesi europee e quelle completamente borghesi e *working class* nord americane. Il mondo di oggi, del resto, non ci presenta più forme dicotomiche riproduttive del sociale: tutto si sta sud-americanizzando e mesopotamizzando<sup>6</sup>: tutto si frastaglia. Dobbiamo esserne consapevoli, se vogliamo seguire la capacità comparativa sociologica weberiana<sup>7</sup> per trarne le conseguenze nel nostro essere nel tempo. L'interconnessione fortissima con la borghesia *compradora* urbana, intimamente legata alle borghesie centrali dell'*ersatz capitalism* estrattivo coloniale e postcoloniale, disegna il volto delle metropoli del Sud del Mondo. Il fatto che in tutti gli altri continenti del mondo la metropoli sia il centro del rapporto tra territorio e stato, anziché la città, come in Europa e nello stesso Nord America accade, dove i modelli, tuttavia, città-metropoli spesso si compongono senza opposizione, e dove il residuo cittadino è più forte di quanto non si creda, consente in quei mondi vitali una legittimazione borghese molto più forte di quanto non sia in Africa e in Asia, e in America Latina, così come del resto, anche nella splendidamente isolata esperienza australiana.

<sup>5</sup> Kunio Yoshihara, *The rise of ersatz capitalism in South-East Asia*, Oxford University Press, Singapore, 1988.

<sup>6</sup> Su ciò rimando a Giulio Sapelli, *Antropologia della globalizzazione*, Mondadori, Milano, 2008 e *Un racconto apocalittico. Dall'economia all'antropologia*, Mondadori, Milano, 2011.

<sup>7</sup> Diceva Maurice Godelier che la differenza tra la comparazione storiografica e quella sociologica consiste nel fatto che la prima altro non sa comparare che fenomeni “uguali” diversamente collocati nel tempo, mentre la comparazione sociologica compara fenomeni diversi su diverse temporalità. Max Weber era in grado di incrociare cognitivamente questi due modelli di comparazione.

Le città del sud del mondo sono, dunque, un punto di riferimento per comprendere le trasformazioni planetarie in corso. Il tema del conflitto sociale è altresì determinante. Le “classi pericolose” descritte nel capolavoro di Louise Chevallier<sup>8</sup>, non sono più “le ultime” come quelle della Parigi dell’Ottocento, così come a New York, a Londra (ricordiamo Engels e i Suoi scritti). Oggi le classi pericolose sono “i penultimi”, non gli ultimi marginali della stratificazione sociale, sono i ceti che si costituiscono come “quasi gruppi galliniani”: i *gilets jaunes*<sup>9</sup> della campagna urbanizzata e della campagna non solo francese, ma altresì italiana e spagnola e bavarese, che con e contro i migranti divorano, accerchiandole e permeandole, le città. (Si pensi alle recenti elezioni in Nuova Zelanda, tutte contrassegnate dal confronto tra l’immigrata *working class* e le popolazioni autoctone). Così ci insegnava e ci insegna Kemal Karpāt nel suo capolavoro: *Ghegekundo*, già ricordato e ancora insostituibile per capire di città e la sua trasformazione per la forza sociale della “campagna inurbata”<sup>10</sup>.

Oggi questa incipiente dissoluzione è nell’azione sociale non solo dei *gilets jaunes*, ma altresì dei trattoristi e degli agricoltori tedeschi della Bassa



<sup>8</sup> Il riferimento non può che essere sempre a Louis Chevalier e al suo sempre attuale: *Classes laborieuses et classes dangereuses*, Plon, Paris, 1958 e alla nuova edizione del 1978.

<sup>9</sup> È il concetto che formulò Luciano Gallino per rendere manifesta la trasformazione dei ceti in clan frastagliati che ancora non sono giunti al concetto del “per sé” ma sono già “in sé” attivi come aggregati portatori di logiche all’azione sociale distintive: cfr. Luciano Gallino, *Una sociologia per la società mondo*, in “Quaderni di Sociologia”, n. 70-71, 2016, pp. 247-274.

Baviera e dell’Est tedesco che vivono in “città estese” e campagne frammentate, come quelle veneto-emiliane e castigliane, con la distruzione dell’ambiente e l’entropia energetica dell’inquinamento. Un’azione sociale diversa da quella dei contadini boliviani indio, i quali hanno dato vita a un indigenismo che ha trasformato città sudamericane, come Quito e La Paz, in un modo prima mai visto e previsto: ma anch’essa – quell’azione sociale – genera dissoluzione dell’antica roccaforte originaria. Una dissoluzione che tramuta l’intero volto della società politica e dei partiti politici sudamericani. Pensiamo alla fine dell’APRA in Perù, trucidato nella distruzione delle storiche classi medie peruviane che sono state, con gli operai argentini peronisti, gli incunaboli delle trasformazioni politiche sud americane dell’ultimo secolo<sup>11</sup>.

Tutto sta cambiando e tutto cambia nelle e dalle città. In Asia, Hong Kong non è solo un fenomeno della borghesia cinese che non voleva essere totalmente assorbita dal rullo compressore del neo-maoismo di Xi Jinping, ma l’epifenomeno di una trasformazione politica e sociale che investe anche le classi medie e “gli ultimi” indonesiani e filippini, come dimostrano le rivolte sociali urbane di questi anni<sup>12</sup>. Se pensiamo che le rivolte libanesi, tunisine, libiche, egiziane, cui assistiamo da più dieci anni pressoché ininterrottamente, si sono via via ampliate partendo dalle città che sono la nervatura essenziale di quegli stati e “quasi stati” dalle storie diversissime<sup>13</sup>, comprendiamo che studiare le città è decisivo per comprendere cosa sta accadendo nel mondo. La discussione sulla globalizzazione ha, però, oscurato i temi della genesi storico-concreta della nuova città tardo capitalistica che sorge dinanzi ai nostri occhi e ha spostato l’attenzione più sui temi del *government* cittadino che su quelli della sua significatività economico-sociale, che non può che essere, insieme, tanto simbolica quanto materiale.

La ragione di ciò è evidente. La mondializzazione dell’economia de-gerarchizza, negli anelli mondiali del potere, il ruolo degli stati nazionali (non li elimina, infatti) e pone su una più alta gerarchia

<sup>10</sup> K. Karpāt, *The Gecekundu*, cit.

<sup>11</sup> Fondamentale per comprendere questi processi rimane il lavoro teorico di Torcuato S. Di Tella, a partire dal seminale suo lavoro, *Historia de los partidos políticos en América Latina*, siglo XX, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1993 e dalle sue ininterrotte riflessioni sul peronismo, che proseguirono anche nel periodo in cui, sino alla morte nel giugno del 2016. La letteratura su questi temi in riferimento, invece, al tema essenziale per comprendere i temi della vicenda dell’APRA è ancora molto debole teoricamente. Una eccezione è Thomas. M. Davies Jr., *The Indigenismo of the Peruvian Aprista Party: A Reinterpretation*, in “Hispanic American Historical Review”, n. 51-4, 1971, pp. 626-645. Ora, ben più importante, si veda C. Barreira, J.V. Tavares dos Santos, J.Zuluaga Nieto, R.González Arana, F.González Ortiz, *Conflictos sociales, luchas sociales y políticas de seguridad ciudadana*, Instituto Latinoamericano de Estudios Avanzados, Toluca, 2013.

<sup>12</sup> Un bel punto di riferimento non solo relativamente alla Cina è di Gordon G. Chang, *The Coming Collapse of China*, Arrow Books, London, 2001

del potere le città, intese come cerchie sociali di aggregazione, più o meno dense, di relazioni donative, di valori di scambio, di valori d'uso, tanto di aggregati umani quanto di sedimentazioni di *stocks* di capitali, che sono valorizzati o attendono di esserlo. Ovunque, il lavoro immobiliare è intenso, rivestito di panni scientifico-creativi, museografici, di *villes des loisirs* o di nuovi *landscape* artistici, biodinamici, neo forestali, ecc. Ormai si parla sempre più frequentemente di *marketing* locali che sono divenuti incunaboli di professioni e quindi di ceti e classi sociali, che fanno sentire la loro voce con l'attività di *lobby* e con l'*advertising*. Ma tutto ciò riclassifica in forma radicale il rapporto tra pubblico e privato e lo si fa a partire dalla dimensione urbana.

Il mercato trova in tal modo un sostegno nella rete di servizi che il governo della città è in grado di offrire e questo è un formidabile incentivo per riclassificare il rapporto tra funzioni direttive e funzioni decisionali nell'aggregato urbano. Questa è la ragione di fondo che spiega la crescita dell'interesse delle città come reti della conoscenza e poli aggregativi possibili dell'eccellenza nelle prestazioni lavorative, con tutta la vulgata sui talenti creativi che ne consegue.

La valorizzazione del capitale non si fonda più sulle logiche della città soltanto produttiva, quanto su quelle della città dei servizi, sia in Europa sia nei continenti in cui alle città è ancora affidato ancora anche un ruolo industriale: si pensi per esempio ad Agra, a Pechino, a Mumbay ecc. La città europea e nord-americana, salvo quelle eccezioni straordinarie che sono ancora le città dell'automobile e della siderurgia negli USA, è radicalmente cambiata. Non è più lo spazio della riproduzione di una forza lavoro industriale i cui rappresentanti politici cogestivano interclassisticamente le funzioni di urbanizzazione in un complesso equilibrio tra conflitto e partecipazione. I conflitti francesi nelle *banlieues* sono stati i più esemplari epifenomeni di quanto intendo significare: la nuova produzione immateriale, autonoma, diffusa, piccola e media attorno alla famiglia che svolge attività d'intrapresa in forme nuove rispetto al passato, è ancora istituzionalmente invisibile e per certi versi ingovernabile proprio laddove – la città medioevale e poi borghese – era nata l'idea stessa di governo della *polis*. L'altro elemento del motore dell'economia e della città è oggi rappresentato dall'innovazione (e quindi dal profitto schumpeteriano) innovazione intesa come una variazione delle tecnologie nei mercati e nei prodotti e,



nello specifico urbano, nelle attività presenti nella città: il proprietario del suolo urbano sarebbe in grado di appropriarsi, grazie all'“agglomerazione” dei vantaggi “dell’atmosfera urbana” generatrice d’innovazioni, dei profitti schumpeteriani. Lo sviluppo delle forze produttive avvolto nei rapporti sociali capitalistici cangianti è proseguito. Con ancor più divisioni sociali e ineguaglianze, nella poliarchia mondiale finanziarizzata frammentata geopoliticamente. E siamo rimasti senza teoria, ma non siamo troppo stanchi per rifondarla come dovremmo.

Un filo per tessere la tela esiste. Sentiamo un grande saggio: «Finché si continua a pensare che la città sia una macchina – come parecchi ancora oggi pensano – sarà impossibile arrivare a qualche risultato, anche dopo aver stabilito in proposito il ruolo della mediazione cartografica, secondo il nesso: la mappa è una macchina, dunque la città, che è una mappa, è anch’essa una macchina. Così si arriva poco lontano»<sup>14</sup>. La città, infatti, è un costruito sociale, un essere sociale vivente: così abbiamo cercato di rappresentarla negli scritti qui raccolti: per comprendere.

<sup>13</sup> Si veda il recente Muriel Asseburg and Heiko Wimmen, *Dynamics of Transformation, Elite Change and New Social Mobilization. Egypt, Libya, Tunisia and Yemen*, Routledge, London and New York, 2017.

<sup>14</sup> Franco Farinelli, *Il mondo non è più fatto a scale. Conversazione con Pasquale Alferji*, in “Saggio metropolitano”, Edizioni della Rosa, Milano, 2017, p. 159.

## Ripensare le città. E chi le abita

Lelio Alfonso

“La città è un essere umano collettivo”, scriveva più o meno un secolo fa Marcel Poëte, celebre teorico dell’urbanistica. Una sintesi osmoticamente perfetta eppur non facile da adeguare all’oggi, dove l’individuo – sempre più immerso nella sua autocentralità – pretende servizi, tempi e opzioni che siano *anche* collettive, ma soprattutto proprie, praticamente *tailor made*. Ed è in questa frattura antropologica tra passato e presente che si tratteggia il futuro e si materializza una domanda: qual è la città ideale? Senza avventurarci nell’utopia di agostiniana memoria, ma piuttosto viaggiando attraverso esperienze e contributi provenienti dai cinque continenti, abbiamo cercato di dare una risposta a quell’interrogativo tutt’altro che semplice e immedesimarci in ciascuna delle realtà e delle soluzioni che incontrerete lungo le 148 pagine di questo secondo numero di “Comprendere”, dedicato appunto all’urbanesimo del domani di fronte alle sfide dell’oggi. E le sorprese non sono state poche.

Comun denominatore di questo articolato itinerario urbano è la “concretezza visionaria”, ossimoro solo apparente di un urbanesimo sempre più partecipato. Da aggregato fisico a non luogo fino a crocevia di esperienze, la città è in continua evoluzione e non solo grazie alle tecnologie o alle ardite sfide dell’architettura e dell’ingegneria strutturale. Logistica, sostenibilità e domotica convivono in una sorta di *loft* progettuale dal grande respiro, dove lo spazio non è necessariamente da occupare, ma anche – e soprattutto – da condividere. Parlare di *smart city* non basta più. L’estetica attrae, ma deve essere funzionale. La sostenibilità attraversa il recupero delle aree, senza dimenticare il ripensamento delle economie e dunque degli investimenti finanziari ai progetti su larga scala. Anche per questo, nel focus dedicato all’Italia, emerge l’incredibile potenziale di come il Bel Paese possa diventare il Bel Vivere, unendo cultura e storia a bellezza e funzionalità, caratteristiche uniche se paragonate a quelle raccontate nelle altre sezioni del volume. L’intervista a due voci con i sindaci di Napoli e dell’Aquila mostra come am-

ministrare il bene comune significhi innanzitutto partecipazione e ascolto. E dall’Australia alla Cina, dal Sudafrica al Canada, l’idea che si fa strada nel racconto dei nostri preziosi *contributors* è quella prismatica di un caleidoscopio esperienziale capace di farsi luogo vitale intersecando le varie esigenze. Vivere in città non è più un obbligo dettato dalla vicinanza al lavoro, dalla crescita protetta delle famiglie o dai risparmi di tempo e denaro. Al contrario, può essere la risposta ad un mondo che corre in direzione ostinata e contraria.

Le foto che arricchiscono i testi ci aiutano a capire quali siano gli errori da evitare o le esperienze da accantonare e una provocazione arriva anche dalla copertina, creata grazie a un’elaborazione suggerita dall’intelligenza artificiale. Ed è così che, nelle pagine di questo numero, riusciamo a immaginare come un quartiere di Toronto possa essere “catapultato” in un sobborgo sudamericano o in altri casi, dall’Arabia all’Egitto, perché le nuove capitali nascano dal nulla, mentre a Lagos l’impatto di una cementificazione folle ammonisce sulla corsa ad una modernità dai piedi d’argilla. Soffermandoci, non ultimo, sulle prospettive reticolari di città simbolo come Parigi o Barcellona. La città è casa per alcuni, destinazione per altri, riferimento per tutti. Di certo, la metropoli in quanto tale va ripensata ad ogni latitudine, privilegiando il lato umano di ogni esperienza. Il filo rosso che unisce molti dei racconti è proprio quello dell’innovazione sostenibile, quasi a sintetizzare la direzione obbligata del pianeta, sempre più energivoro e fragile. Se anche la *domus* corre il pericolo di crollare, l’uomo rischia di ritrovarsi in un deserto non solo simbolico. Sì dunque a progetti rivoluzionari e compatibili, ma con un occhio non miope rivolto a chi quelle “nuove” città dovrà abitarle. È questo che dobbiamo cercare, insieme, di COMPRENDERE.

## Agenti di cambiamento

Lesley Lokko

Che cosa significa essere “un agente di cambiamento”? La domanda ha accompagnato il periodo di gestazione di *The Laboratory of the Future*, fungendo sia da matrice sia da forza vitale della mostra che si dispiegava nell’occhio della mente, dove ora aleggia, quasi al momento della sua nascita. Negli ultimi nove mesi, in centinaia di conversazioni, messaggi, chiamate Zoom e riunioni, è emersa più volte la questione se mostre di questa portata siano giustificate, sia in termini di emissioni di carbonio sia di costi. Nel maggio dello scorso anno ho definito più volte la Mostra “una storia”, una narrazione che si sviluppa nello spazio. Oggi la mia interpretazione è cambiata. Un’esposizione di architettura è contemporaneamente un momento e un processo. Attinge la sua struttura e il suo formato dalle mostre d’arte, ma differisce dall’arte per aspetti cruciali che spesso passano inosservati. Oltre al desiderio di raccontare una storia, le questioni relative a produzione, risorse e rappresentazione sono centrali per il modo in cui nasce una mostra di architettura, ma raramente vengono riconosciute o discusse.

Fin dall’inizio, era chiaro che il gesto essenziale di *The Laboratory of the Future* sarebbe stato il cambiamento. All’interno di quelle stesse discussioni che cercavano di giustificare l’esistenza della Mostra, c’erano conversazioni difficili e spesso emotive riguardanti risorse, diritti e rischi. Per la prima volta in assoluto, i riflettori sono puntati sull’Africa e sulla diaspora africana, quella cultura fluida e ingarbugliata di persone di origine africana che oggi attraversa il globo. Che cosa vogliamo dire? In che modo ciò che diciamo cambierà qualcosa? E, forse cosa più importante, in che modo quello che diciamo interagirà con e pervaderà ciò che



dicono gli “altri”, affinché la mostra non sia una singola storia, ma molteplici storie che riflettono l’enigmatico e meraviglioso caleidoscopio di idee, contesti, aspirazioni e significati con cui ogni voce risponde alle questioni del suo tempo? Si dice spesso che la cultura sia la somma totale delle storie che raccontiamo a noi stessi e di noi stessi. Manca tuttavia in questa affermazione un qualsiasi riconoscimento di chi sia il “noi” in questione. In architettura in particolare, è stata storicamente dominante una voce singolare ed esclusiva, la cui portata e il cui potere ignorano enormi fasce di umanità – finanziariamente, creativamente, concettualmente – come se avessimo ascoltato e parlato in una sola lingua.

La “storia” dell’architettura è quindi incompleta. Non sbagliata, ma incompleta. È in questo contesto che le mostre hanno un peso particolare. Sono un momento unico in cui ampliare, cambiare o raccontare una nuova storia, il cui pubblico e il cui impatto si fanno sentire ben oltre le mura fisiche e gli spazi che la ospitano. Ciò che diciamo pubblica-

mente è importante, perché è il terreno su cui si costruisce il cambiamento, a piccoli passi e anche con balzi da gigante. *The Laboratory of the Future* non ha un’impronta didattica. Non conferma direzioni, non offre soluzioni o impartisce lezioni. Invece, è intesa come un momento di rottura, un agente di cambiamento, dove lo scambio tra partecipante, mostra e visitatore non è passivo o predeterminato. Lo scambio è inteso come reciproco, importante e imprevedibile nella sua forma, in cui ogni partecipante viene trasformato dall’incontro e incoraggiato a proseguire verso un altro futuro<sup>1</sup>.

**Lesley Lokko** è architetta, docente di architettura e scrittrice. Nel 2020 ha fondato in Ghana, l’*African Futures Institute*, scuola di specializzazione in architettura e piattaforma di eventi pubblici, che tuttora dirige. Nel 2015 aveva fondato la *Graduate School of Architecture* all’*University of Johannesburg*. Ha fondato e dirige *FOLIO: Journal of Contemporary African Architecture* ed è autrice di *White Papers, Black Marks: Race, Space and Architecture* (Minneapolis, University of Minnesota Press, 2000). È stata Curatrice della 18. Mostra Internazionale di Architettura de La Biennale di Venezia.

<sup>1</sup> Lesley Lokko, *The Laboratory of the Future*, catalogo della 18 a Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia, Edizioni La Biennale di Venezia, 2023, pp. 40-42.

## Se la città finisce in Rete

Antonino Saggio

La città industriale incorporava nella propria logica formativa quella dell'organizzazione tayloristica del lavoro. Una logica che si traduceva in scelte sia dal punto di vista organizzativo che da quello fisico. Lo *zoning* è il principio urbanistico attraverso il quale lo spazio veniva concepito, organizzato, regolato, progettato: ciascuna zona della città industriale o "moderna" era organizzata attraverso specifici standard, densità e tipi edilizi e soprattutto una specifica funzione. Ora residenziale, ora industriale, ora terziaria o direzionale. Ogni zona veniva messa "in serie" – come l'anello di una catena – con un'altra zona funzionalmente distinta in maniera da ottimizzare la produttività generale. Se la casa è una macchina per abitare, come diceva Le Corbusier, la città è una macchina per produrre!

Ma, nella civiltà dell'informazione è ancora la catena di montaggio il modello della produzione? Naturalmente risponderemo con facilità. Alla catena di montaggio si è sostituita oggi – quale strumento principe della produzione – "la rete" e all'automobile come oggetto catalizzante si è sostituito il computer. Ecco, allora, che da questi assunti, come fossero due molecole di DNA, tutto cambia. Se noi sostituiamo alla catena di montaggio la rete, si scoprirà che i processi produttivi non sono più lineari, ma come è del tutto ovvio, interconnessi, interrelati, interattivi come sono i modelli informatici che ne sono alla base. Anche il tempo cambia. Al tempo ciclico ruotante con gli stessi ingranaggi delle ruote dentate (ora produttivo, ora ludico, ora di riposo), la città dell'informazione tende a sostituire un intreccio che sovrappone i tempi e rende tutto disponibile, sempre e ovunque. Possiamo lavorare in ogni momento, perché questo ci permettono i nostri cordoni

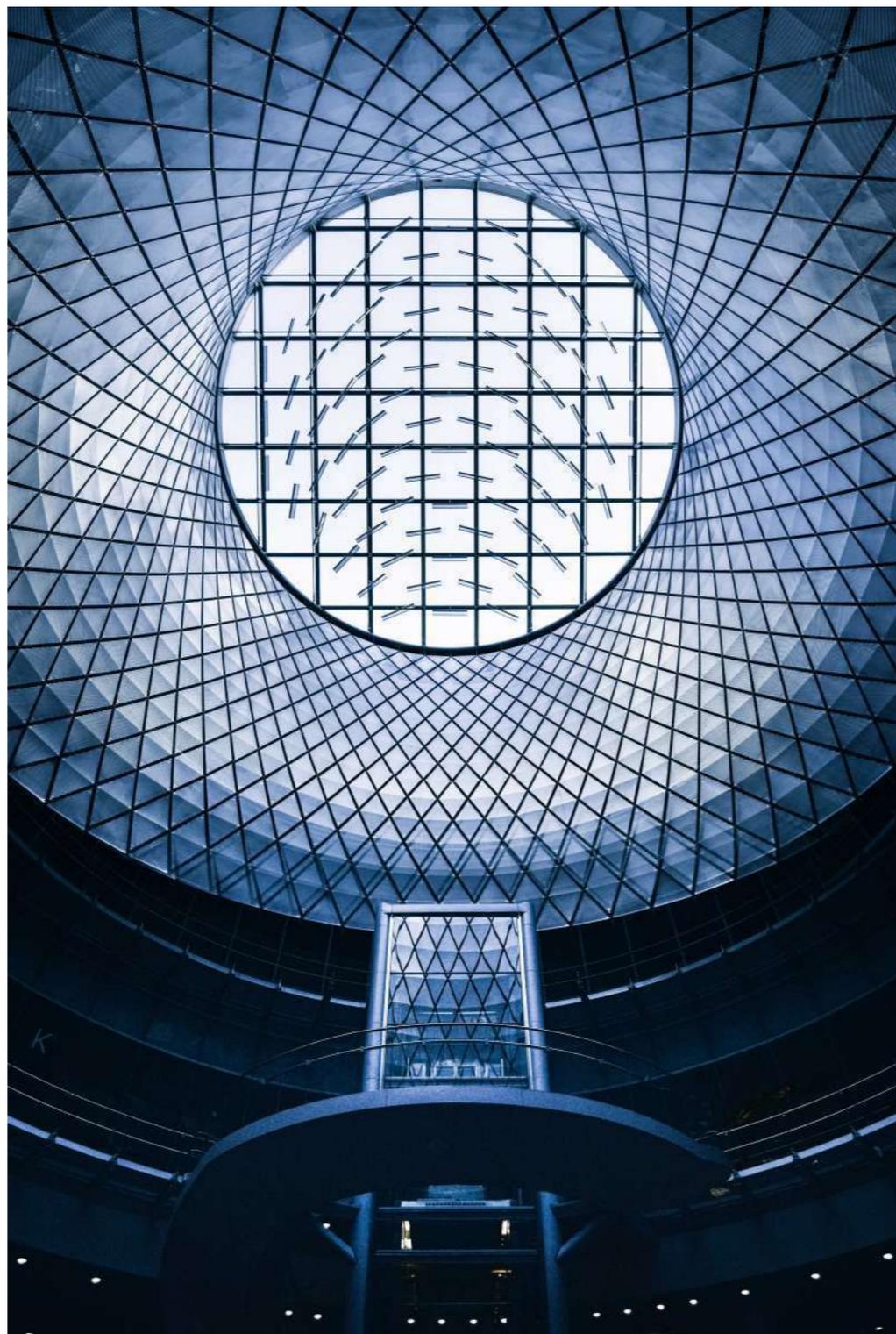


ombelicali informatici, possiamo anche contemporaneamente lavorare e passare il tempo libero, produrre e consumare e, tra non molto, dormire apprendendo. Se l'auto era lo strumento per spostarsi nelle diverse zone, il computer ci permette di essere quasi ubiqui. Non solo lavorare ovunque, ma anche essere spesso ovunque ci interessa essere. Spazio e tempo si riconfigurano completamente nel nuovo sistema produttivo.

Il modello di città che ne scaturisce è diverso. Se l'architettura del passato voleva essere essa stessa costruzione regolata di un tempo meccanicamente ripetitivo, la città di oggi, piuttosto che costruirlo, ha la tendenza ad annullare il tempo, attraverso il battito del bit che ricrea continuamente informazioni e immagini sullo schermo. Ad una forma mentis lineare, (prima e dopo, causa ed effetto, *if... then*) legata alla produzione seriale e meccanizzata, si sostituisce oggi quella della simultaneità dei processi, della ramificazione dei cicli, della compresenza delle alternative, insomma vince il principio dell'ipotesi, del *what... if*, ovvero del "che cosa succederà" se modifico questo parametro o questa variabile? E alle linee parallele

della catena di montaggio si sostituisce il triangolo ramificato della rete che è certo internet, ma è anche allo stesso tempo moltissimo altro: una rete che diffonde interrelazione, interconnette, rende globale e locale lo sviluppo dei processi. Tutti questi fattori si traducono, dal punto di vista fisico, e nel contesto della città dell'informazione, nella perdita di centralità dell'idea di *zoning* e di omogeneità funzionale, perché la città dell'informazione tende a riaggregare, combinare, sovrapporre e intrecciare le funzioni. Uno degli aspetti fondamentali di questo cambiamento è l'affermarsi del fenomeno della *mixité*. Il fatto cioè che le parti di città, e con esse i progetti, invece di aderire ad una sola funzione – la zona residenziale, la zona terziaria, la fabbrica, la scuola, la residenza – del vecchio *zoning* tendono ad essere ogni volta una combinazione, un mix appunto, delle diverse attività.

Basti guardare al grado di *mixité* che hanno oggi quelle che una volta si chiamavano stazioni o aeroporti, ma anche i musei o centri commerciali o i campus universitari, o pensiamo allo stadio. Lo stadio monofunzionale è un residuo del passato



ed è una perdita economica, quello che funziona oggi deve vivere e fare cento cose diverse.

D'altronde il *multitasking* non è una caratteristica saliente dei nostri pc? La città di oggi tende ad assomigliare ai nostri stessi computer, tende ad operare con le modalità dei computer medesimi esattamente come la città dell'industria non solo era fatta "per" l'automobile, ma tendenzialmente era basata sugli stessi processi produttivi (la catena di montaggio), sulla stessa idea di standard, gli stessi principi logici e, nei casi più estremi, gli stessi principi formali (si pensi a quanto idearono le avanguardie artistiche, del Futurismo, Costruttivismo, Neoplasticismo, Purismo). Ma la chiave della *mixité* non è solo la pura e semplice compresenza *multitasking* delle funzioni, quanto la capacità dell'insieme di avere la forza di una "comunicazione narrativa" affinché l'esito sia dotato di senso, sia dotato di immagine, sia comunque dotato di storia e si possa inserire nei nuovi parametri produttivi e comunicativi della civiltà dell'Informazione. La chiamiamo *driving force* ed è la caratterizzazione trainante di un progetto, tanto alla scala di un singolo oggetto di design che di una parte di città. La *driving force* deve essere tanto radicata in profonde ragioni sostanziali, contestuali ed economiche che proporsi con coraggio nuove ipotesi. Una volta la *mixité* si struttura attorno alla *driving force* di un campus per lo studio del territorio, in un altro nuovo centro di produzione cinematografici, in un altro sviluppa la valorizzazione ambientale o dei percorsi storici, in un altro affronta il tema del cibo o dell'automobile.

Quando il sistema funziona, la mano pubblica orienta i principi generali e negozia i massimi vantaggi per la collettività, il privato realizza, gestisce dà occupazione e trae reddito. Se volessimo sintetizzare alcune differenze tra città dell'informazione e città della industria diremmo allora: Reti contro Catena di montaggio, *Mixité* contro *Zoning*, Computer contro Macchina e Narrazione versus Monofunzionalità.

Ora questi cambiamenti comportano ulteriori e rilevanti conseguenze. Ne indichiamo alcune.

Il più macroscopico effetto riguarda la dismissione di enormi aree – le cosiddette *brown areas* – del vecchio modello della produzione industriale. Cosa fare, come dare una indicazione a queste aree che sia coerente e propulsiva all’idea di città della Informazione è una grande ed interessante sfida. Molti casi eclatanti vi sono nel mondo di oggi, di nuove possibilità legate alle dismissioni delle aree ex industriali. Di nuovo una infrastruttura industriale dismessa viene rivitalizzata grazie all’azione dei cittadini e oggi genera ingenti aumenti di occupazione oltre che di valore immobiliare.

Alla scala degli edifici i progetti sono numerosissimi, per fortuna con qualche caso anche in Italia (si pensi al Lingotto di Torino), ma il capostipite è il Museo Guggenheim a Bilbao appunto creato in una area industriale dismessa che si trasforma in luogo di pellegrinaggio culturale per milioni di cittadini. Come interventi in intere parti di città, invece, Potsdamer Platz a Berlino è il primo esempio su larga scala in Europa.

La presenza delle aree dismesse indica tra l’altro che piuttosto che prefigurare una espansione infinita della città, forse vale la pena infittire ed intessere nuove relazioni operando all’interno. All’idea di far-west, e cioè alla conquista infinita di un territorio dove corrono inesorabili i binari paralleli della ferrovia o dell’autostrada, la città dell’informazione deve sostituire quella dell’in-between: dell’operare “tra” e “nelle” cose.

L’idea di crescita infinita legata al modello industriale comporta una progressiva depauperazione del pianeta. La città non può crescere all’infinito, non può produrre costantemente beni che poi diventano scarti. Il processo, in una parola, non può essere lineare “Input–Output” ma deve essere “Input–Output–Input.”

Le sfide della città dell’informazione risiedono innanzitutto nel suo avvicinamento alla scienza e alla tecnologia contemporanea. Nonostante questi anni di crisi economica, l’accelerazione del-

le scoperte scientifiche nel campo dei nuovi materiali, sempre più interattivi, intelligenti, depuranti eccetera, o delle tecnologie delle componenti energetiche sia attive (che cioè catturano con apparati fisici energia e la trasformano), sia passive (che cioè studiano le conformazioni più adatte della città e degli edifici) sono impetuose. Intere città si riconfigurano su questi principi e si muovono su queste linee.

Non bisogna necessariamente cambiare tutto d’un colpo, ma mettere a sistema le situazioni. Ad esempio il problema dei rifiuti, o quello dei trasporti, o quello dell’inquinamento dei veleni, ogni situazione può indicare un progetto in una direzione positiva. Il tema del risarcimento urbano dal punto di vista ambientale si muove in tutti i processi di miglioramento dell’ambiente e dell’inquinamento metropolitano che molteplici interventi e finanziamenti in chiave europea, a cominciare da Agenda 2000, promuovono.

La città è il più grande artefatto creato dell’umanità quale sistema di accelerazione delle proprie capacità produttive e saperla capire e progettare oggi determina valore. Parlare di *smart cities* può essere importante e decisivo, quindi, soprattutto quando se ne comprendono le ragioni. Il lettore a questo punto si può chiedere: e la *smart city*? L’argomento è troppo importante e rimandiamo a una nuova trattazione o al libro recentissimo che ho curato ne *Gli Strumenti*, autore Andrea Ariano *Infocity Informatica e società. Impatti locali e globali da una prospettiva ecologica* edito da Vita Nostra edizioni.

**Antonino Saggio.** Architetto e urbanista è professore ordinario presso il Dipartimento di Architettura presso la “Sapienza” Università di Roma. Ha fondato la collana internazionale “The IT Revolution in Architecture” EdilStampa e Birkhäuser. L’ultimo suo libro si intitola *Architettura e modernità. Dal Bauhaus alla rivoluzione informatica* (Carocci 2010). Una nuova edizione del suo classico *Giuseppe Terragni. Una biografia critica* è stato appena pubblicato con prefazione di Peter Eisenman per Lettera Ventidue edizioni.

## Il nuovo paradigma: abitare l'emozione

Domizia Mandolesi

Non più rifugio notturno dopo una giornata frenetica passata fuori ma luogo frequentato 24 ore su 24, non più spazio dedicato alla sola funzione domestica, quanto stazione multiuso per le attività molteplici dei suoi abitanti, la casa, a causa della pandemia, è tornata al centro delle nostre vite, scardinando dinamiche e comportamenti consolidati e sollecitando una serie di interrogativi, oggetto di un pensiero critico che interessa oltre a sociologi, antropologi, psicologi, anche coloro che si occupano di progettare gli spazi. Nella maggior parte dei contesti, soprattutto quelli europei, da qualche anno a questa parte, il tema dell'abitazione e delle sue capacità di fare città è oggetto di una nuova domanda e motore principale delle politiche urbane. Ripartire, oggi, dal tema dell'abitazione e delle sue molteplici forme insediative per rispondere a usi, culture e modi di vita diversificati come quelli presenti nella società attuale può infatti costituire un'opportunità per ridare senso a quel mosaico di pezzi eterogenei, spesso senza relazioni, di cui si compongono le città. All'interno di un contesto metropolitano dispersivo e atipico, in qualche modo straniante, gli insediamenti residenziali possono porsi come luoghi di riferimento per coltivare gli aspetti positivi della vita comunitaria e della condivisione rafforzando il senso di appartenenza.

Incentrati sull'abitazione e le sue forme di aggregazione in una nuova concezione urbana, i temi di ricerca sulla casa si muovono su un binario parallelo: quello che indaga il carattere privato dello spazio per modificarlo e adeguarlo a quegli usi molteplici e diversificati che si sono recentemente manifestati oltre la specifica funzione domestica; quello che, considerandone gli aspetti relazionali e sociali in



una dimensione collettiva, si riferisce alla casa come elemento generatore di una forma urbana. La casa non più vista come *existenzminimum* diviene espressione di una sfera emozionale che individua nell'abitante il soggetto attivo dello spazio domestico. Passare dall'ossessione per la tipizzazione e la produzione in serie dell'alloggio, questione centrale posta dalla modernità oggi ancora irrisolta, alla soggettività dell'espressione formale significa pensare allo spazio domestico non più come a una "macchina per abitare", ma come a uno spazio in cui vivere le proprie emozioni. Sul piano progettuale questo vuol dire superare la standardizzazione a favore di una flessibilità che va dai singoli componenti alla scala dell'alloggio e pensare all'abitante come soggetto attivo nello spazio. La struttura della casa non più rigida si adatta al mutare delle esigenze dei suoi abitanti nello spazio e nel tempo, e i confini tra interno ed esterno si modificano riportando l'attenzione sugli spazi di transizione dal privato al pubblico, dalla dimensione individuale dell'alloggio a quella collettiva degli ambienti comuni. I vuoti, gli spazi aperti tra le case diventano quindi gli elementi di mediazione tra architettura e città, quelli a cui sono affidati la qualità e il carattere della

struttura insediativa e dai quali dipende la capacità da parte degli abitanti di appropriarsi degli spazi in cui vivono quotidianamente.

«Bisogna dare agli spazi pubblici una forma tale che le comunità locali si sentano personalmente responsabili di essi – afferma Herman Hertzberger –. In questo modo ogni membro della comunità contribuirà in prima persona all’ambiente con il quale è in relazione e nel quale si identifica»<sup>1</sup>.

Gli spazi aperti tra le case (dalla strada al percorso pedonale, dallo spazio all’aperto privato al giardino condominiale, dai luoghi di incontro alla piazza pubblica), la configurazione che essi possono assumere in rapporto agli usi e alla conformazione dell’edificato determinano i caratteri della morfologia urbana. La porosità, l’articolazione volumetrica e l’ibridazione tipologica costituiscono i comuni denominatori e la misura in termini qualitativi degli esiti progettuali tanto alla scala dei piccoli che dei grandi interventi.

Si pensi, ad esempio, all’intervento più radicale e quasi provocatorio del complesso residenziale a Singapore di OMA, una megastruttura di semicorti poligonali adatta a una megalopoli di 7 milioni di abitanti, generata dal montaggio su più livelli di unità abitative indipendenti, che guadagnano aria, luce e visuali sul paesaggio proprio dalla complessa sequenza di “spazi tra”, oppure ai complessi residenziali più tradizionali di case basse come quelli progettati da Peter Barber in due quartieri ad alta densità di Londra. L’obiettivo alla base dei due interventi londinesi è definire un habitat di qualità a partire dal lavoro sugli spazi interstiziali come luoghi comunitari e da una tipologia ibrida, formata da abitazioni di varie misure, spazi lavoro, negozi.

Sulla stessa linea di ricerca, ma con soluzioni diverse si muovono anche le sperimentazioni di MVRDV, a partire dalla composizione di un numero variamente assortito di tipologie abitative, intervallate da spazi aperti privati, semi privati e pubblici, sono in grado di produrre volumi molto compatti e dalle forme variabili, da collocare in tessuti metropolitani densamente costruiti come nuovi margini o *landmark*.

Anche Steven Holl lavora sulla porosità del volume, sulle soglie tra ambiti differenziati e sulla interscalarità degli spazi, dalla dimensione più

<sup>1</sup> Herman Hertzberger, *Lezioni di architettura*, Laterza, Bari, 1996.

intima e privata dell’alloggio a quella condivisa degli spazi comuni. Nel complesso di abitazioni a Fukuoka, un progetto dei primi anni Novanta, Holl affronta in chiave sperimentale sia l’organizzazione dello spazio interno alla singola casa, liberandolo in modo intelligente dalla rigida suddivisione in stanze, sia il problema della caratterizzazione dei percorsi di distribuzione alle abitazioni, risolto con interessanti variazioni e slittamenti in rapporto ai tipi e ai sistemi di aggregazione degli alloggi. Nella residenza per studenti Simmons Hall a Cambridge, Massachusetts, il tema delle relazioni e dei passaggi graduali tra dimensione individuale e collettiva si traduce in un’invenzione di particolare suggestione: l’introduzione di una sequenza di spazi cavi, destinati ai servizi comuni e disposti in modo irregolare che, attraversando più piani, va a scardinare il sistema seriale delle stanze per gli studenti che generalmente connota questo tipo di edifici. Questo sistema articolato si ricompone, attraverso una griglia modulare quadrata, nel volume esterno dell’edificio pensato come grande segno a scala urbana. L’articolazione degli spazi all’aperto, anello di congiunzione tra edificio e città, determina la dimensione urbana della residenza, introducendo un altro tema di ricerca centrale per la contemporaneità: quello della strada come elemento strutturante il quartiere e il tessuto urbano, dotato di identità e qualità spaziali proprie. Oggi, molti progetti ripartono proprio dal significato della strada e dalla sua conformazione come struttura *multitasking*, non più solo canale funzionale per il traffico veicolare, ma luogo vitale destinato all’incontro e alla vita sociale, elemento decisivo per la costruzione del senso di comunità.

**Domizia Mandolesi** è Professore associato di progettazione architettonica e urbana presso la Facoltà di Architettura della “Sapienza” Università di Roma, Direttore della rivista bimestrale di architettura “L’industria delle costruzioni”, è autrice di numerosi saggi, articoli e volumi monografici. Svolge attività di ricerca nell’ambito di HousingLab, di cui è responsabile scientifico e coordinatrice, occupandosi delle questioni legate al progetto della residenza nelle complesse relazioni interscalari che vanno dall’alloggio all’edificio, dal quartiere alla città.

# Due sindaci, un obiettivo: ripartire dalle radici

Parlano i primi cittadini di Napoli, Gaetano Manfredi, e de L'Aquila, Pierluigi Biondi



**In che modo cultura e storia della sua città influenzano le politiche di sviluppo comune e l'identità dei suoi abitanti?**

**Gaetano Manfredi.** Il fervore culturale e la vivacità di Napoli rappresentano l'essenza di una città che conserva le tracce del suo passato, che non perde la consapevolezza delle proprie radici e delle tradizioni ma che guarda al futuro con lo slancio e la voglia di riprendersi il ruolo che le compete nello scenario internazionale. Assistiamo alla ripresa dei fenomeni turistici che riscoprono una Napoli meta di grandi flussi di persone che affollano le vie centrali della città. Tuttavia, il tema turismo porta con sé valutazioni politiche che devono essere fatte per scongiurare gli effetti negativi di questo fenomeno. In questa ottica va letto il provvedimento adottato dalla mia Amministrazione per regolamentare l'apertura di attività commerciali nel Centro Storico di Napoli, area Unesco, per i prossimi tre anni, con un'attenzione particolare alla rinomata via di San Gregorio Armeno.

**Pierluigi Biondi.** La storia, la cultura e gli Aquilani vivono in simbiosi dalla fondazione, quasi 770 anni fa. Basti pensare che il Papa Santo Celestino V emanò dalla nostra Basilica di Collemaggio il primo Giubileo della storia, nel 1294. Ecco perché, dopo la prima esperienza di circa

tre anni fa, abbiamo presentato la candidatura a Capitale italiana della Cultura per il 2026. Disponiamo di un patrimonio storico-culturale tra i più consistenti in Italia, sia per monumenti, sia per istituzioni musicali, cinematografiche e artistiche realtà che hanno un riconoscimento nazionale dal Ministero della Cultura. L'Aquila, quest'anno, è stata scelta come sede del Premio nazionale intitolato a Paolo Borsellino e da anni è il centro di una delle più importanti rassegne Jazz. Cito questi due eventi per testimoniare come il valore "cultura" venga arricchito da altri fattori: la cultura della legalità, e la cultura come fonte di ricostruzione.

**Come promuove la partecipazione dei cittadini nella pianificazione urbana e nelle decisioni rilevanti per la comunità?**

**Gaetano Manfredi.** Non si può immaginare una città senza la voce dei suoi abitanti. Napoli ha voglia di ritornare a splendere, di riconquistare il peso culturale e politico che le appartiene. Occorre tuttavia, per realizzare un effettivo processo innovativo, risolvere storiche zavorre che non hanno permesso alla città di decollare fino ad oggi. In questo ambito si inserisce il progetto "Restart Scampia", in uno dei quartieri più delicati di Napoli. L'intervento è partito dall'assunto di dover af-

francare i suoi abitanti ed il territorio stesso dallo stigma di periferia degradata e marginale. Grazie alla spinta propulsiva dei comitati di quartiere (Comitato di Lotta Vele di Scampia fra tutti), si è potuto dare concretezza a progetti – finanziati in buona parte dai fondi del PNRR – di rigenerazione urbana, abbattendo alcune di quelle che erano diventate emblema del disagio e della povertà culturale, le vele di Scampia, e progettando una riconversione delle strutture non oggetto di demolizione. Sulla stessa scia si inserisce il progetto di affidamento del Cimitero delle Fontanelle ad una cooperativa di quartiere. In questo caso è stata scelta la strada del partenariato pubblico-privato per la gestione di un luogo di culto e di devozione, simbolo non solo del rione in cui è situato, la Sanità, ma dell'intera città. Esiste anche un'altra formula che ho voluto sperimentare per stimolare il coinvolgimento popolare nella vita politica e amministrativa: la scorsa estate abbiamo lanciato una campagna d'ascolto, molto partecipata, per invitare la cittadinanza ad inviare proposte, idee e progetti sulla destinazione d'uso del Molo San Vincenzo.

**Pierluigi Biondi.** Abbiamo la massima apertura verso i suggerimenti che provengono dai portatori di interesse e dalla cittadinanza intera, cercando la condivisione con tutte le organizzazioni che rappresentano

i vari settori della società. E, in linea con questo indirizzo, promuoviamo la partecipazione diretta in iniziative per lo più di carattere educativo. Le cito un esempio sull'importanza di una corretta gestione dei rifiuti e sulla valorizzazione di questo modo di agire virtuoso, che originano utilità e opportunità grazie alla cosiddetta economia circolare. Ebbene, sono stati coinvolti direttamente bambine e bambini delle scuole elementari in una campagna di educazione ambientale che ha avuto grande successo. Allargando l'orizzonte, anche due strumenti programmatici come il Pums (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), piuttosto che il Peba (Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche) sono frutto di processi condivisi. Inoltre, siamo alle prese con la revisione e l'adeguamento dei principali strumenti politici e amministrativi dell'Ente. Lo Statuto comunale, ad esempio, sta per essere ridefinito a 360 gradi e, una volta completato l'iter, sarà messo a disposizione di *stakeholder* e cittadinanza per le loro proposte integrative.

**Come affronta la sfida dell'inclusione sociale, garantendo che tutti i cittadini abbiano accesso a servizi e opportunità?**

**Gaetano Manfredi.** Non lasciare indietro le persone che sono in difficoltà e garantire l'equo accesso ai

servizi per tutti i cittadini è uno dei nostri obiettivi principali. In questa fase economica e sociale, con la crescita dell'inflazione e l'abolizione di misure di sostegno al reddito per molte famiglie, è doveroso porre l'accento sulla necessità di azioni che mirino alla tutela delle fasce più deboli della società. Abbiamo dato grande importanza alle tematiche del welfare, dell'inclusione, delle pari opportunità, strutturando misure specifiche a sostegno dei cittadini più fragili. Tra i tanti interventi in questo ambito, – grazie al lavoro congiunto dell'Assessorato alle Politiche Sociali e di quello alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione Civile – l'allestimento di pedane sulle spiagge pubbliche per agevolare l'accesso al mare alle persone con disabilità o ridotta capacità motoria. Nel settore educativo molto lavoro è stato fatto, e sta tuttora continuando, con le associazioni e fondazioni di quartiere, insieme alle quali stiamo portando avanti modelli di inclusione scolastica. I comuni, come enti più prossimi ai cittadini, non possono essere lasciati soli nell'affrontare le politiche sociali, le politiche dell'inclusione e delle pari opportunità. Occorre una pianificazione a livello nazionale, che garantisca le giuste risorse per superare i divari esistenti non solo tra Nord e Sud ma, soprattutto, quelli tra centro e periferie. È una sfida che deve coinvolgere tutto il nostro Paese.

**Pierluigi Biondi.** Una società che non demolisca le barriere della discriminazione o della semplice diversità sociale non è sana. Sulla stampa nazionale si parla spesso degli asili nido, sottolineando la forte criticità del rapporto tra domande e posti disponibili. Gli obiettivi europei prevedono che i servizi degli asili nido debbano essere offerti almeno al 45% dei bambini tra 0 e 3 anni. La media italiana, dato del 2020 (peraltro in crescita), è del 27,2%. A L'Aquila il rapporto di copertura tra domanda e offerta è del 60% così che ogni bambino, la cui famiglia ha fatto domanda per un posto negli asili comunali o convenzionato con il Comune, ha avuto soddisfazione. Non vanno trascurate altre azioni in questa direzione: contrasto alla povertà educativa, la casa educativa (un luogo per il supporto allo studio), la casa della genitorialità, il progetto Durante e Dopo di noi. La chiave della riuscita di queste iniziative sta nel proficuo rapporto con le associazioni del terzo settore, che gestiscono la gran parte di tali servizi. Altri due programmi che stiamo portando avanti riguardano l'Orchestra che vorrei, ossia la costituzione di un gruppo musicale di giovani, e la sicurezza. Rientra in questo discorso anche la capacità di accoglienza che la città ha dimostrato. Gli alloggi costruiti dallo Stato per dare un tetto ai terremotati del 2009, in gran parte ora liberi per il rientro nelle abitazioni

ricostruite, sono stati utilizzati per ospitare i profughi afgani e ucraini, nonché le famiglie in difficoltà per la diversa abilità dei figli, provenienti da altre realtà della nostra regione, ma anche a quelle in cui i neonati devono essere assistiti nel nostro ospedale.

**Quali sono le principali iniziative per promuovere l'innovazione e la creazione di opportunità?**

**Gaetano Manfredi.** La leva principale sono i giovani. Il domani è dei giovani e ogni iniziativa che li supporti, li affianchi nelle loro sfide, nei loro progetti, li aiuti a superare le crisi che li riguardano è una iniziativa per il domani. Ecco quindi che le politiche per il lavoro, per la formazione, per le giovani donne, per mitigare le crisi sociali nelle tante periferie della città non risolvono soltanto problemi contingenti ma aiutano a costruire il futuro.

**Pierluigi Biondi.** L'Aquila è sede di due atenei, l'Università statale e il Gran Sasso Science Institute (Gssi), e del famosissimo Laboratorio del Gran Sasso dell'Istituto nazionale di fisica nucleare. Siamo un crocevia di saperi, di alta formazione specialistica, di ricerca e di applicazione di questi elementi all'economia. La nostra è una delle cinque città selezionate dal Mise quale sede della Casa delle tecnologie emergenti, un

centro per supportare progetti di ricerca e il trasferimento tecnologico verso le piccole e medie imprese su questioni di alta innovazione, tra cui l'intelligenza artificiale.

**Quale ruolo hanno le nuove tecnologie nel dinamismo prospettico del tessuto urbano e sociale?**

**Gaetano Manfredi.** I sistemi urbani hanno sempre rappresentato il luogo delle innovazioni tecnologiche a servizio della società. Gli stress sociali infatti, indotti dall'alta densità abitativa e domanda di servizi, hanno sempre attratto innovazione nei sistemi tecnologici urbani e questa dinamica agisce ancora oggi inalterata. Ecco quindi che l'innovazione tecnologica legata alla transizione ecologica e digitale impatterà sempre più sul tessuto sociale delle nostre città nel prossimo futuro, dalla mobilità, alla gestione energetica, alla logistica, alle relazioni sociali. Comprendere e governare queste trasformazioni è fondamentale per orientare lo sviluppo delle nostre città nella direzione della sostenibilità ambientale e sociale.

**Pierluigi Biondi.** Il punto di raccordo tra i temi evidenziati dalla domanda ha un'espressione ben definita: transizione ecologica. Nessun contesto urbano può dirsi tale e nessuna società evolve se non ripone un'importanza primaria al ri-

petto dell'ambiente. Ecco perché, da sei anni a questa parte, abbiamo investito nella mobilità sostenibile e stanziato fondi per concedere contributi a chi acquista mezzi elettrici, cosa impensabile fino a qualche anno fa, tenuto conto dello sconfinato territorio comunale montano e con temperature rigide in inverno. Del nostro sforzo si è accorta anche la Commissione Ue, che ha selezionato L'Aquila tra i 40 centri che parteciperanno a un progetto di contrasto ai cambiamenti climatici per rendere più di 100 città climaticamente neutre entro il 2030.

**Qual è la sua visione di città ideale?**

**Gaetano Manfredi.** Da professore di ingegneria, le leggi della fisica, il calcolo matematico e la precisione millimetrica hanno da sempre scandito la mia vita professionale. La gestione politica presume invece una dialettica diversa, che parta comunque da dati certi e chiari, ma che fluisca poi nella comprensione più profonda delle dinamiche sociali. La città ideale non si rispecchia nel paradigma della perfezione. Anzi, ritengo che proprio nella diversità, nella eterogeneità e nelle criticità da affrontare risieda la vera anima di una città. E il dialogo e la partecipazione civica costituiscono quell'humus prezioso ed imprescindibile da cui far germogliare ogni iniziativa politica.

**Pierluigi Biondi.** La città dell'accoglienza, per chi ha bisogno, per tanti giovani che qui vogliono avere delle opportunità per formarsi, e anche per i visitatori. Grazie ad un'accurata opera di promozione, il nostro territorio ha registrato un aumento esponenziale di turisti. Con le bellezze e le peculiarità che possiamo offrire, e il "Modello L'Aquila" della ricostruzione post-terremoto, stiamo facendo della nostra città una delle più sicure in assoluto. La visione ideale è di una città pienamente sostenibile, dalle alte connotazioni tecnologiche e dall'inclinazione a offrire possibili sviluppi per qualsiasi tipo di attività, in serenità e sicurezza, per poter ammirare il nostro straordinario patrimonio, a tutti i livelli.



METROPOLIS

30 BUS

# Europa



*Circa duemila anni fa, qualcuno ha aggredito la Grecia, ha ammazzato i greci, ha distrutto i templi, ha rubato le statue lungo le strade e nelle piazze e tutto è finito nella polvere. Può darsi che i greci avessero rotto le scatole ad altra gente o può darsi di no. Questo non me lo ricordo, ma ad ogni modo adesso sono circa duemila anni che si va in Grecia col fiato sospeso e si torna commossi: e sono circa duemila anni che quando uno torna, deve dire qualcosa.*

*Devo dire anch'io qualcosa anche se non so il francese (che va tanto bene quando si vuol parlare della Grecia): lasciatemi dire qualche cosa.*

*Questa volta venivo dal Nord o quasi, dai Pirenei dove sono nato, montagne nebbiose e bagnate l'inverno: e in Grecia la luce risplendeva nel cielo come riflessa in uno specchio senza fine. Sopra la testa, la volta blu era nera. Nell'aria tiepida profumo di giacinti e di aranci. La Grecia è immensa e piccola come una mano, è piena di fantasmi di giorno, nessun fantasma notturno solo fantasmi di ragazzi e ragazze di giorno, filosofi che chiacchierano sotto il caldo degli ulivi, e vecchi che raccontano storie da contadini: eroi con l'elmo e la criniera, giovanotti che facevano la guerra e restavano puliti – spero – perchè pagavano di tasca loro, forse la volevano fare per sport, e le loro anime giovani volando sul mare Mediterraneo lasciavano piccoli monumenti melanconici sulla terra.*

*Ma chissà cos'era la Grecia. E mi domando perché le pietre greche sono diverse dalle altre: sono pietre cadute nei prati. Tutte le pietre cadono nei prati e restano senza senso e anche qui non si capisce niente, ma non si può parlare ad alta voce, e se accendevo una sigaretta mi pareva di essere stonato.*

*Pensavo che forse era la luce, o i giorni stessi, che dopo tanta pioggia livida, in montagna, qui, si svolgevano come uno spettacolo, dall'alba al tramonto, con il cielo mescolato alla terra, al mare e ai fiumi – fiumi d'argento, dice il depliant turistico, perché portano a valle le foglie cadute degli ulivi.*

*Saranno i giorni o sarà la luce, o forse saranno i fiumi o forse gli ulivi.*

**Ettore Sottsass, Molto difficile da dire**

# Parigi val bene una rivoluzione ambientale

di Franc Lirzin



Il settembre 2023 è stato il più caldo mai misurato nella Francia continentale, con una temperatura media superiore di oltre 3,6 gradi rispetto al periodo 1991-2020. In alcuni luoghi, le anomalie hanno raggiunto o superato i 4 gradi. Il cambiamento climatico non è più solo qualcosa che dobbiamo evitare, ma una realtà concreta e tangibile, che plasmerà la nostra vita quotidiana e il nostro mondo. Queste anomalie di temperatura stanno gradualmente diventando la norma e saranno presto superate, perché siamo solo all'inizio delle manifestazioni del cambiamento climatico. Inoltre, è

possibile che nei prossimi decenni il cambiamento climatico acceleri anziché rallentare, a causa di vari cicli di retroazione come lo scongelamento del permafrost artico e delle torbiere e l'intensificazione degli incendi boschivi.

Di fronte a questa immensa sfida, le città sono in prima linea. Sia perché sono le principali responsabili delle emissioni di gas serra, sia perché sono particolarmente vulnerabili agli effetti del cambiamento climatico. Essendo molto poco popolate e spesso anguste, le città dovranno affrontare ondate di calore sempre più gravi e precoci, aggravate dall'effetto

isola di calore urbana. Le ondate di calore non sono solo un problema di comfort. L'Organizzazione Mondiale della Sanità stima che 15.000 persone siano morte in Europa a causa delle ondate di calore che si sono susseguite nell'estate del 2022. L'intensificazione delle ondate di calore è un problema di salute pubblica. Ammettiamolo: il cambiamento climatico sta uccidendo le persone.

Una città come Parigi, ad esempio, è stata costruita quasi interamente tra il 1850 e il 1950 sotto l'impulso iniziale di Napoleone III e del barone Haussmann, in un periodo in cui la Piccola Era Glaciale stava finendo.

La preoccupazione principale dell'epoca era quella di proteggersi dal freddo: gli edifici Haussmann furono i primi a installare il riscaldamento su tutti i piani. A partire dal 1900, con la democratizzazione dell'energia a basso costo, gli edifici parigini abbandonarono le facciate portanti e optarono per le facciate continue in cambio dell'installazione di caldaie collettive troppo potenti. Di conseguenza, gli edifici costruiti negli anni '60 e '70 sono tre volte meno efficienti di quelli in stile Haussmann. Un altro esempio sono gli emblematici tetti in zinco della capitale francese. Inizialmente, lo zinco fu

utilizzato per sostituire le tradizionali tegole di Borgogna perché era più economico, creava spazio abitabile nel sottotetto e assomigliava al piombo, che all'epoca era il materiale più nobile per le coperture. Queste qualità convinsero il barone Haussmann a utilizzarlo per tutti i nuovi edifici. Oggi i tetti in zinco sono stati inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO. Ma questi tetti non offrono alcun tipo di isolamento: in estate sono direttamente esposti al sole zenitale e le abitazioni sottostanti diventano fornaci insopportabili. Si pone la questione di cambiare il modo in cui i tetti sono coperti, ad esempio piantando o ricoprendo lo zinco con vernice bianca riflettente. Questo migliorerebbe il comfort estivo e proteggerebbe la salute dei residenti. Ma questo adattamento, per quanto necessario, si scontra con la politica di conservazione architettonica ed estetica di Parigi: toccare i tetti di zinco è un sacrilegio.

A ciò si aggiunge il ritiro dei terreni argillosi durante i periodi di siccità, che indebolisce gli edifici con fondamenta leggere. Questo è il caso della periferia interna di Parigi. In Francia, questo rischio riguarda 4 milioni di case unifamiliari. Il calore danneggia anche le infrastrutture essenziali dei trasporti e dell'elettricità, causando gravi disagi.

Le città, che oggi ospitano un essere umano su due e, domani, tre su quattro, devono prepararsi all'intensificazione e alla moltiplicazione di questi fenomeni climatici. La mag-

gior parte degli edifici e degli spazi urbani non sono stati progettati per farvi fronte.

L'installazione di nebulizzatori negli spazi pubblici o di ombrelloni sulle strade è una risposta utile ma timida a questi sconvolgimenti. Dobbiamo ripensare l'intera città, il suo funzionamento, il suo utilizzo e la sua architettura. Dobbiamo immaginare città meno minerali e più ricche di vegetazione, reintroducendo l'acqua negli spazi pubblici sotto forma di fontane, ruscelli o depositi e sviluppando infrastrutture per la produzione collettiva di freddo, come

*L'intensificazione delle ondate di calore è un problema di salute pubblica.*

*Il cambiamento climatico sta uccidendo le persone.*

l'energia geotermica. Le soluzioni per l'adattamento sono conosciute e padroneggiate, come l'imbiancatura dei tetti che, a un costo molto ragionevole e su larga scala, permette di limitare notevolmente il riscaldamento degli edifici.

Una città adattata sarebbe innanzitutto una città più verde, piantumata con alberi continui il più possibile, con facciate verdi. Sarebbe anche una città che gestisce meglio le proprie risorse (acqua, raffreddamento, energia) sviluppando il recupero dell'acqua piovana, le reti di raffreddamento e migliorando l'efficienza energetica degli edifici. Infi-

ne, sarebbe una città di prossimità, con una maggiore enfasi sui trasporti pubblici e sulla mobilità dolce, ma anche una città aperta e più ampia (perché la gestione delle risorse e la diffusione di soluzioni hanno senso solo sulla scala della Grande Parigi). Una città spugna, una città foresta, una città di un quarto d'ora, una città inclusiva, una "ecotopia": c'è molto da immaginare e sognare. L'urgenza del cambiamento climatico ci costringe a farlo.

L'adattamento ai cambiamenti climatici è una sfida a lungo termine che ci permetterà di ricostruire la democrazia a livello di condominio, di strada o di quartiere. Ciò richiede uno sforzo collettivo, che riunisca esperti, proprietari e inquilini, autorità pubbliche e imprese, in modo che l'adattamento al cambiamento climatico non sia solo una risposta a breve termine, ma un modo per ripensare la città.

Per evitare la proliferazione di condizionatori d'aria a basso costo e altamente inquinanti, che rappresenterebbero un disadattamento, sarà necessario mettere in campo progetti urbani concreti. Questi progetti possono essere realizzati a livello di condominio (ristrutturando un cortile interno per creare un'isola fredda, ad esempio) o di quartiere (un progetto di energia geotermica). L'adattamento ai cambiamenti climatici è una sfida a lungo termine che ci permette di ricostruire la democrazia sulla scala di un condominio, di una strada o di un quartiere. Ma questo deve essere organizzato

e richiede un lavoro collettivo tra esperti, proprietari e inquilini, autorità pubbliche e imprese, affinché l'adattamento al cambiamento climatico non sia solo una risposta a breve termine, ma un modo per ripensare la città.

Questa risposta collettiva è tanto più importante se si considera che gli effetti del cambiamento climatico colpiranno più duramente i quartieri e i residenti più svantaggiati. Gli appartamenti termici sono altrettanto vulnerabili al freddo quanto al caldo. I quartieri più poveri sono spesso anche quelli che non hanno accesso agli spazi verdi o che sono pesantemente asfaltati. La solidarietà territoriale è essenziale per evitare che alle disuguaglianze climatiche si aggiungano quelle sociali.

Al di là delle normative, dobbiamo cambiare i nostri stili di vita progettando un "modello urbano diverso" e mobilitarci tutti insieme. Il ruolo delle autorità locali, degli investitori istituzionali e dei privati è strategico per l'evoluzione del modello. Lo Stato deve elaborare una politica pubblica per le città e gli alloggi a prezzi accessibili che tenga conto anche della necessità di adattare le nostre abitazioni ai cambiamenti climatici.

**Franc Lirzin.** Ingegnere, ex consigliere di Emmanuel Macron ed ex direttore esecutivo di Gecina. Attualmente è direttore della trasformazione presso SNCF Immobilier. È autore di *Paris face au changement climatique*.

# L'audacia di Barcellona: dal Plan Cerdà al futuro

di Erica Lago

Barcellona, famosa per la sua audace visione urbanistica, sta attraversando negli ultimi anni dei profondi cambiamenti proiettati verso il futuro, ma con radici nel passato e l'impegno per creare un ambiente urbano più vivibile e inclusivo. Per comprenderne appieno la sua evoluzione, dobbiamo fare un salto indietro di più di 160 anni con il Plan Cerdà, un piano urbanistico del XIX secolo che ha gettato le basi per l'urbanistica contemporanea. Concepito dall'omonimo ingegnere Ildefons Cerdà, aveva l'obiettivo di trasformare Barcellona in una città moderna ed efficiente. Il piano

prevedeva una rete di strade ortogonali, una divisione in quadrati di 113,3 metri con gli angoli smussati, le *manzanas*, e una pionieristica attenzione alle esigenze di spazi verdi e aree per il trasporto pubblico. Partiva da una visione egualitaria in cui non c'era un centro e tutte le *manzanas* che componevano la vasta griglia ottagonale erano identiche. Tutte dovevano ospitare abitazioni con luce naturale, ventilazione e un'area verde all'interno. La crescita del quartiere dell'Eixample (su cui verteva il Plan Cerdà) si è protratta per diverse decadi ed è avanzata quasi parallelamen-



te all'espansione dei nuovi servizi come la rete tranviaria o l'arrivo dell'acqua corrente. Fin da subito si è scostata dal piano iniziale di Cerdà su vari aspetti, come nel caso dell'edificazione su tutti e quattro i lati delle *manzanas* e non solo su due. La febbre speculativa degli anni '70, portò il sindaco franchista dell'epoca, José María Porcioles, a consentire l'aggiunta di attici sulla maggior parte degli edifici. Tutto ciò ha privato l'Eixample di gran parte delle sue aree verdi, che servivano anche da alternativa in una città che, a differenza della maggior parte, non aveva un grande parco centrale. Quel che era il sogno di Cerdà a metà del XIX secolo, la crescita illimitata, equa, salubre e funzionale della capitale catalana attraverso un allargamento che si rivelò innovativo a livello mondiale, è diventato anche, 160 anni dopo, un incubo di inquinamento e rumore per molti residenti. La città, nel frattempo, ha subito varie trasformazioni urbane lontane da questo quartiere centrale. Quelle di maggior impatto sull'impianto urbano furono le Olimpiadi del 1992, che hanno sviluppato soprattutto le zone marittime e il Forum delle Culture del 2004, che ha recuperato l'intera zona del fiume Besòs e ha costruito il nuovo quartiere di Diagonal Mar e rigenerato tutto il quartiere del Poblenou. Negli stessi anni nasceva anche il "22@", il distretto tecnologico di Barcellona nato con l'obiettivo di trasformare le precedenti aree industriali urba-

ne in disuso in uno spazio dedicato alle attività legate alle tecnologie dell'informazione, della comunicazione e della ricerca. Ed è proprio il quartiere del Poblenou a fungere da laboratorio per sperimentare una nuova configurazione della mobilità in città con i pedoni e i ciclisti protagonisti a discapito dei veicoli a motore: la supermanzana (*superilla*, in catalano). Ideata da Salvador Rueda, la supermanzana è un gruppo di nove isolati, disposti in una griglia di tre per tre; nove *manzanas* costituiscono una supermanzana. All'interno del perimetro del gruppo, le auto possono viaggiare ad una velocità non superiore a 10 chilometri orari, possono muoversi solo in una direzione e non possono attraversarlo. In pratica, solo i veicoli dei residenti o di carico-scarico hanno motivo di entrare. Il traffico di passaggio viene deviato intorno al perimetro della supermanzana. All'interno invece, le strade diventano spazi pubblici condivisi. Piuttosto che servire solo una funzione, ovvero il trasporto dei veicoli il più velocemente possibile, servono a molteplici scopi, dal trasporto (a piedi o in bicicletta) all'intrattenimento, allo sport o agli incontri sociali. La mancanza di traffico di passaggio riduce il rumore e l'inquinamento, mentre l'aumento dello spazio pubblico promuove il trasporto multimodale e la vita sociale in strada. Negli ultimi anni, il progetto delle supermanzanas ha fatto un passo

avanti e vuole diventare il modello di trasformazione di tutte le strade della città con l'aggiunta di Assi Verdi e Piazze. Il percorso di Barcellona verso una città più pedonale torna quindi all'Eixample, il suo quartiere più centrale, popolato e trafficato. L'amministrazione in carica fino allo scorso maggio 2023 ha avviato uno dei cambiamenti più significativi degli ultimi decenni. Una delle strade più trafficate della città, Consell de Cent, si è trasformata in un Asse Verde ovvero una strada pacificata, con aree di sosta e maggiore vegetazione, che consente di spostarsi a piedi con comodità, comfort e sicurezza. Quasi in concomitanza con le elezioni municipali, si sono completati i lavori di trasformazione in assi verdi anche di parte delle strade di Rocafort, Comte Borrell e Girona a cui si innescano quattro grandi nuove piazze, ognuna di circa 2.000 metri quadrati. Gli interventi urbanistici attualmente in corso a Barcellona, tra cui la ristrutturazione di vie importanti come Via Laietana e Meridiana, l'espansione delle linee tramviarie e la significativa trasformazione di Glòries, riflettono un chiaro impegno a creare una città più umana, centrata sul benessere delle persone che risiedono nella zona. Si auspica che tali sforzi siano portati avanti dalla nuova amministrazione. La designazione di Barcellona come Capitale Mondiale dell'Architettura per il 2026 non è solo un elogio al

suo straordinario patrimonio architettonico, ma sottolinea anche il suo impegno verso la sostenibilità e la promozione dell'architettura come forza trainante per il cambiamento sociale. La città ha guidato l'attuazione di politiche e progetti che favoriscono la sostenibilità nel design e nella costruzione di edifici, oltre all'integrazione degli spazi pubblici e alla promozione dell'attiva partecipazione dei cittadini nella pianificazione urbana.

**Erica Lago**, dopo la laurea in architettura, conseguita allo IUAV di Venezia, ha iniziato ad occuparsi di comunicazione nell'ambito dell'architettura e del design. Dopo una prima collaborazione con DIVISARE a Roma, è seguita l'esperienza di cinque anni con Labóh, agenzia di comunicazione e stampa a Barcellona. Per Labóh ha curato le relazioni con istituzioni internazionali, aziende e studi di architettura come la Fundació Mies van der Rohe, la Fundació Enric Miralles, l'American Hardwood Export Council (AHEC), Benedetta Tagliabue - EMBT Architects ed External Reference, tra gli altri. Dal 2018 al 2022, ha inoltre curato la piattaforma italiana della rete World-Architects, Italian-Architects. Nel 2022, è entrata a far parte dell'Institute for Advanced Architecture of Catalonia (IAAC), dove attualmente ricopre il ruolo di Communication Manager.

# Tra divari e differenze, ecco la metropoli europea

di **Laura Lieto**

La stretta della crisi economica causata dalla pandemia e dai conflitti in corso alle porte dell'Europa ci spinge a riconsiderare il ruolo della metropoli europea come motore di sviluppo e come luogo dove gli esiti più consistenti della crisi si manifestano in modo acuto.

La locuzione generale e generica "metropoli europea" si riferisce al processo storico che, a partire dalla metà degli anni '90 del secolo scorso, si è dispiegato all'indomani dell'unificazione monetaria e dell'implementazione delle politiche di coesione e riallineamento dei divari tra regioni urbane. A quel processo

l'Europa attribuiva un ruolo essenziale, perché vedeva nelle grandi città gli attori principali di una politica di rafforzamento complessivo della sua competitività, giocata per l'appunto sulla riduzione dei divari e dei ritardi di sviluppo, in un orizzonte di crescente coesione tra regioni continentali e mediterranee.

Alla luce di processi strutturali di una magnitudo imprevista, è necessario tuttavia tornare su quel processo storico e ripartire da divari e differenze che, come dimostra una copiosa letteratura che ha indagato gli esiti principali dell'agenda urbana europea, continuano a persiste-

re e allargarsi. Se per alcuni questo processo è da considerarsi un fallimento della logica europeista della coesione, per altri è l'occasione per ripensare al valore delle differenze e alla portata dei divari in un orizzonte politico rinnovato. Cercherò brevemente di sviluppare questa seconda prospettiva con lo sguardo situato su una esperienza di governo in corso nella più grande città del Sud Italia, a partire da una riflessione sui modi discorsivi, sulle narrazioni e sulle parole che vengono comunemente usate, nel vasto circuito di produzione della "metropoli europea", a proposito di Napoli. Per mettere in evidenza come certe parole non pagano quando a farne le spese sono differenze e complessità sottovalutate o interdette.

I discorsi su Napoli, nel contesto italiano e internazionale, hanno spesso a che vedere con una condizione in bilico tra rinascita e declino, tra bellezza generosa del paesaggio storico e violenza sistemica, tra forme incipienti di povertà e miseria morale e capacità fuori dall'ordinario di "fare comunità". Dallo scudetto del Napoli alla parabola della Sanità (passata da bassofondo a quartiere *hipe* della cultura e delle catacombe ritrovate), la città nei media e negli advertising di piattaforme e tour operator, è quasi sempre raccontata come luogo di divari, più attrattivo per turisti alla ricerca dell'esperienza autentica e un po' *edgy* che la città offre, che per investitori alla ricerca di garan-

zie amministrative e politiche dei loro progetti o per studenti alla ricerca di un posto dove stare che sia alla portata delle loro tasche.

Non occorre sottolineare come l'intensificarsi di queste retoriche conduca a un processo di essenzializzazione della realtà cui si rivolgono, rendendo difficili traiettorie del pensiero e corsi di azione in contrasto con il disegno che portano avanti. In questo, Napoli non sfugge alla sua immagine di città del Sud perennemente sospesa tra morti e rinascite, in contrasto con altre retoriche ur-

*I discorsi su Napoli hanno a che vedere con una condizione in bilico tra rinascita e declino, tra bellezza e violenza*

bane in cui prevale invece il lessico della stabilità e dello sviluppo pensato come traiettoria in avanti. E da questo punto di vista, è come se – nelle parole che la costituiscono – Napoli deragliasse continuamente dal corso della storia e assomigliasse sempre e solo a sé stessa.

Occorre invece soffermarsi su come queste narrazioni di fatto costituiscano una forma organizzata di produzione della realtà che non sposta di molto il baricentro rispetto all'idea di partenza che la metropoli europea come dispositivo storico-politico intendeva contrastare – e cioè

che i divari, i contrasti vanno messi a posto, riallineati, anche se a farne le spese sono le differenze (il mantra delle best practice continua a perseguirci a distanza di quasi 30 anni!). E non aiutano a comprendere in che modo, a fronte di processi massivi come la pandemia, le migrazioni e il cambiamento climatico, le grandi città europee si siano riposizionate cercando di fare fronte alla portata di questa lunga crisi.

In questo, l'accento sulle differenze aiuta a vedere risorse inattese, così come il focus sui divari che aumentano aiuta a trattare in termini etici e politici gli esiti più maligni della congiuntura che viviamo, spingendoci a mobilitare risorse e intelligenze che intervengano su casi concreti piuttosto che lavorare su grandi visioni unificanti.

Affrontare questi temi da un punto di vista situato ci spinge a osservare processi di trasformazione sociale e spaziale che erodono la capacità essenzialista di un certo regime discorsivo di produzione del reale e ci avvicinano a processi di riproduzione della vita urbana che si intramano entro "relazioni di differenza" molto significative.

Come "parla" una città?  
Cosa "dice di sé"?

La domanda è strumentale e serve solo a spostare il focus sulla dimensione fattuale del processo urbano, che in taluni casi segue, ma molto spesso eccede, la dimensione discorsiva cui prima facevamo riferimento. Questa dimensione si dà nell'intreccio costante e spesso impreveduto di



pratiche, spazi, corpi e tecnologie che ogni giorno si sviluppa e modifica sotto i nostri occhi. Tutt'altro che fuori dalla storia, si tratta di un processo radicalmente situato nel suo spazio-tempo, nella sua lingua che evolve, nelle sue forme che cambiano.

La nostra esperienza di lavoro nel campo delle politiche di rigenerazione urbana rappresenta, in questo senso, uno spunto forse utile per ascoltare "le parole di Napoli", per venire a contatto con luoghi, corpi e pratiche che aiutano a comprendere e a trattare il valore delle differenze

e a innovare l'azione politica non come forma di semplificazione del reale, ma come trattamento di problemi complessi.

In questa prospettiva, abbiamo ad esempio lavorato nei luoghi più colpiti dallo stigma della marginalità, della segregazione, del declino morale – i nostri quartieri di edilizia pubblica costruiti dopo il terremoto del 1980 – dove, nel corso di un processo di interazione politica complessa quanto conflittuale, abbiamo ascoltato parole che certamente raccontano la miseria, il travaglio, l'indifferenza, ma che sono anche capaci di restituire un capitale sociale estremamente resistente, creativo e plastico, che si è sviluppato nella difficoltà all'insegna della differenza, del "voler fare la differenza" rispetto al passato, rispetto alle regole della società patriarcale, rispetto alla norma mortifera della criminalità organizzata. Qui abbiamo costruito progetti di rigenerazione urbana dentro le regole strette del PNRR, compiendo uno sforzo – che quei luoghi, quelle pratiche di cittadinanza, quelle forme di resistenza nello spazio ci hanno suggerito – di contestualizzazione di un cambiamento che non è scritto in partenza nelle norme del programma, ma che abbiamo voluto integrare con azioni e politiche parallele di ascolto, accompagnamento e mobilitazione sociale.

Napoli parla di sé offrendo una narrazione della metropoli europea che tenta ad ogni passo di conciliare sviluppo economico e giustizia sociale,

facendo leva sul valore delle differenze e chiedendo uno sforzo politico e intellettuale di superamento della narrazione bloccata tra declino e rinascita che tanto incide su come intendiamo i Sud del nostro paese e dell'Europa. Non è un discorso facile perché richiede azioni mirate, uno sforzo costante di contestualizzazione delle politiche e, nello stesso tempo, la capacità – a partire da queste differenze – di parlare a un contesto più generale.

Ma val la pena seguirlo, contribuire a svilupparlo, come azione sperimentale di risposta alla crisi e come convivenza pacifica tra diversi, in questo tempo difficile che mette alla prova le forme stesse di convivenza che siamo in grado di agire nelle nostre città.

**Laura Lieto (1966)** è Vicesindaco e Assessore all'Urbanistica del Comune di Napoli. Professore ordinario di Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli Federico II, è delegata del Rettore della Federico II per l'internazionalizzazione ed è stata visiting professor alla Columbia University di New York e alla Copenhagen University. Studiosa di pianificazione ed etnografa urbana, si occupa di città informale, processi di urbanizzazione transnazionali e di regolazione. Ha condotto ricerche empiriche sulle pratiche di innovazione sociale in quartieri vulnerabili a Napoli e New York City. Ha lavorato sui processi transnazionali di urbanizzazione e sul ruolo critico dell'architettura nella formazione delle città globali, in particolare nelle città del Medio Oriente.

# Genova e la sua identità sospesa

di **Lorenzo Fiori**

Con l'avvento della prima rivoluzione industriale, il Genovesato inizia a cambiare aspetto. Nel 1853, anno di costituzione della Gio. Ansaldo & Co, alla carrozzabile Strada Reale dei Giovi si aggiunge la prima linea ferroviaria Torino – Genova che sarà allacciata nel 1894 a Ovada e Acqui Terme. I mutamenti nel territorio si susseguono come il propagarsi di un'onda. Nel comune di Sampierdarena, su terreni espropriati all'aristocrazia, l'Ansaldo cresce ma comincia anche a cercare spazi sulla costa: si profilano i primi evidenti segni di una profonda trasformazione paesaggistica. La scala sovrumana degli stabilimenti, la serialità modulare dei capannoni industriali, la rapida costruzione degli impianti, i terreni occupati dai depositi di materiale diventano le manifestazioni di una nuova era, quella delle macchine.

A inizio '900 cresce anche la popolazione, con una esplosione demografica, frutto non tanto del saldo attivo del tasso di natalità, quanto del flusso migratorio dai comuni rurali della provincia, del Piemonte, anche dalla Toscana, dall'Emilia e dalla Lombardia, in risposta alla domanda di forza lavoro dell'Ansaldo.

Negli anni '30 si materializzano nuove modifiche. La superficie occupata dalle fabbriche era pari all'intera area della città storica. La periferia industriale era cresciuta a dismisura: una conurbazione imponente, territoriale ed economica. La municipalità di Genova decide di inglobare i comuni costieri a est e a ovest della città storica e lungo le valli di Bisagno e Polcevera: nasce la "Grande Genova". A questa scelta del regime fascista per dare maggiore dignità amministrativa a una periferia dominata dalle fabbriche, non seguono però interventi urbanistici. Pochi anni dopo, nell'ambito della riorganizzazione della viabilità tra il centro cittadino e Sampierdarena, si dà inizio allo sbancamento del colle di San Benigno, dove sorgevano le fortificazioni e le caserme di metà '800, per fare spazio al piazzale di ingresso alla Camionale, la nuova autostrada che collega Genova con la pianura padana. Quel che restava del promontorio verrà poi distrutto dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale. Le inespugnabili Mura Nuove, vanto dell'antica Repubblica, cadevano per effetto del progresso anziché sotto i colpi del cannone.

I materiali di riporto vengono impiegati per i riempimenti a mare per nuovi moli portuali, dando inizio a una prassi urbanistica che accompagnerà l'industrializzazione successiva della costa occidentale e ne cambierà ulteriormente il volto. Nel 1951 si riprende il Piano Sinigaglia per l'ammodernamento dell'industria siderurgica, con lo spostamento sulla costa delle acciaierie. Il progetto procede spedito con lo sversamento in mare di enormi cassoni di cemento armato e milioni di metri cubi di materiali di riporto provenienti dalle colline circostanti per creare dal nulla l'area pianeggiante necessaria alla costruzione degli impianti della più estesa acciaieria dell'epoca. Si guadagnano al mare circa 200 mt e il profilo costiero di Cornigliano muta radicalmente, ponendo quesiti sulla contrapposizione tra istanze produttive e istanze ambientali e paesaggistiche. "L'industrializzazione del mare" si materializza secondo il medesimo schema su tutto il tratto costiero a ponente di Genova: riempimenti a mare a Sestri per l'ingrandimento del cantiere navale così come a Pegli per la costruzione dell'aeroporto, per finire con la costruzione del porto container di Prà-Voltri. La centralità dell'acciaio, di cui in quegli anni l'Italia diverrà uno dei maggiori produttori mondiali, si riverbera anche nelle scelte architettoniche e urbanistiche della città.

Gli abitanti di Genova crescono e l'urgente necessità di cubature abitative per alloggiare le migliaia di sfollati rimasti senza casa favorisce la colonizzazione a ritmo serrato delle colline che cingono la città senza tuttavia un preciso piano urbanistico: la costruzione dei grandi insediamenti residenziali che caratterizzano il panorama cittadino procede secondo logiche speculative, eludendo le considerazioni urbanistiche in tema di viabilità e collegamenti. L'edificazione degli alloggi non si traduce in quartieri «dedicati» ma si estende a macchia su tutto il territorio urbano. A partire dalla fine degli anni '90 prenderà avvio la deindustrializzazione, con essa la necessità di riqualificare le aree dismesse. Oggi Genova è impegnata a ricercare una nuova identità, tra passato e futuro. Verso il mare è in costruzione il *waterfront*. Verso la montagna si sta completando il terzo valico per l'alta velocità ferroviaria. Si progetta lo spostamento della diga foranea per le mega navi porta-container. La sopraelevata continua a dividere porto e mare dal centro storico ma un nuovo tunnel dovrebbe sorgere. La sfida per una nuova identità tra passato e futuro sarà vinta se Genova troverà il coraggio di tornare a crescere demograficamente, ringiovanendosi.

**Lorenzo Fiori** è direttore della Fondazione Ansaldo dal 2020. Laureato presso il Politecnico di Milano, vanta una lunga esperienza di oltre 35 anni nei settori dell'Aerospazio, della Difesa e della Sicurezza ricoprendo diversi incarichi in FIAR - Fabbrica Italiana Apparecchiature Radioelettriche, Galileo Avionica, Selex e Finmeccanica dove ha svolto il ruolo di Chief Technology Officer e poi SVP Strategie per tutto il Gruppo. La Fondazione Ansaldo, costituita nel 2000 a Genova, si occupa di acquisizione, conservazione, digitalizzazione e valorizzazione di archivi storici propri e di terzi, di ricerca storico industriale, di didattica per le scuole e di formazione manageriale e tecnologica.

# Ripensare e ripensarci per una vera città del futuro

di **Benedetto Levi**

Oggi conosciamo un mondo e lo viviamo come se fosse l'unico possibile. Eppure, in passato l'immaginazione ci ha portato non molto lontano dalla realtà attuale. Abbiamo immaginato città con macchine volanti e *androidi sintetici*. Al cinema, già molti anni fa, abbiamo visto sugli schermi gli effetti dell'apocalisse e dei potenziali utilizzi dell'intelligenza artificiale. Da sempre, ci siamo adattati e poi ci siamo evoluti. E in ogni *crisi* siamo riusciti a progredire verso un sistema sempre nuovo, più digitalizzato e interconnesso. Anche le città, dunque, sono cambiate. A loro volta hanno dovuto riadattarsi per rispondere alle "nuove" esigenze dei singoli, diventando sempre di più il centro nevralgico in cui favorire nuovi rapporti, nuovi modi di lavorare e di vivere. In questi anni, le telecomunicazioni hanno giocato un ruolo fondamentale nel connettere le persone, collegare i territori, saldare i divari, ricucire i *cleavages* di rokkiana memoria vecchi e nuovi. Per quanto sia un'immagine retorica abusata, resta quanto mai vera e attuale. La potenza – e il potere – delle telecomunicazioni risiede nella sua funzione, ovvero di collegare, cambiare il modo in cui l'essere umano guarda e misura le dimensioni di spazio e di tempo, potendo attraversarle con modalità e con velocità inimmaginabili. Se all'inizio dell'Ottocento la possibilità di entrare in contatto a diverse decine di chilometri di distanza era una cosa quasi fantascientifica, oggi è un aspetto che non stupisce più e che ognuno di noi dà per scontato. Comprensibile per i nativi digitali, un po' meno per chi ha vissuto la transizione dal telefono a rotella all'iPhone. Oggi collegarsi con il 5G dalla vetta del Gran Sasso, poter chiamare liberamente amici e parenti a New York, oppure lavorare a 500 chilometri dal luogo di lavoro sembra essere diventata una proprietà intrinseca dell'essere umano.

Su questo aspetto, gli anni appena trascorsi hanno sottolineato la necessità di ripensarci e di ripensare tutte le infrastrutture che favoriscono questo nuovo modo di concepire la vita: se, da un lato, la pandemia ha stimolato una riflessione sul ripensare il modo di intendere la società, dall'altro non ha visto di pari passo una riflessione collettiva sul valore delle infrastrutture di telecomunicazione, che ci

permettono di vivere in modi e dimensioni nuove. Praticamente mai, se non in ristrette cerchie di addetti ai lavori, ci si sofferma sul prodigio della tecnica rappresentato dalle telecomunicazioni e dai loro sviluppi, dalle loro performance sempre migliori, e dalle incredibili possibilità di progresso umano che queste offrono ad ognuno di noi. A fine Ottocento, le reti telefoniche erano considerate al pari delle reti elettriche e di quelle del gas, come i filobus e i tram. Una necessità per il singolo cittadino, che ha adattato e modificato la propria quotidianità in funzione dello sviluppo urbano e tecnologico del tempo. Così facendo, si è assistito allo sviluppo delle *reti* urbane, la città è diventata la dimensione fondante delle infrastrutture a rete e si è arrivati ad un progressivo aumento delle aree da connettere: prima fra città, poi fra regioni, fra Stati e infine tra continenti.

Oggi ci stiamo continuando ad evolvere. Il mondo come lo conosciamo oggi tra pochi anni non esisterà più e lo sviluppo di una rete innovativa che sia più moderna, performante e di qualità è ormai una responsabilità condivisa e imprescindibile. In questa attività, le città sono per eccellenza il nostro habitat per poter rafforzare le connessioni umane, abilitare la creazione di nuovi modelli sociali e industriali, ma anche il contesto naturale che ci ospita in un rapporto di *odi et amo*. A differenza dello stupore e dell'ammirazione ottocentesca, però, oggi siamo davanti ad un atteggiamento indifferente, talvolta finanche ostile verso l'infrastruttura di telecomunicazione, che può essere percepita come strumento pericoloso, invadente e innaturale. Ma allora che senso avrebbe imparare a guidare se poi non si hanno le strade giuste per viaggiare? Dobbiamo rilanciare la riflessione sul rapporto fra la città e le infrastrutture, che dovrà cambiare e divenire un rapporto di amore reciproco, il viatico per un Rinascimento Digitale, in cui le infrastrutture saranno al servizio della città e dei cittadini e perfettamente inserite nel contesto sociale, artistico, architettonico e urbanistico in cui operiamo. La città, invece, potrebbe aprirsi con benevolenza alle infrastrutture, perché è proprio grazie a queste che si potrà concretamente progettare e realizzare una transizione verso modelli sociali più inclusivi, sostenibili e interconnessi.

Verso un mondo ancora tutto da immaginare.

**Benedetto Levi** è Amministratore Delegato di *iliad*. Nato nel 1988 a Torino, dopo la laurea in ingegneria logistica e della produzione al Politecnico di Torino, ha conseguito un master in Management alla Scuola Superiore di Commercio di Parigi (ESCP Europe). È membro del Consiglio Generale di Asstel e componente del Consiglio di Amministrazione di Unieuro. Dal 2010 al 2018 ha ricoperto diversi incarichi manageriali tra Torino, Londra e Parigi. Ha fondato prima una startup specializzata nella vendita di accessori per smartphone, poi è diventato Country Manager Italia e Vicedirettore Generale International per Captain Train (oggi parte del gruppo Trainline, leader europeo della vendita online di biglietti ferroviari). Dal 2018 è Amministratore Delegato di *iliad* Italia S.p.A.

# Asia



*Ci sono certe ossessioni della modernità che non penso siano «tout court» positive per il futuro. Sono, tra tante:*

- a. La velocità. Tutto, assolutamente tutto, deve succedere più «in fretta», anzi immediatamente. Immediatamente deve succedere la nascita, consumo e morte di qualsiasi evento, di qualsiasi cosa prodotta.*
- b. La Leggerezza. L'uomo deve eliminare la forza di gravità, il peso. Tutto deve essere leggero, leggerissimo e se non è leggero deve “sembrare” leggero. Tutto deve un po' volare. Un ingegnere molto famoso ha detto: «È bello costruire sempre più in alto».*
- c. La violenza. L'eroismo, il rischio mortale, l'astuzia, il furto e l'assassinio sono segni di forza, di mascolinità, di vittoria.*

*I grattacieli all'orizzonte contengono velocità, leggerezza, violenza, astuzia, furto e – perché no? – forse anche assassinio. Chi li abita?*

**Ettore Sottsass, Foto dal finestrino**

# Cina, viaggio al termine della città

di **Andrew Stokols**

Prima ancora che il treno partisse dalla stazione ferroviaria di Pechino Ovest, un messaggio automatico dell'addetto al treno ci ha annunciato l'importanza nazionale della linea che stavamo per percorrere. La ferrovia Beijing-Xiong'an è un corridoio di trasporto di importanza strategica nazionale. Svolge un ruolo significativo nel sostenere lo sviluppo integrato della regione di Pechino Tianjin Hebei e della Nuova Area di Xiong'an.

Poi siamo partiti, costeggiando i grattacieli che si estendono alla periferia di Pechino e infine prendendo

velocità mentre il treno sfrecciava lungo i viadotti di nuova costruzione che ci portavano a sud attraverso la piatta campagna dell'Hebei: file e file di campi, pioppeti e villaggi che passavano sotto di noi mentre volavamo a 200 chilometri all'ora. Sul treno c'era una manciata di persone, la maggior parte delle quali è scesa a metà strada all'aeroporto di Daxing, il secondo grande *gateway* internazionale della capitale, inaugurato nel 2019. Quando siamo arrivati alla nostra destinazione finale, solo una manciata di persone è scesa accanto a me. Il simpatico

jingle risuona in sottofondo mentre il treno rallentava.

“Benvenuti alla stazione di Xiong'an, questa è la destinazione finale del nostro treno”.

Il tetto della stazione, a forma di disco volante, sembra ispirato al concetto di “gocce di rugiada su una foglia di loto” e presenta 17.700 pannelli solari fotovoltaici che, a quanto pare, produrranno energia elettrica sufficiente ad alimentare parte dell'illuminazione della stazione e altri requisiti energetici<sup>1</sup>.

La stazione in sé era per lo più vuota. Nelle vicinanze c'erano gli scheletri semidefiniti di edifici per uffici in costruzione. Ho trovato subito il mio autista che mi aspettava nel parcheggio di fronte alla stazione e siamo partiti, passando davanti alla “China Communications Science and Technology Innovation City”, uno dei tanti progetti di questo tipo in costruzione a Xiong'an da parte di importanti imprese statali centrali per dare vita a un distretto commerciale che si svilupperà intorno alla stazione. Sebbene inizialmente temessi che non ci fossero autisti in questa zona rurale dell'Hebei, l'autista è arrivato in pochi secondi. Non c'era carenza di autisti nella zona. Alcuni degli autisti che mi hanno accompagnato in giro per la zona nei giorni successivi mi hanno raccontato che dalla fondazione della città, gli sforzi per ridurre l'inquinamento nella zona avevano

portato alla chiusura di molte piccole fabbriche. C'erano pochi lavori da fare per gli abitanti dei villaggi trasferiti e la delocalizzazione su larga scala delle imprese da Pechino non era ancora avvenuta. Il tragitto dalla stazione ferroviaria all'area di Rongdong mi ha portato ad attraversare un paesaggio rurale pianeggiante punteggiato di paesi, con pochi segni dello sviluppo della città fino a quando il mio autista è uscito dall'autostrada, guidandomi lungo una strada fiancheggiata da nuove torri di appartamenti.

L'autista mi ha lasciato allo Xiong'an Convention Center and Exhibition Hotel e sono entrata nella grande hall, dove un poster verticale con le zone umide di Baiyangdian salutava gli ospiti provenienti da Pechino e Tianjin con un jingle che faceva rima solo in mandarino. Quando ho fatto il check-in, l'unico ospite straniero qui per quanto ne so, il personale dell'hotel mi ha gentilmente dato il benvenuto a Xiongan e mi ha detto che ero stato “promosso a una vista sul lago”. Mi sono chiesto a quale lago si riferissero. Tuttavia, ho apprezzato l'*upgrade*. Ho chiesto informazioni sulle attrazioni locali al fattorino, un giovane ventenne che mi ha detto di essersi trasferito qui da Zhangjiakou, una città nel nord della provincia di Hebei. “A dire il vero non c'è molto da vedere qui intorno”, mi ha detto ridacchiando nervosamente.

<sup>1</sup> Zhou M, Zhuang H, Li C and Su X. Xiong'an station, China – how the largest station in Asia was built in just 2 years. In *Proceedings of the Institution of Civil Engineers* - n 175(3), 2022, pp. 113–118.

Non appena ho inserito la mia chiave elettronica nell'interruttore, le luci si sono accese e la TV ha iniziato a trasmettere musica drammatica. Le tende si sono aperte lentamente e il sole di metà pomeriggio ha illuminato la stanza, arredata con un semplice gusto contemporaneo e minimalista, di colore beige, con alcuni tocchi morbidi di mobili in legno in stile vagamente tradizionale cinese. Il video mostrava scene dell'hotel e della città, treni ad alta velocità e un aereo che decollava verso il tramonto.

Con la musica drammatica che suonava, ho aperto le tende per scoprire la vista lago che mi era stata riservata.

Sotto c'era un piccolo parco con uno stagno al centro di un insieme di edifici a forma di cortile alti circa 10 piani. A destra, nella parte nord del complesso, si trovava il fulcro: il centro congressi. Con un tetto spiovente di grondaie dolcemente rovesciate che si rifacevano vagamente all'architettura tradizionale cinese, la sua facciata racchiusa in una cornice di pannelli metallici rosso scuro e fronteggiata da un portico progettato in stile *dougong* che riprendeva la tradizionale costruzione a travi di legno intrecciate che di solito reggeva senza chiodi i templi e altri palazzi imperiali, l'edificio era elegante e sobrio.

Nel 2016 il Consiglio di Stato ha emanato una direttiva che chiedeva di porre fine all'architettura "sovradimensionata, xenocentrica, strana"

e priva di tradizione culturale, oltre a chiedere la fine delle strutture private. Xi aveva già criticato l'architettura d'avanguardia straniera, come l'edificio della CCTV di OMA, facendo presagire un allontanamento dall'ossessione per le archistar internazionali e una più ampia svolta conservatrice che è stata accelerata solo di recente, favorendo la cultura cinese "tradizionale" e il controllo del governo sulla cultura popolare. L'architettura avrebbe seguito stili cinesi più classici, pur incorporando tecnologie e materiali di costruzione moderni. Xiong'an sembra essere una dichiarazione di ritorno ai principi tradizionali della progettazione cinese nell'architettura pubblica moderna.

Nell'aprile del 2017 Xi Jinping ha

*Xiong'an sembra essere una dichiarazione di ritorno ai principi tradizionali della progettazione cinese nell'architettura pubblica*

annunciato il proposito di costruire una città nuova di zecca fuori Pechino. Situata a 100 chilometri a sud-ovest di Pechino, la nuova città è stata chiamata Xiong'an, un *port-manteau* delle contee di Xiongxian e Anxin, dove sarebbe stato ubicato il progetto. La motivazione principale del progetto era il trasferimento delle "funzioni non capitali" da Pechino, dove il grave inquinamento

e gli interminabili ingorghi stradali minacciavano la qualità della vita. Un altro obiettivo perseguito era lo "sviluppo coordinato" della regione di Pechino-Tianjin-Hebei, o Jing-Jin-Ji. Lo sviluppo di una nuova città satellite rafforzerebbe l'economia della Cina settentrionale, da tempo in ritardo rispetto ai cluster di città del Delta del Fiume delle Perle e del Delta del Fiume Yangzte. La costruzione di città completamente create da zero non è una novità per la Cina: negli ultimi decenni il Paese ha intrapreso il processo di urbanizzazione più rapido del mondo e molte città cinesi si sono espanse attraverso "nuove aree" sul loro perimetro, per un totale, secondo alcune stime, di oltre 600 "zone di sviluppo" o *kaifa qu* entro il 2020. La Cina ha anche costruito numerose zone economiche speciali (ZES) per attrarre investimenti e promuovere la crescita, la più famosa delle quali è Shenzhen, promossa da Deng Xiaoping per dare il via alla "Riforma e all'apertura". Xiong'an conferma, ma anche rimodella, la dipendenza della Cina dall'urbanizzazione come motore della crescita economica e riflette il cambiamento delle priorità per una nuova fase di sviluppo. Con l'obiettivo di trasferire le "funzioni non capitali" al di fuori di Pechino, Xiong'an assomiglia ad altri progetti di "trasferimento della capitale" su larga scala, come la città amministrativa di Sejong in Corea del Sud o Putrajaya in Malesia, che

non hanno delocalizzato completamente la capitale ma hanno costruito una nuova città amministrativa satellite per alcuni ministeri o funzioni "non essenziali". Nonostante, o forse proprio a causa delle sue ambizioni, Xiong'an incarna anche la contraddizione di affidarsi all'ennesimo megaprogetto per risolvere i problemi urbani della Cina. Pur promettendo uno sviluppo di "qualità superiore" o "incentrato sull'uomo", la costruzione di Xiong'an ha replicato e amplificato alcuni degli aspetti più problematici dello sviluppo urbano cinese, come ad esempio lo sfollamento di centinaia di migliaia di abitanti dei villaggi, le cui case sono state distrutte per far posto alla nuova città.

**Andrew Stokols** è un urbanista, designer e ricercatore. Attualmente è dottorando al MIT presso il Dipartimento di Studi Urbani e Pianificazione, Gruppo Progettazione e Sviluppo della Città. L'attuale ricerca di Andrew esplora le varietà di urbanismo digitale che stanno emergendo in tutto il mondo, attingendo alle prospettive della scienza politica, degli studi scientifici e tecnologici (STS) e della teoria urbana per esplorare la co-evoluzione dello spazio urbano e delle tecnologie digitali e i modi in cui i governi nazionali utilizzano sempre più lo sviluppo urbano per incubare nuovi settori economici e proiettare il potere nazionale.

# La metamorfosi gentile di Tokyo

di **Giorgio Pasquilini**

Quando ho visitato Tokyo per la prima volta, quattordici anni fa, nonostante l'atmosfera caotica e i numerosi stimoli, immediatamente la mia curiosità è stata catturata da un aspetto in particolare: abbandonando le vie principali e muovendo pochi passi in una qualsiasi via laterale, il rumore scema mentre appare immediatamente una moltitudine di piante, collocate dagli abitanti all'interno o all'esterno della proprietà, ovunque vi sia anche il più piccolo spazio disponibile; negli interstizi fra le case, sotto una scaletta o in un minuscolo spazio compreso fra la strada e un portone di accesso

all'abitazione.

Questi spazi di risulta si trasformano in minuscoli giardini e donano alla strada un'atmosfera di serenità. Il passaggio di scala che avviene dalle vie trafficate principali ai vicoli interni è impressionante. Qui gli edifici, di dimensione molto ridotte, raramente superano l'altezza di due piani. Il loro carattere, minuto, eterogeneo e provvisorio, comunica una certa vicinanza con gli esili elementi vegetali mossi delicatamente dal vento e collocati all'interno di vasi di ogni forma e dimensione, accostati tra loro in modo apparentemente casuale.

In seguito ai miei studi ho avuto modo di comprendere come ciò che aveva suscitato istintivamente la mia curiosità fosse non solo una caratteristica peculiare del paesaggio urbano di Tokyo, ma anche un chiaro ed evidente segno di continuità rispetto alla sensibilità spaziale propria della tradizione giapponese. Come evidenzia l'architetto Kisho Kurokawa, i giapponesi hanno la peculiare capacità di assorbire elementi di altre culture senza rinunciare alla loro visione del mondo; per questo anche se i grandi cambiamenti storici ne hanno costantemente introdotti di nuovi, essi hanno sempre saputo rielaborarli o metterli semplicemente a fianco alle proprie abitudini senza stravolgerle.

## Le metamorfosi di Tokyo

Il fitto tessuto di case in legno di Edo (Tokyo dal 1867), già fortemente provato dal terremoto del 1923, fu devastato nel 1945 dalle azioni belliche. Per la sua ricostruzione ebbero scarso successo i piani unitari, e questa avvenne, piuttosto, all'insegna di una crescita caotica ed irregolare. Il suolo era suddiviso in piccoli appezzamenti ognuno dei quali apparteneva ad un diverso proprietario terriero. La qual cosa portò all'odierna «forma urbana caratterizzata dal sovraffollamento con edifici di varie forme e differenti scale»<sup>1</sup>. I tokyologi insistevano sulla continuità fra Edo e Tokyo e giustificavano gli stravol-

gimenti sostenendo che la caratteristica dominante della città fosse proprio quella dell'adattabilità al cambiamento. Tutti gli aspetti che fino ad allora erano giudicati negativamente cominciarono ad essere riconsiderati. Così il disordine visivo della città venne interpretato come ordine nascosto.

L'architetto Ryue Nishizawa osserva che «le città giapponesi sono diverse dalle città europee in quanto tutto cambia, le strade come lo stile di vita»; e aggiunge: «Anche se si dice che il paesaggio di Tokyo è brutto e sporco esso ha un punto di forza: è in costante cambiamento. Si può avvertire questa vibrazione». Sostiene Yoshiharu Tsukamoto dello studio Atelier Bow Wow che «nel paesaggio di Tokyo si avvertono i 60 anni che ci sono voluti per crearlo e si prova una sensazione che va oltre l'artificialità». E ancora: «Quando cammini per Tokyo, puoi notare che gli stili architettonici sono cambiati ogni dieci anni. Le differenze sono immediatamente percepibili e riguardano i materiali, i portoni, le finestre, ma i diversi edifici sono disposti sul territorio in ordine casuale. Sono rare le città che cambiano in così poco tempo. Le strutture degli anni '60, specialmente gli edifici in malta e legno, alterati dal vento e dalla pioggia, sembrano appartenere naturalmente all'ambiente, a differenza di quelle degli anni '80, i quali sono fatti di materiali sintetici

<sup>1</sup> Nobuyuki Yoshida, *Towards a New Architecture-scape*, in "The Japan Architect" n. 66, 2007.

<sup>2</sup> Yoshiharu Tsukamoto x Ryue Nishizawa, *Discussing the Contemporary Urban Landscape*, "The Japan Architect" n. 66, 2007.

o rivestimenti in pietra»<sup>2</sup>. Il continuo cambiamento porta, quindi, ad un paesaggio in cui si susseguono in ordine casuale edifici appartenenti a differenti epoche e tale alternanza di elementi differenti sembra comunicare un processo di trasformazione che ne investe il grado di artificialità. Il cambiamento continuo porta, dunque, ad una condizione di differenza ed eterogeneità che, unita alla mancanza di aderenza ad una regola urbana precostituita, è in grado di suscitare un senso di sorpresa nel fruitore che lo spinge alla scoperta di spazi e situazioni sempre nuove; ossia lo induce all'esperienza del luogo attraverso il movimento, legando così, indissolubilmente, lo spazio urbano all'attività che vi si svolge, ovvero lo spazio al tempo dell'azione. Tale qualità emerge con chiarezza ancora maggiore dalle seguenti parole di Fujimoto: «Non esistono regole che indichino il tipo di residenza che può essere aggiunta o il modo in cui aggiungerla. Questo processo produce rapporti di vicinanza fra vari tipi di residenza che ordinariamente non sarebbero adiacenti; la qual cosa genera alcuni spazi armoniosi ed altri incongrui, ovvero, condizioni spaziali eterogenee che appaiono casuali ma sono affascinanti e piene di sorpresa»<sup>3</sup>. Questa condizione, come osservava il linguista e semiologo francese Roland Barthes, conduce il fruitore ad orientarsi nello spazio urbano di Tokyo come all'interno di una foresta attraverso un rapporto fisico e percettivo con gli elementi, i

quali, isolati nello spazio, acquistano l'evidenza del simbolo. L'orientamento avviene tramite «una sorta di rivelamento geografico a partire da un punto di riferimento conosciuto», accentuato dalla mancanza di un codice esterno che regoli la collocazione degli indirizzi. Le strade non hanno nome e non esiste una numerazione sequenziale che leghi la strada all'edificio. La «città non può essere conosciuta che grazie ad una attività di tipo etnografico: bisogna orientarsi non con un libro, l'indirizzo, ma con lo stesso camminare a piedi, con la vista, con l'abitudine, con l'esperienza: ogni scoperta è insieme intensa e fragile, non potrà essere ritrovata che grazie al ricordo di quella traccia che ha lasciato in noi»<sup>4</sup>, ovvero, come sostiene lo storico Gunter Nitschke a proposito dello spazio tradizionale, attraverso la riemersione dei simboli del luogo nella memoria. Lo spazio urbano di

*I giapponesi hanno la peculiare capacità di assorbire elementi di altre culture senza rinunciare alla loro visione del mondo*

Tokyo è apprezzato in quanto luogo di esperienza multisensoriale. La sua condizione, espressione di un continuo cambiamento, introduce la variabile temporale che trova un corrispettivo nella sua fruizione che non può prescindere dall'esperienza sensibile. Nell'ar-

chitettura giapponese tradizionale, i recinti o le porte che individuano la proprietà sono sempre permeabili, il giardino ha il ruolo di mediare il rapporto tra la casa e la Natura incontaminata mentre l'interno e l'esterno sono uniti e separati dallo spazio cuscinetto della veranda (*engawa*) o dalle facciate stratificate tipiche della residenza urbana. Allo stesso modo gli spazi della moderna Tokyo sono caratterizzati dalla presenza di zone vaghe, minuscoli giardini che mediano, senza divenire cesura netta, il rapporto tra i diversi elementi della città.

Proprio in virtù degli spazi interstiziali, spesso semi pubblici, camminare a Tokyo è qualcosa di molto differente rispetto all'esperienza che si fa in una città occidentale. Il grado di libertà aumenta così come gli stimoli. Tali spazi, separati debolmente dallo spazio pubblico tramite bassi muri, recinzioni permeabili o semplicemente attraverso il passaggio tra asfalto e terreno permeabile, tendono a divenire l'estensione naturale dello spazio della strada.

La città sfuma i suoi confini fino a farsi paesaggio. A questo punto appare evidente come questo modello di città sia riconducibile al concetto tradizionale, ovvero il senso giapponese del luogo che, secondo la definizione di Nitschke, si può tradurre come «esperienza soggettiva dei simboli distribuiti nello spazio»<sup>5</sup>.

Esso segna un netto spartiacque rispetto alla modalità occidentale di percepire ed ammirare i luoghi: nel

Giappone tradizionale lo spazio inteso in senso fisico da osservare da un punto privilegiato, tipico della cultura occidentale, diventa di importanza subordinata rispetto all'esperienza che se ne fa nel tempo. Lo spazio è fondamentalmente un vuoto in cui si avverte una tensione. Esso attende il sopraggiungere del simbolo transitorio che lo significhi e attraverso il quale scaturisce l'atmosfera. Sparito, il simbolo svanisce la magia in un processo che continua a ripetersi ritmicamente man mano che il tempo passa e che il fruitore si muove, cammina, scopre, fa esperienza.

**Giorgio Pasqualini** è architetto, ha studiato alla Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza" e all'Ecole d'Architecture de Versailles, laureandosi a Roma nel 2004. Nel 2012 ha conseguito il Dottorato di Ricerca in "Architettura-Teoria e Progetto" presso la Facoltà di Architettura dell'Università Sapienza di Roma. Nel suo studio si è concentrato sul ruolo del simbolo nello spazio nell'architettura giapponese tradizionale e contemporanea. Dal 2004 al 2008 ha collaborato con lo studio di architettura "Labics" di Roma, per il quale ha diretto numerosi concorsi internazionali in qualità di project leader. Nel 2010 ha fondato Piano B Architetti associati. Dal 2012 collabora con l'associazione culturale Open City Roma.

<sup>3</sup> Sou Fujimoto, *Many many many... loose algorithms*, in "The Japan Architect" n. 77, 2010.

<sup>4</sup> Roland Barthes, *L'empire des signes*, Éditions d'Art Albert Skira s.a., Genève, 1970; tr. it., *L'impero dei segni*, collana gli struzzi, Einaudi, Torino, 1984.

<sup>5</sup> cfr. Gunther Nitschke, Ma: *The Japanese sense of place in old and new architecture and planning*, in *Architectural Design* n.3, marzo 1966.

# Delirious NEOM, il Rinascimento saudita

di Antonio Marseglia



NEOM è il nome ideato da Sua Altezza Reale Mohammed bin Salman, Principe Ereditario per una nuova città che dovrebbe sorgere nel 2025 nella provincia di Tabuk, in Arabia Saudita. L'etimologia di NEOM deriva dall'accostamento della parola *neo*, dal greco antico "nuovo", e la prima lettera della parola "Mustaqbal", in arabo "futuro". La M è anche la prima lettera del principe ereditario Mohammed bin Salman.

La città annuncia le sue intenzioni nel *payoff* che quasi sempre l'accompagna: NEOM. *Made to change*, ovvero "creata per cambiare". Per comprendere questa nuova città, bisogna oscillare tra l'esperienza del mondo reale, nelle sue forme

e nella scala delle città "ordinarie", e l'esperienza di un mondo immaginifico ed ideale. Nella tensione tra questi due opposti l'Arabia Saudita sta rilanciando e urlando la propria nuova identità al mondo, che osserva circospetto e si interroga: cos'è NEOM?

NEOM è un ambizioso progetto di sviluppo economico e urbano che investe un'area di 26,500 chilometri quadrati sulle coste nordorientali del Mar Rosso. Annunciato nel 2017 dal governo saudita come parte di un più ampio piano di diversificazione economica, la città è stata pensata come «futuristica e sostenibile. Una città ideale, simbolo del ruolo di grande potenza economica e cul-

turale a cui ambisce l'Arabia Saudita». Il principe saudita Mohammed Bin Salman ha recentemente sintetizzato: «Se Dio lo vorrà, il prossimo Rinascimento globale avverrà entro 30 anni in Medio Oriente».

Nei frequenti viaggi che da Roma mi portano a Dubai, sorvolo lo spazio aereo saudita e dal finestrino riesco a scorgere il deserto e grossi complessi rocciosi, un paesaggio apparentemente inospitale, ma che nella visione di Neom diventa lo sfondo che accoglierà la città ideale. *"You see desert, we see opportunities"*, recitava uno dei primi video promozionali della campagna di lancio mediatico di Neom; *"Voi vedete il deserto, noi vediamo opportunità"*. Le opportunità sono molteplici in effetti: NEOM punta a diversificare l'economia saudita oltre al settore petrolifero, ad aprire ad investimenti in settori come la tecnologia, il

turismo, le energie rinnovabili e la logistica, a diventare l'Arabia Saudita un *hub* per l'innovazione e la ricerca tecnologica e scientifica, attraendo talenti e imprese all'avanguardia, creando opportunità di crescita economica e sviluppo di competenze.

La città è progettata esplorando nuovi principi insediativi e intende porsi quale un nuovo modello di urbanesimo, per promuovere nuove idee e valori, nuovi stili di vita e culture.

Non mancano le sfide poste da una simile aspirazione. Il finanziamento di NEOM richiede enormi sforzi e una solida strategia in grado di assicurare un flusso costante di investimenti, sia nazionali che internazionali, per sostenere il progetto a lungo termine. Sono note esperienze simili e su scala minore, come Masdar City di Abu Dhabi che hanno visto scemare negli anni l'interes-

se o hanno subito bruschi rallentamenti. La tecnologia proposta intende rendere la città eco-sostenibile, ma la dimensione su una così vasta scala (i progetti di Neom sono definiti Megaprojects) entra in conflitto dialettico se si considera anche il suo impatto ambientale. Bilanciare la crescita economica con la sostenibilità ambientale comporta un ripensamento dell'intero processo di gestione e di monitoraggio, ben più complesso di quanto avviene sulla singola scala architettonica o su comparti urbani in ambienti già antropizzati.

Anche a livello culturale, la creazione di una città di "nuova fondazione", di matrice globale e di ambizione futuristica implica l'attenta valutazione rispetto agli attuali equilibri socio-etnografici locali. La regione in cui si trova Neom è stata oggetto di antiche tensioni politiche e conflitti e la localizzazione del progetto su un territorio vergine, insieme alle controversie legate allo sgombero della tribù Huwaitat, residente storica dell'area, hanno già acceso un vivo dibattito. Garantire la sicurezza e la stabilità della città è fondamentale per attirare investitori e abitanti e per dare credibilità all'intera visione.

Ma come si inserisce la visione nella storia centenaria della penisola Araba? Riyadh, Jeddah, Mecca, Medina sono i principali centri urbani del regno saudita che hanno radici storiche e culturali profonde. La loro struttura urbana è radicata nella tradizione e nella storia dell'Arabia Saudita e in più in generale del mondo islamico. Osservando le città islamiche nel loro sviluppo pre-moderno (modernità intesa come l'inizio dell'esplorazione petrolifera) è possibile

accorgersi di un impianto insediativo irregolare, quasi spontaneo, o ancora della mancanza di alcuni elementi urbanistici tipicamente occidentali, quali piazze o di altri elementi pubblici di spicco nel tessuto urbano. Quello che aveva formato il cuore delle città di ascendenza classica, foro o agorà, presente in quasi tutte le città italiane (europee), trova solo raramente una eco, come ad Aleppo, dove diventa sahn della Grande Moschea, o, in epoca assai più tarda, a Samarcanda, con il suo Registan, e a Isfahan, in Iran, con il suo monumentale Maidan. Salvo casi rarissimi, la città non prevede piani programmatici di sviluppo, ma è costituita da uno spazio informale costruito intorno alle moschee, o ai grandi mercati *suk* o ancora come evoluzione della casba.

NEOM, dunque, stravolge gli assunti della città tradizionale islamica ponendosi in totale rottura (ideologica) con quella parte di mondo arabo più reazionaria e conservatrice, mirando ad attirare una comunità internazionale di liberi pensatori, con l'obiettivo di immaginare un futuro migliore e affrontare le sfide globali. A sostegno della Saudi Vision 2030, si pianifica un'economia circolare a zero emissioni di carbonio, mentre il design rivoluzionario e innovativo mira a ridurre l'espansione urbana migliorando la vivibilità delle città. «NEOM è una zona economica speciale; il nostro lavoro innovativo in diversi settori non solo diversificherà l'economia del Regno, ma offrirà soluzioni di cui potranno beneficiare altre parti del mondo» recita con convinzione uno dei mantra commerciali su uno dei tanti canali di comunicazione NEOM. La narrazione è

una componente essenziale delle grandi trasformazioni che attendono l'Arabia Saudita e nello specifico dei progetti che insieme compongono NEOM: The Line, Trojena, Oxagon, Sindalha potrebbero suonare come parole sconosciute o quasi. Per gli addetti ai lavori sono, invece, parole che risuonano come grandi promesse urbane o pezzi di futuro. Basta pensare che "The Line" è una città lineare che avanza senza ostacoli per 170 chilometri per collegare da Est a Ovest il Mar Rosso, ed esprime un modello urbano che stravolge la percezione della città stessa come la viviamo oggi e da secoli. Si inserisce nella storia delle grandi trasformazioni urbane come la Griglia di Manhattan, il grande piano di espansione di Barcellona, fino alle Città Giardino di Howard (1898) e concettualmente, la sua pianificazione prosegue esperienze e sperimentazioni precedenti come la città lineare di Arturo Soya (1880) o gli studi su Algeri di Le Corbusier a ancora le provocazioni dell'architettura radicale italiana.

Sono tante le prestigiose firme di design internazionale coinvolte nel progetto e al lavoro per tradurre la visione di NEOM (e della corona saudita) in modelli insediativi rivoluzionari ma credibili, futuristici e realizzabili. La Biennale di Architettura di Venezia ha dedicato una intera sezione dal titolo "Zero Gravity Urbanism" e il tema del nuovo urbanesimo proposto da Neom offre numerosi spunti nella ricerca, ponendo sotto la lente i problemi dell'urbanizzazione legati alla sovrappopolazione e al cambiamento climatico.

NEOM è stata infatti progettata per essere all'avanguardia in termini di de-

sign e architettura, e il progetto mira a incorporare tecnologie di punta, come veicoli elettrici autonomi, edifici sostenibili e un ambiente urbano futuristico. Grazie a questa propulsione innovativa, la città impone una nuova visione del futuro urbano e di rinnovamento sociale dell'Arabia Saudita, con una forte enfasi sulla sostenibilità e la tecnologia. Non a caso il piano strategico Vision 2030 del governo include strategie che vanno dall'implementazione di progetti digitali e infrastrutturali all'affrancamento delle donne dai vincoli delle leggi islamiche e creare una forza lavoro più creativa e dinamica. Tra tradizione e futuro, paesaggi incontaminati e urbani, risorse combustibili che finanziano la transizione ecologica, speculazione edilizia e modelli urbani sperimentali, NEOM affronta sfide significative, imponendosi come un fertile laboratorio di ricerca, i cui esiti potranno porsi come modelli (virtuosi o fallimentari) per sfide globali.

La sfida principale rimarrà quella sociale, e potrà dirsi vinta se un giorno a NEOM si svilupperà una comunità urbana riconoscibile, con un'identità culturale definibile e definita, simile a quella dei newyorkesi o dei parigini di oggi.

**Antonio Marseglia** è un architetto con una vasta esperienza nel campo dell'architettura e della progettazione urbana, cofondatore di City Meta Lab, studio di architettura con sede a Roma, Dubai e Malmo che opera principalmente in Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Cina. In qualità di Senior Design Manager e Project Leader dello Studio Fuksas a Roma ha guidato e completato, per oltre 10 anni, numerosi progetti internazionali.

## L'evoluzione di un continente che ha “fame” di infrastrutture sostenibili

Il continente asiatico sta attraversando una rapida trasformazione urbanistica, con una crescente migrazione verso le città e la nascita di nuovi centri. Tutto questo pone sfide significative, come una maggiore necessità di infrastrutture e servizi avanzati e una domanda energetica da gestire limitando l'impatto ambientale.

Tra il 2000 e il 2015 la popolazione urbana dell'area è aumentata di oltre 725 milioni di persone e si stima che incrementerà di altri 688 milioni entro il 2030. Questa straordinaria crescita porterà alla nascita di 18 Mega City entro il 2025 (con il 72% nella sola Cina). Allo stesso tempo, questo fenomeno interesserà centri e zone limitrofe sino ad oggi secondari, per i quali sarà fondamentale prevedere uno sviluppo urbanistico sostenibile, realizzando reti di infrastrutture efficaci e soluzioni innovative, nell'ottica di *smart cities*.

Le città del futuro si estenderanno su vaste aree, sempre più in crescita ai confini dei centri attuali, rendendo necessario lo sviluppo di sistemi di *Smart Mobility* per garantire la possibilità di transito alla popolazione, limitando l'impatto ambientale ed energetico. L'implementazione di nuove reti intelligenti di infrastrutture sociali e di trasporto, nonché il loro miglioramento e potenziamento, saranno un motore fondamentale della crescita urbanistica sostenibile degli anni a venire. Settore industriale chiave, il trasporto del domani sarà basato sempre più su soluzioni tecnologiche innovative e sostenibili per contrastare le sfide poste dall'urbanizzazione, come inquinamento della qualità dell'aria e traffico cittadino: problematiche in buona parte ancora da risolvere in diversi centri dell'Asia. In questo contesto, tuttavia, le città diventeranno dei veri *hub* di investimento, dei laboratori sperimentali in cui trovare risposte alle sfide attuali in sinergia con amministrazioni, imprese e mondo della ricerca scientifica e sociale, offrendo soluzioni sostenibili e tecnologicamente avanzate.

L'implementazione di sistemi di trasporto alternativi a quello su gomma, per migliorare la qualità dell'aria e la viabilità delle città tramite mezzi che garantiscano comfort, flessibilità e sicurezza, passa per l'innovazione e per gli investimenti in tecnologie avanzate. Proprio in questa direzione si inserisce l'impegno di Hitachi, attiva

nella creazione di infrastrutture che creano nuovo valore per le comunità e che si fanno promotrici di uno sviluppo urbano sostenibile, in risposta alle sfide globali attuali. In Asia, il gruppo è coinvolto in numerose iniziative in diversi settori, dai trasporti all'energia rinnovabile passando per la digitalizzazione dei processi industriali. Tra questi, rientra la creazione di una ferrovia nelle Filippine, che collegherà Solis (Manila) e la città di Malolos. Il progetto, finanziato dalla Japan International Cooperation Agency, coprirà circa 35 chilometri e nove stazioni e ridurrà le emissioni di carbonio incoraggiando l'uso di mezzi di trasporto pubblico tecnologici e sostenibili, contribuendo a diminuire il grande traffico di autovetture che si registra a Manila.

Nell'ambito energetico, invece, Hitachi ha sviluppato Es Navi, un sistema di condizionamento dell'aria in grado di regolare i livelli di raffreddamento in base a fattori come i cambiamenti meteorologici e l'attività umana negli edifici, per ottimizzare il consumo energetico a Petaling Jaya (Kuala Lumpur). Il sistema Es Navi estrae e archivia i dati in formato digitale, ai quali i responsabili degli edifici possono accedere in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo al fine di personalizzare le operazioni quotidiane e ottenere un risparmio energetico efficace.

Non vi è dubbio che la crescente urbanizzazione del continente asiatico porrà sfide sempre più grandi da affrontare per le città e le società dell'area. Per gestirle al meglio, è necessario intervenire sinergicamente e investire contestualmente nello sviluppo di infrastrutture sostenibili e *smart*, per promuovere prosperità e una migliore qualità della vita.

# Africa

An aerial photograph of a city in Africa, likely Johannesburg, taken from a high vantage point. The city is densely packed with buildings of various heights and colors, including several prominent skyscrapers. The scene is bathed in the warm, golden light of sunset or sunrise, creating a hazy atmosphere. In the foreground, the silhouettes of trees and foliage are visible against the bright sky.

*Da tre giorni sono qui, a 5 o 6 chilometri dalle sorgenti del Nilo, ospite dei miei zii che hanno la loro capanna nella selva sotto gli alti alberi sonori.*

*Di solito vengo qui per prendere il fresco ma anche e forse soprattutto per sedermi vicino alle tombe di mio nonno e mia nonna principessa russa e mio padre. Le tombe sono in mezzo a una piccola radura: sono coperte di erba e prendono il sole – non c'è altro, soltanto naturalmente le scimmie e gli uccelli che urlano e i leopardi che passano, e vicino alle tombe, con lo zio, abbiamo costruito una comoda pancasdraio di legno e pietra e foglie – per stare vicino alle tombe a riposare e tenere compagnia ai morti. Io voglio bene ai morti, non perché sono i miei, ma voglio bene a tutti i morti e mi fanno pena tutti i morti di tutte le razze e di tutte le morali e non capisco perché nessuno gli tiene mai compagnia.*

*Secondo me, tutti quelli che muoiono dovrebbero essere messi in bei posti e tutti dovrebbero avere un albero e una panca vicino, perché qualcuno gli possa tenere compagnia e i morti dovrebbero essere mescolati ai vivi come è in certi paesi che lasciano le capre e le mucche pascolare in mezzo alle tombe e la gente camminare: i morti secondo me non dovrebbero essere messi nelle scatole di conserva che sono i cimiteri.*

*Questa idea delle scatole è come dire che i corpi non valgono niente, una cosa noiosa da mettere da parte: ma invece i poveri corpi che diventano terra sono l'unico contatto reale e vivo per restare con i morti che siamo noi stessi – la stessa fatica sempre di continuare a vivere, lo stesso sudore e le stesse paure, gli stessi pallori e le stesse lacrime, la stessa sorpresa per le cose che succedono, la stessa percezione che la vita c'è, chissà come, e non c'è, tanto non si sa come è.*

**Ettore Sottsass, *Molto difficile da dire***

# Una nuova Capitale per un nuovo Egitto

di Ibrahim Maarouf

Sul sito internet di *The Capital Egypt* il benvenuto si accompagna a un auspicio: «The smart city of tomorrow». Il testo dichiara: «La nuova capitale contribuirà a rafforzare e diversificare il potenziale economico del Paese creando nuovi luoghi in cui vivere, lavorare e visitare. Per attirare le persone verso questa nuova capitale, al suo interno verranno stabiliti una serie di sviluppi catalizzatori chiave. Ciò includerà un nuovo distretto amministrativo governativo, un distretto culturale e un'ampia varietà di quartieri urbani». Le promesse per i cittadini riguardano un "traffico intelligente", con

strade ben progettate con monitoraggio delle congestioni del traffico e degli incidenti, "utilità intelligenti" che consentano la gestione di energia elettrica, gas e acqua per ridurre consumi e costi, una "città sicura" con la copertura di tutte le parti della città con telecamere a circuito chiuso e sensori di controllo integrati nel centro di controllo cittadino, "Edifici intelligenti" che identificano automaticamente i modi più efficaci per risparmiare risorse e garantire un ambiente sano, una "gestione intelligente dell'energia" che consenta di concentrarsi sull'energia rinnovabile per un ambiente verde, utilizzando

l'IoT per risparmiare consumo energetico, ed infine una "città connessa" con infrastrutture in fibra ottica che colleghino ogni edificio utilizzando la tecnologia.

La storia de Il Cairo è millenaria e inizia come quella di molte altre città, con un piccolo insediamento e agglomerato urbano. Nel corso dei secoli, la città è costantemente cresciuta fino a raggiungere le dimensioni attuali, quelle del Grande Cairo, che comprende anche parti di Giza e conta più di 20 milioni di persone. Una popolazione vastissima, che spesso risiede in insediamenti spontanei e informali che hanno reso evidente la necessità di individuare una soluzione alla latente esigenza abitativa de Il Cairo. Ma come realizzarla? In passato, gli egiziani hanno tentato di costruire nuove comunità urbane come Sadat City, a 93 chilometri da Il Cairo, con l'intenzione di trasferirvi alcune funzioni amministrative. Prima di Sadat era stato preso in considerazione il sobborgo di Nasr City, situato a circa 20 chilometri dalla città vecchia. Non è quindi la prima volta che l'amministrazione egiziana prova a contrastare il sovraffollamento della Capitale creando nuovi centri urbani. Da qui nasce la necessità di creare un nuovo progetto, potenzialmente in grado di ospitare circa il 50% della popolazione attuale de Il Cairo. Uno spazio urbano in grado di costituire un'estensione fisica della città esistente, di ospitare le attivi-

tà amministrative della Capitale, di offrire nuove infrastrutture di collegamento e di impiegare soluzioni innovative e all'avanguardia, orientate all'*high-tech*.

Questa è la Nuova Capitale Amministrativa d'Egitto, che rappresenta anche un nuovo paradigma per vivere e lavorare. Un ampliamento progettato per facilitare le connessioni con Il Cairo e per risolvere gli inevitabili e gravi problemi di traffico legati anche al sovrappopolamento e all'alta densità abitativa.

*Non mancano riferimenti ad alcuni elementi storici simbolici dell'Egitto, come Pyramids City, un progetto che interpreta l'elemento iconico egiziano della piramide con materiali e trattamenti contemporanei in grado di evocare l'incontro tra passato e futuro*

Non si tratta quindi della creazione di una nuova capitale, ma del trasferimento di alcune delle sue funzioni altrove. Non è la prima volta, nella storia dell'Egitto, che si verifica qualcosa di simile. In passato, ad esempio, Alessandria era una città lineare e il distretto di El Manshiyya, una delle zone più antiche, ne era il centro amministrativo e commercia-

le tra il XIX e il XX secolo. Tuttavia, a partire dal 1924 prese forma un nuovo distretto suburbano, ispirato all'esperienza urbanistica europea delle città giardino: Smouha City. Oggi a Il Cairo è in corso una dinamica analoga: l'amministrazione sta spostando il fulcro centrale de Il Cairo e New Cairo, verso una nuova area che sarà chiamata "Nuova Capitale Amministrativa". Il Cairo rimarrà comunque una città importante, ma espanderà il suo spazio vitale per rispondere alla sovrappopolazione e alla presenza di 20 milioni di abitanti – un numero destinato a raddoppiare nei prossimi decenni – che la rende una delle metropoli più densamente popolate del mondo.

Nella storia di Alessandria e de Il Cairo, quindi, vi sono delle similitudini. Per dimensioni, però, la nuova capitale amministrativa avrà un impatto unico sull'intero continente africano arrivando ad occupare un'area di oltre 500mila metri quadrati: includerà grattacieli commerciali e residenziali, tra i quali una torre alta 385 metri, destinata a diventare l'edificio più alto dell'Africa.

In questa nuova città, che sorge a 45 chilometri dall'attuale capitale, si sono già trasferiti alcuni funzionari pubblici impiegati nei diversi centri ministeriali. Nonostante, al momento, i collegamenti privati in auto rimangano gli unici affidabili, il progetto è pensato per efficientare il trasporto pubblico – sarà possibile raggiungere il centro della Nuova Capitale dall'aeroporto in soli 30 minuti – e impiegare energie rin-



novabili. Non mancano riferimenti ad alcuni elementi storici simbolici dell'Egitto, come Pyramids City, un progetto che interpreta l'elemento iconico egiziano della piramide con materiali e trattamenti contemporanei in grado di evocare l'incontro tra passato e futuro. Al centro della Nuova Capitale dovrebbe sorgere anche The Iconic Tower, un grattacielo

che con i suoi settantasette piani è destinato a diventare l'edificio più alto del continente. I lavori, in corso di costruzione, si ispirano alla forma di un obelisco faraonico. Il grattacielo diventerà un punto di riferimento iconico al pari della Torre del Cairo, considerata il monumento più famoso d'Egitto dopo le piramidi di Giza e, per oltre dieci anni, la struttura più alta d'Africa. The Iconic Tower, realizzata in collaborazione con la società cinese CESC, declina il patrimonio iconico dell'antica civiltà egizia in chiave contemporanea.

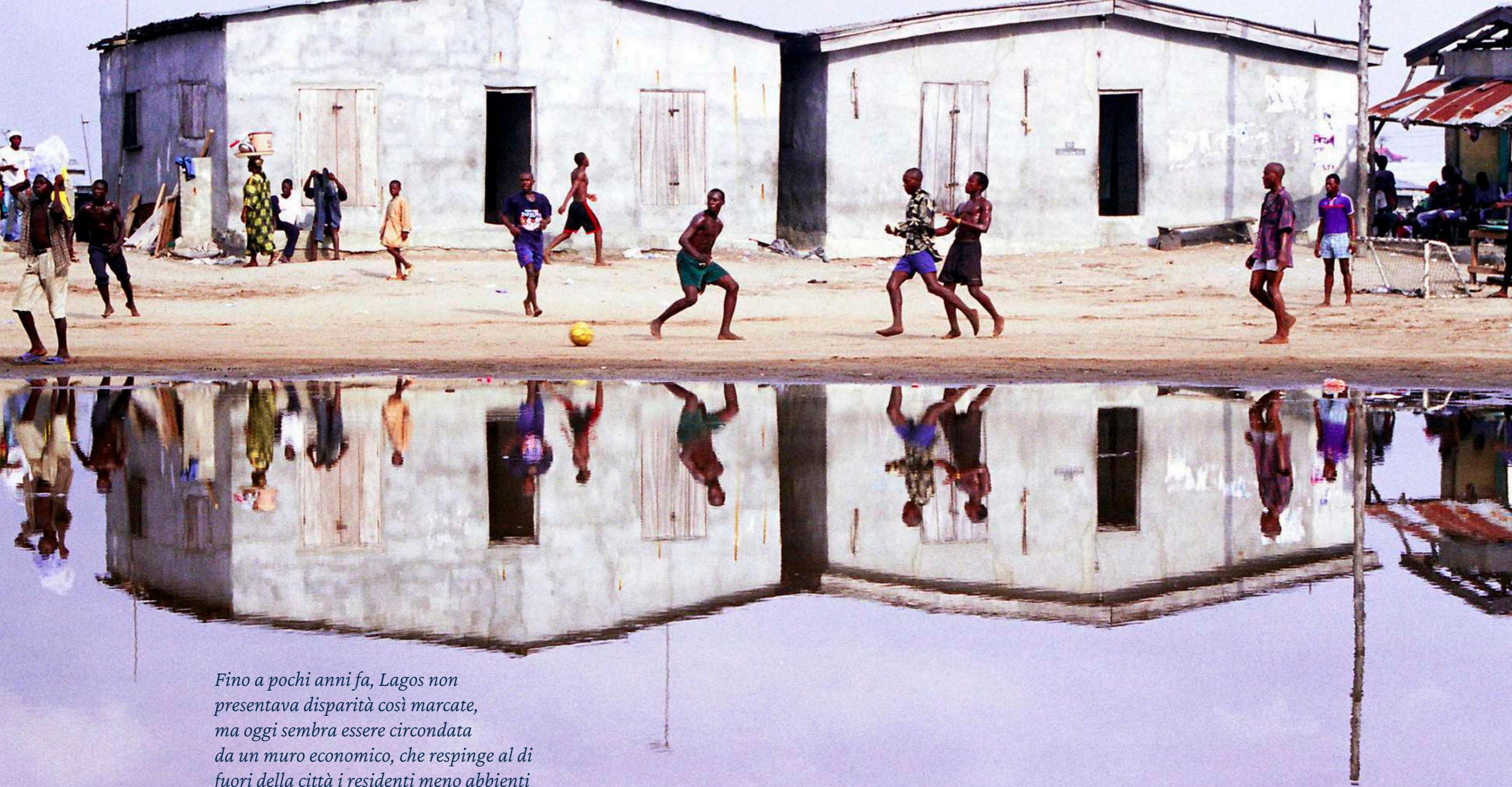
Il progetto della Nuova Capitale Amministrativa dovrebbe essere completato con una nuova linea della metropolitana, che renderà possibile raggiungere la città da Il Cairo. L'attuale linea nacque negli anni '80 in risposta alla necessità di trasporto di massa della più grande e densamente popolata città dell'Africa, Il Cairo appunto, per rispondere ai disagi e alle difficoltà dei residenti. Il successo del progetto per la creazione della nuova metropoli dipenderà anche dalla sua accessibilità. A causa della crisi economica alcuni progetti hanno subito ritardi, il che rende difficile completare i lavori entro la data prevista: il 2030.

La Nuova Capitale Amministrativa è stata progettata per essere una città sostenibile e all'avanguardia, tanto che alcuni progetti specifici sono stati interamente concepiti con un approccio di efficienza energetica. Il piano impiegherà materiali all'avanguardia per generare e conservare energia elettrica, nel rispetto di un

approccio a fonti rinnovabili che consenta l'annullamento degli sprechi grazie a tecnologie modernissime.

Al centro della nuova capitale si trova il Fiume Verde, un giardino che evoca l'impianto di Central Park di New York e che svolge un ruolo cruciale per l'intera area urbana. Si tratta di un grande parco lineare, all'interno del quale scorre il più lungo fiume artificiale al mondo: progettato per aumentare le terre destinate all'agricoltura e ridurre la dipendenza dalle importazioni di beni alimentari, consentirà di riciclare e trattare l'acqua e di alimentare molteplici laghi artificiali.

**Ibrahim Maarouf** è professore di Storia e teorie dell'architettura presso l'Università di Alessandria. Qui insegna diversi moduli di Storia dell'architettura, Teorie dell'architettura, Critica architettonica e Progettazione esecutiva. È specializzato in ricerche mirate con particolare interesse per gli aspetti storici, le tendenze architettoniche contemporanee, la critica, l'identità locale e il contestualismo. Inoltre, è attivamente coinvolto nell'editoria scientifica, compresa la redazione e la revisione di articoli di ricerca grazie al suo ruolo di membro del comitato editoriale della serie di libri Springer e di revisore dell'*Architecture and Planning Journal* (Beirut Arab University, Leb.) e dell'*Alexandria Engineering Journal* (Alexandria University, Egitto). A lui si deve la fondazione, nel 1999, della società di consulenza Design, Architects and Engineers. È inoltre cofondatore di Historian Architects, un'organizzazione che riunisce appassionati di storia e architettura per esplorare le diverse culture.



*Fino a pochi anni fa, Lagos non presentava disparità così marcate, ma oggi sembra essere circondata da un muro economico, che respinge al di fuori della città i residenti meno abbienti*

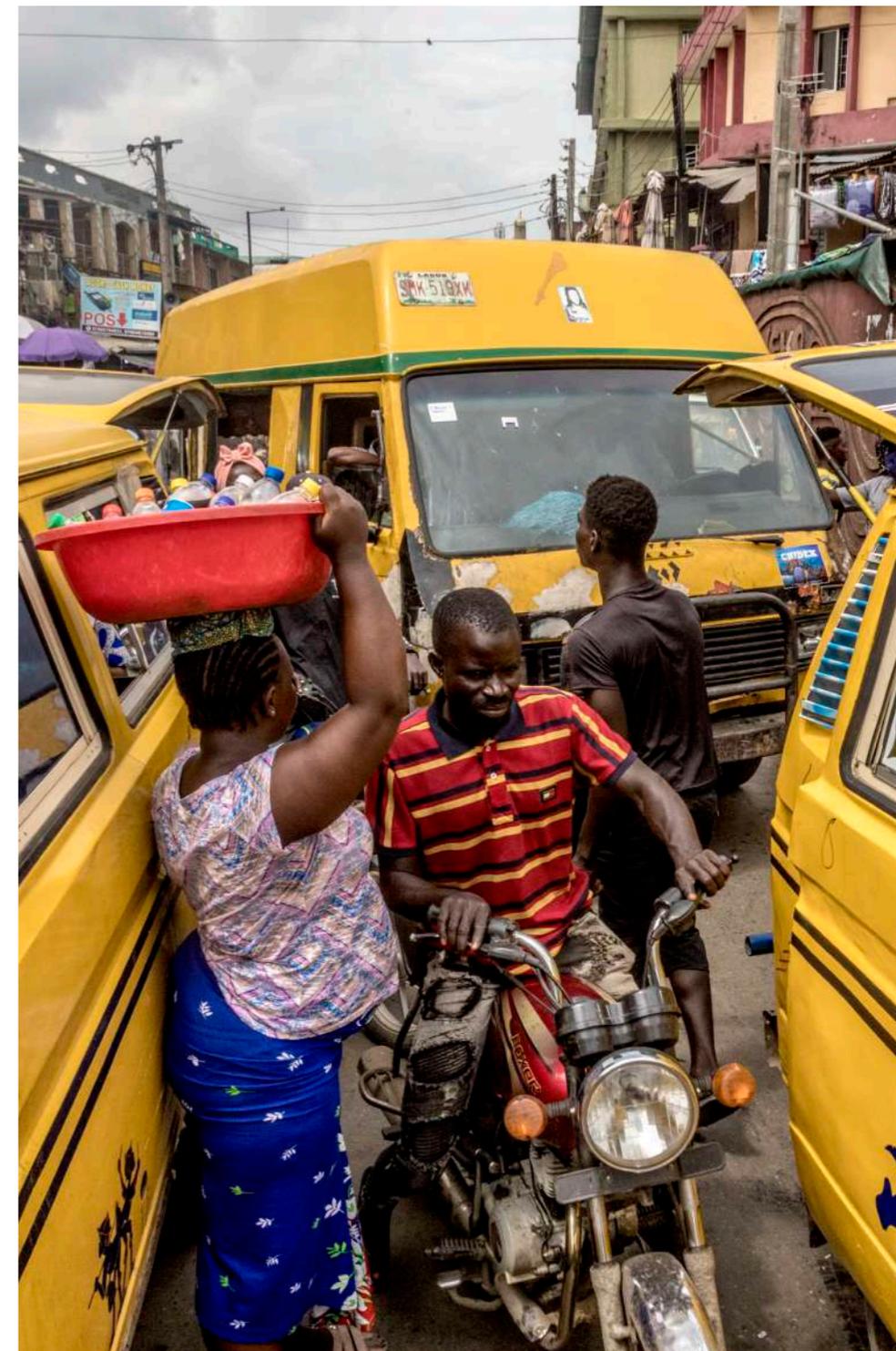
# Nella giungla di cemento di Lagos

Intervista a cura di **Elisa Russo**  
 Fotografie di **Andrew Esiebo**

Andrew Esiebo è un fotografo nigeriano nato a Lagos, la più grande città dell'Africa, capitale industriale della Nigeria. Si descrive così: *«Mi definisco un narratore visivo e un artista basato sull'obiettivo fotografico. Ho un forte interesse per la condizione umana, finalizzato ad analizzare come gli individui affrontano le sfide della vita, lottano per un futuro migliore e navigano i diversi spazi. Crescendo a Lagos, ho assistito alla continua trasformazione della città. Oggi Lagos è una metropoli densamente popolata, dove tutti si contendono il proprio posto. Per me è fondamentale osservare il comportamento umano in questo vasto amalgama urbano di tradizione e modernità, tutte intrecciate tra loro».*

## Contrasti urbani

Nelle sue opere, Andrew Esiebo cattura il rapido sviluppo urbano della Nigeria, così come la ricca cultura e il patrimonio del Paese. *«Mi incuriosisce questo intreccio: da un lato della città si vedono architetture antiche ed edifici abbandonati, dall'altro architetture contemporanee. Ci sono molti elementi che rendono la città bella e all'avanguardia,*





*ma si percepisce che in passato è mancata un'attenta pianificazione urbana. La città è cresciuta in modo spontaneo, per la sua strada. Se consideriamo i trasporti, oggi costituiscono una grande sfida per la città: le persone devono lottare per trovare il modo di spostarsi, e lo stesso accade con gli alloggi. La città non ha sistemazioni residenziali adeguati per le masse, quindi la gente continua a costruire, a volte non rispettando le norme urbanistiche. È una sorta di incontro tra vecchio e nuovo, e la gente ha dovuto trovare il proprio modo di negoziare, navigare o sopravvivere in città. Ciò rende la città piena di energia».*

#### **Calcio non convenzionale**

Tra i progetti di Andrew Esiebo c'è *Love of It*, un suggestivo progetto che si concentra sull'esplorazione della presenza multiforme del calcio nella vita quotidiana. In particolare, questo progetto è incentrato sulla Nigeria, dove il calcio trascende i confini degli stadi tradizionali, facendosi strada in vari ambienti non convenzionali. *«L'immagine dei ragazzi che giocano a calcio illustra bene il funzionamento della città: non ci sono campi da calcio designati, quindi i ragazzi individuano aree qualsiasi, che potrebbero essere sul ciglio della strada o di fronte a un edificio pubblico, e iniziano a giocare. Le persone si adattano e improvvisano; il confine tra spazio pubblico e privato è piuttosto labile. Alcuni spazi, seppure pubblici, non sono percepiti tali e i cittadini non li utilizzano propriamente. Al contrario, alcuni spazi privati sono impiegati come se fossero pubblici. Lagos è una città caratterizzata da interazioni organiche e spontanee, ma non deriva da una totale assenza di regole o di pianificazione urbana. Piuttosto, è il risultato di una mancanza di progettazione attenta, che ha portato i residenti a forgiare il proprio modo di vivere».*

#### **Una città impegnativa**

Lagos è una delle megalopoli più estese al mondo: secondo alcune stime, pur sempre approssimative, l'area metropolitana ospita circa 21 milioni di persone. *«In questa città, la qualità della vita dipende dalla propria creatività: è necessario impiegare ingegno nel modo in cui ci si muove negli spazi pubblici e privati. Un esempio lampante si può trovare quando si cerca di parcheggiare davanti a un'attività commerciale o a un negozio. Anche se qualcuno potrebbe lamentarsi e segnalare che il parcheggio è vietato in una particolare area, ciò non implica necessariamente che lo sia. Si tratta piuttosto di una percezione che l'individuo ha dello spazio, che non gli appartiene, ma che comunque è percepito come proprio. A volte mi ritrovo a chiedere a queste persone: "Non sei il proprietario di questa strada, vero?". Per me Lagos è una città piena di energia e di contrasti. È un luogo di profonde disuguaglianze, dove il divario tra ricchi e poveri è enorme, eppure spesso convivono gomito a gomito. Si tratta di disuguaglianze evidenti: in alcune aree, gli edifici e le infrastrutture mostrano uno sfarzo impressionante, ma nelle immediate vicinanze le abitazioni magari appaiono fatiscenti. Il divario tra ricchi e poveri è enorme, ma allo stesso tempo la città offre numerose opportunità. In mezzo alle tante sfide, si nascondono potenziali soluzioni innovative».*

#### **Esclusione sociale e disuguaglianza**

Nata come città portuale, Lagos è diventata un centro di commercio, industria e arte. Tuttavia, è alle prese con l'arduo compito di accogliere e sostenere la popolazione, in rapida crescita, e di contrastare l'esclusione sociale e le disuguaglianze. *«Lagos sta subendo una trasformazione significativa, caratterizzata dallo sviluppo di nuove infrastrutture, tra cui una linea metropolitana (metropolitana leggera), e dalla costruzione di edifici moderni. Tuttavia, queste nuove strutture e infrastrutture rimangono spesso al di fuori della portata del cittadino medio. Di conseguenza, coloro che non possono permettersi di partecipare a questa trasformazione si ritrovano di fronte a una scelta difficile: o si trovano a vivere per strada all'interno della città o sono costretti a trasferirsi al suo esterno. Fino a pochi anni fa, Lagos non presentava disparità così marcate, ma oggi sembra essere circondata da un muro economico, che respinge al di fuori della città i residenti meno abbienti. Lagos non è ancora una destinazione turistica, ma l'interesse degli investitori privati sta gradualmente crescendo, molti scelgono aree prossime al lungomare per costruire strutture alberghiere. La mia preoccupazione rispetto a questi progetti è legata alle ripercussioni di questi investimenti. Anno dopo anno, la minaccia dell'innalzamento del livello del mare e delle inondazioni delle aree costiere continua a crescere, soprattutto nelle aree vulnerabili della città. Solo alcune aree privilegiate, come Eko-Atlantic, sono riuscite a risolvere il problema delle inondazioni con progetti sostenuti da investitori privati. Progetti i cui costi sono proibitivi per i comuni cittadini».*

### Vita notturna

Lagos è nota anche per le sue strade animate e la sua vivacità notturna. I progetti di Andrew Esiebo raccontano la pulsante vita notturna della città, fatta di bar, club e locali che si animano dopo il tramonto. *«Negli ultimi anni, Lagos ha subito una notevole trasformazione della sua vita notturna, segnata da un'impresionante impennata di eventi. Le persone, spesso stressate e piene di energia, cercano vie di fuga per godere delle ore sottratte alle tenaglie del caos della città. Questo vivace aspetto della città si contrappone alla reputazione di Lagos quale luogo pericoloso in cui avventurarsi. La vita notturna della città anima i diversi quartieri, sia quelli più benestanti sia quelli delle classi meno agiate. La musica gioca un ruolo fondamentale in questo scenario, poiché la ricca cultura musicale contribuisce in modo decisivo alla vibrante vita notturna della città, un vivace arazzo di colori ed esperienze, che ha ispirato il mio progetto. Ci tengo a rivelare questo aspetto di Lagos perché la città è spesso associata alle percezioni di pericolo, criminalità e infrastrutture inadeguate. Eppure, questo aspetto della città emana gioia e passione autentiche. Trasmette il desiderio delle persone di riunirsi, alla ricerca di un po' di svago e di una tregua dalle sfide della vita quotidiana».*



### L'influenza africana nello scenario dell'arte contemporanea

La Nigeria contribuisce alla crescente affermazione delle arti africane nello scenario dell'arte contemporanea internazionale: il designer Demas Nwoko ha ricevuto nel 2023 il prestigioso Leone d'oro alla carriera della Biennale di Venezia. *«L'arte africana sta acquisendo popolarità, forse perché il mondo ha raggiunto un punto in cui è più incline a riceverlo. C'è un crescente desiderio di assistere, comprendere e apprezzare l'arte e la cultura africana. È importante ricordare che le arti e la cultura africana sono state vivaci per molto tempo, ma solo oggi sembra essere giunto il momento di scoprirle, conoscerle e abbracciarle. La ricchezza e la diversità della cultura africana sono davvero notevoli. Personalmente trovo l'arte africana stimolante. Le nostre espressioni culturali, sia attraverso la musica che l'arte, hanno la capacità unica di elevare lo spirito umano, indipendentemente dalle sfide che dobbiamo affrontare. Trasmettono un forte senso di positività e sono fonte di ispirazione a livello internazionale».*

### Una megalopoli in fermento

Si dice che nessuno conosca con certezza il numero di abitanti di Lagos. I demografi locali sostengono che ogni giorno 5.000 persone migrano a Lagos, per lo più dalla campagna nigeriana, e la crescita della città sembra inarrestabile. Un recente sondaggio condotto dalla fondazione sudafricana Takedia ha rilevato che il 73% dei giovani nigeriani ha espresso l'interesse a emigrare entro i prossimi tre anni. *«A questo punto della mia vita, mi sono stancato degli ambienti urbani. La mia aspirazione è quella di vivere in un'area remota, caratterizzata da una natura incontaminata, meno veicoli, un inquinamento ridotto e con minore densità abitativa. Lo stress e l'inquinamento che accompagnano la vita in città mi hanno stancato. Spesso ho l'impressione di dover continuamente destreggiarmi nel netto contrasto tra gli stili di vita. Lagos, che spesso descrivo come una "giungla urbana", è dominata dal cemento. Di conseguenza, attualmente preferisco vivere in un ambiente più appartato e verdeggianti, che trovo immensamente piacevole. Ciononostante, mi ritrovo a tornare in città quasi ogni giorno o almeno ogni settimana. Questa scelta mi porta serenità e mi consente di instaurare un legame più profondo con la natura».*

**Andrew Esiebo** è un narratore e artista visivo e con la fotografia indaga temi come la sessualità, il calcio, la cultura popolare, l'urbanesimo, la migrazione, la religione e la spiritualità. Vive e lavora in Nigeria, e il suo lavoro è stato ampiamente esposto e il suo interesse per le questioni sociali ha portato a collaborazioni con diverse istituzioni, tra cui il King's College di Londra, l'Università di Padova in Italia e il National Geographic Magazine. Le sue opere fanno parte di diverse collezioni private e pubbliche, tra cui: Musée du Quai Branly, Arts in US Embassies, Museum for Fine Art, Houston, Sina Jina Collection e Harry David Art Collection. È membro dell'African Photojournalism Database, un elenco di giornalisti visivi africani emergenti e professionisti istituito dalla World Press Photo Foundation e da Everyday Africa.

# Johannesburg: la città (non) immaginaria

di Sarah de Villiers

Secondo i più recenti rapporti mondiali, il Sudafrica risulta il Paese con i maggiori tassi di disuguaglianze al mondo: in primo piano Johannesburg, anche a causa della più alta densità di popolazione del Paese. Secondo la Banca Mondiale (2018), il Sudafrica registra il più basso coefficiente Gini – indice che rileva la disparità tra i redditi più bassi e quelli più alti – al mondo. Questo dato rappresenta la vetta di un più ampio e comune scenario globale, nel quale solo il 6% circa dei redditi totali del mondo viene ripartito tra il 60% della popolazione mondiale, molta della quale si trova nel Sud del mon-

do. Eppure, è noto che una parte di Johannesburg (in particolare il quartiere di Sandton) detenga il chilometro quadrato più ricco del continente africano. L'estetica della bellezza e dell'orrore sono strettamente intrecciate in questo interessante caso urbano. A Johannesburg la bellezza è uno strumento politico di aspirazione, un segnale politico di ingiustizia ma anche di una pratica emergente di attenzione autodeterminata da parte di alcuni cittadini e dei creatori della sua immagine.

In una città di ricche e affascinanti contraddizioni, e nella “città dell'oro”, ciò che luccica risalta tanto quanto lo

stato di rovina. Fin dalle sue origini, Johannesburg è esistita come un'oasi di speculazione, ambizione e aspirazione. È una città che presenta la rara peculiarità urbana di non trovarsi vicino ad alcun corpo d'acqua. Il suo immaginario, la sua documentazione e la sua storia iniziano con la scoperta dell'oro, nell'ultima parte del XIX secolo, quando i primi coloni europei vi si trasferirono alla ricerca di questo metallo prezioso e ricercato. Johannesburg è stata creata e animata quasi unicamente da tali speranze e dalla volontà di tentare fortuna: una scommessa per ottenere “valore”, potere e terra, estraendola dalla polvere. In seguito, con la sua crescita, divenne una grande potenza economica per il Paese e per gli imperi colonialisti che ne beneficiavano. La metropoli iniziò anche a mostrare aspirazioni di “bellezze” provenienti da altri luoghi del mondo, con l'adozione all'interno del paesaggio urbano di elementi architettonici e ingegneristici europei e americani. In quella fase, lo sguardo della città era rivolto al di sotto del suolo e al di fuori dei propri confini, ignorando le esperienze vissute dai lavoratori in miniera.

Dopo gli eventi della guerra anglo-boera, le classi dirigenti di Johannesburg intrapresero azioni estreme di ingegneria urbana radicale. Il *Group Areas Act* sudafricano del 1950 impose nette barriere spaziali alle aree razziali non bianche impiegando barriere naturali, come i fiumi, “rigide barriere create dall'uomo”, come

ferrovie o autostrade, o, in mancanza di queste, aree cuscinetto costituite da ampi terreni deserti.

Il razzismo è stato così incluso nella pianificazione urbana ed economica della città e del Paese, con il 70% della popolazione dell'epoca allontanato dal centro della città per essere trasferito in *township* con scarse risorse, spesso in zone contaminate dal punto di vista ambientale. In queste aree erano vietate la proprietà terriera individuale e le attività commerciali. Secondo la *Pass Law*, le persone di colore dovevano esibire un passaporto per potersi trasferire nelle zone economiche dei bianchi. La mappa della pianificazione territoriale dell'apartheid e i lasciti imposti dal governo divennero dispositivi che gestivano l'accesso alle risorse, ai mezzi di sussistenza e anche alle rappresentazioni delle diverse versioni della città diseguale.

L'esclusione della maggior parte della popolazione sudafricana da qualsiasi opportunità economica ha comportato che pochi eletti avessero accesso a tutte le sue risorse. Abdou-Maliq Simone sostiene che questa sia la causa per cui Johannesburg sia la città africana maggiormente sviluppata secondo “due distinte traiettorie di sviluppo”, che delineano l'esistenza di persone “molto ricche” e “molto povere”. L'immagine duale e contrastante di Johannesburg e del Sudafrica è diventata evidente anche al pubblico internazionale soprattutto quando, verso la fine degli

anni Ottanta, le immagini di protesta hanno proliferato sui media. La reputazione di Johannesburg, un tempo “prospera”, di potenza economica, si era in qualche modo sgretolata. Con la fine dell’apartheid, nel 1994, Johannesburg ha vissuto un’amara ironia: mentre il Sudafrica diventava una nazione libera e democratica, la città si trovò ad affrontare, e contemporaneamente a dover adattarsi, ai processi globali che stavano minando la fiducia industriale e fisica negli Stati nazionali, in particolare nei Paesi in via di sviluppo. La città ha continuato a spendere in modo eccessivo, dando la priorità al mantenimento degli investimenti privati e causando un minore flusso di capitali verso il basso, a sostegno di chi ne aveva più bisogno. Le istituzioni governative hanno tentato di diffondere un’immagine della città in linea con “Johannesburg - Hub economico dell’Africa meridionale” e *Gateway to Africa*, per ribaltare la percezione negativa che l’aveva oscurata nel decennio precedente. Questo posizionamento mirava a valorizzare la connettività e la mobilità di Johannesburg, non solo delle infrastrutture fisiche, ma anche di quelle economiche con altre parti del continente e con i principali *hub* internazionali. Allo stesso modo, gli slogan adottati dall’ufficio comunale poco dopo la fine dell’apartheid, *World Class African City* e *Rainbow Nation*, rimangono lontane emanazioni dell’aspirazione della città e della nazione, che brillano e scintillano rimanendo incomplete. Dopo quasi trent’anni, molte aree periferiche ad alta disoccupazio-

ne e densità continuano a esistere e densificarsi, senza che i trasporti e gli altri sistemi di servizio le colleghino ai centri economici della città. L’acquisizione di terreni occupati da tempo rimane controversa e complicata. Ciò ha fatto sì che la promessa di una più equa redistribuzione delle risorse e l’immagine di democrazia rimangano un’aspirazione per la maggior parte dei sudafricani, molti dei quali hanno difficoltà di inserimento nelle

*Il razzismo è stato a lungo incluso nella pianificazione urbana ed economica della città e del Paese*

tradizionali dinamiche economiche e sociali. Eppure, nonostante questo, la metropoli rimane una rappresentazione di immaginario e di attrazione per molti, compresi coloro che vi si sono trasferiti per accedere al lavoro da molti Stati vicini dell’Africa meridionale. Sebbene incerta e instabile, Johannesburg rappresenta un luogo dell’immaginazione, di possibilità e di realizzazione di sé stessi. C’è una resiliente ricerca di un sogno così bello ma complicato, nel quale molte ingenuità spesso si scontrano con le intelaiature della burocrazia e delle cornici legali a causa della necessità di sopravvivere. Un tale stato delle cose non è da idealizzare, ma è evidente l’emergere di nuove affascinanti interrelazioni economiche e spaziali di fronte alle difficoltà urbane. Per aggirare le difficoltà di accesso al credito, ad esempio, molti sudafricani fanno ri-

corso a strutture di convenzione più “organiche”, sotto forma di affidabilità attraverso legami familiari noti. Da ciò deriva anche la proliferazione di transazioni basate sul denaro contante in questa zona “informale”, che è altamente sofisticata e fonde spazi digitali (mobili) e fisici in modi ingegnosi, e contribuisce a un’economia di circa 1 miliardo di Rand.

Questa capacità di attrazione ha portato milioni di persone a Johannesburg, e le capacità urbane di sostenere questi flussi e queste economie robuste devono essere implementate. Resta il fatto che le donne, ma anche le persone di colore, restano le più colpite. In uno studio condiviso dal GCRO nel 2018, il rapporto del tasso di povertà tra africani e bianchi è di quasi 40:1 e tra donne e uomini di 2:1 nel Gauteng (la provincia in cui è situata Johannesburg). Un’ampia porzione di comunità vulnerabili è dislocata a grande distanza dal posto di lavoro e spesso dai sistemi infrastrutturali di base, come i punti di accesso all’acqua o i servizi igienici. Nelle *township* e nei centri urbani, molti devono camminare per centinaia di metri per raggiungere un bagno comune condiviso con molte altre famiglie e persone. Questi elementi creano condizioni di vulnerabilità che rendono molto più complesso e costoso lo sforzo per sfuggire a queste circostanze difficili. I gruppi più vulnerabili sono quelli esposti alle conseguenze di cambiamenti climatici innescati da comportamenti disinvolti di nazioni più ricche, che ignorano le condizioni di vita di Paesi così lontani.

Le distanze tra l’immagine attraente di una città in cui molti potrebbero trovare lavoro e la realtà, nella quale molte persone devono quotidianamente fare i conti con gli spostamenti e le sfide infrastrutturali, sono causa di un persistente stato di tensioni ed emergenza urbana.

In conclusione, emergono due riflessioni sulle forze creative e propulsive di nuove estetiche e sistemi che è possibile applicare alla città. La prima è contenuta nelle tensioni che esistono prima della sua realizzazione: è utile, in questo senso, la riflessione di Mpho Matsipa sulla città e su come il conflitto di desideri contrastanti sia finalizzato a occupare e rivendicare la città per partecipare alla sua economia con pratiche urbane propedeutiche a controllare, contenere, regolarizzare e sorvegliare.

La seconda forza creativa è la porosità della città nella sua mutevole incertezza, sottolineata da AbdouMalik Simone. In questi stati emergono nuove immaginazioni e futuri possibili: potrebbe essere proprio quello il momento in cui i progettisti imparano, ascoltano e si adattano.

**Sarah de Villiers** è co-lead dell’Unità 18 presso la GSA, Università di Johannesburg, ed è architetto presso Counterspace, uno studio di architettura, installazione e ricerca di sole donne. I suoi interessi sono legati a pratiche ed elementi spazio-economici nascosti o inaspettati che coinvolgono “l’alterità”.

## Nigeria, la microregione salverà il gigante d'Africa

Nazione più popolosa del continente con oltre 218 milioni di abitanti, la Nigeria (denominata “il gigante d’Africa”) è la maggiore economia africana con un PIL di 440 miliardi di dollari e un’economia basata in gran parte, ma non solo, sull’estrazione e la raffinazione di petrolio, di cui è il maggiore esportatore in Africa, con un fatturato petrolifero che rappresenta il 2,7% di quello mondiale. Tuttavia, dopo anni di crescita senza precedenti tra il 2000 e il 2014 – a un tasso medio annuo del 7,7% – l’espansione della Nigeria è rallentata fino a subire un preoccupante arresto nel 2020.

Lo scoppio della pandemia, unito a difficoltà interne di carattere securitario e sociale di cui il paese soffre da tempo, ha causato uno stop dal quale l’economia non si è ancora ripresa, nonostante l’andamento favorevole dei prezzi per l’esportazione di greggio indotto dalla guerra in Ucraina. Questo rallentamento rende ancora più ardue le grandi sfide poste dalla rapida crescita demografica del Paese (entro il 2050, la nazione sarà la terza più popolosa del pianeta), dalla disoccupazione massiccia (33,3% nel 2022, dieci punti percentuali in più rispetto al 2018), da una povertà che resta troppo diffusa, dall’impennata dell’inflazione alimentare e da una corruzione profondamente radicata.

L’attuale situazione nigeriana si rispecchia nei dati sul PIL pro capite, che la fanno scivolare al centocinquantesimo posto nel mondo con circa 2000 dollari per abitante, e da quelli dello Human Development Index, che la posizionano al centocinquantottesimo posto del ranking mondiale basato sull’indice di sviluppo umano (che tiene conto anche della dimensione socio-sanitaria, oltre che di quella economica). L’instabilità dello scenario, caratterizzato da una crescita economica che non riesce a stare al passo con quella demografica, rapidissima, si riversa anche sull’urbanizzazione del Paese, dove le grandi città sono messe a dura prova dalla carenza di infrastrutture e da una domanda energetica complicata da gestire. Per di più, gran parte della popolazione non possiede le risorse per permettersi di alloggiare nelle abitazioni di più recente costruzione e finisce per confluire negli alloggi di fortuna degli *slums*.

Questi dati, confermati anche dal Country Economic Memorandum della Banca

Mondiale, delineano il quadro di un Paese in uno stato di grande difficoltà. Ma una nuova ricerca del McKinsey Global Institute (MGI), *Pixel of Progress: A granular look at human development around the world*, mostra uno scenario diverso.

In genere, lo sviluppo umano viene considerato a livello di Paese, ma in questo modo rischiano di sfuggire le peculiarità territoriali più sottili che possono nascondere le differenze sostanziali all’interno delle nazioni. Valutare gli scenari su una scala più regionale può portare ad analisi più approfondite in grado di cogliere sfumature e potenzialità.

Il rapporto del MGI, uscito a dicembre 2022, si inserisce proprio in questa direzione, combinando i dati ufficiali con nuove tecniche, come gli studi di luminosità satellitare, per analizzare lo scenario del Paese su una scala subnazionale prendendo in considerazione due parametri chiave dello sviluppo: l’aspettativa di vita e l’attività economica. A questo livello, emerge un quadro più incoraggiante che mostra come nel 2019 in molte regioni della Nigeria sia migliorata l’aspettativa di vita e aumentato il PIL pro capite.

Nel 2000, la Nigeria contava 279 microregioni, che rappresentavano 47 milioni di persone (circa il 40% della popolazione), appartenenti alla “zona arancione”, ossia aree in cui il PIL pro capite (inferiore a 2400 dollari) e l’aspettativa di vita (inferiore a 65,6 anni) collocavano il Paese nel 30% in fondo alla classifica globale. Nel 2019, invece, il numero di persone in questa fascia è sceso a 26 milioni, nonostante l’aumento della popolazione totale di circa 80 milioni.

I dati del MGI mostrano che lo sviluppo del Paese si è concentrato maggiormente nelle aree urbane di Lagos e della capitale Abuja. Questa crescita presenta una sfida e un’opportunità importante che la Nigeria può cogliere per cambiare il volto delle proprie città, ad oggi messe a dura prova da diverse criticità.

In primis, l’urbanizzazione in crescita, che richiede un’attenzione particolare alle politiche di edilizia abitativa. Sarà necessario garantire l’accessibilità economica alle abitazioni, per contenere la crescita degli *slums* e procedere a una loro progressiva trasformazione, attraverso investimenti su infrastrutture e sui servizi di base. Allo stesso tempo, queste aree possono rappresentare lo spazio ideale per incoraggiare un nuovo sviluppo sul modello delle *smart city*, implementando soluzioni digitali e innovative per rispondere alle nuove sfide e promuovere una prosperità più sostenibile e diffusa tra la popolazione.

Senza dubbio, il potenziale complessivo della Nigeria è attualmente rallentato dai numerosi problemi macroeconomici e strutturali. L’analisi su scala subnazionale del MGI, tuttavia, delinea un quadro diverso: se altre microregioni del Paese continueranno a progredire, anche la loro popolazione potrà raggiungere livelli di benessere più elevati e, in parallelo, potranno svilupparsi città più accessibili e innovative.

# Americhe

An aerial photograph of a dense city skyline, likely New York City, featuring numerous skyscrapers. In the foreground, a prominent building with a 'MetLife' logo is visible. To its right, a tall building is under construction, with a crane and scaffolding. The city extends to the horizon under a blue sky with scattered clouds.

*Quando viaggio in posti lontani vado quasi sempre a vedere i cimiteri. Per salutare i morti che non conosco.*

*I cimiteri sono disegnati dai vivi per proteggere i morti ma anche per proteggere in qualche modo se stessi dalla grande oscurità. Malgrado le promesse delle varie religioni, qualcuno che non si fida abbastanza si porta dietro nella tomba un po' di denaro stampato apposta in oro su cartoncino rosso o si porta dietro, di cartoncino rosso, la casetta che non ha mai avuto. Così fanno i cinesi. Il costume di portarsi nella tomba il necessario per vivere un'altra vita, forse migliore, è molto molto antico: una regina sumera Pu-Abi si è portata dietro le sue carrozze con i cavalli, le giovani cameriere, i musici e la guardia del corpo, tutti, sembra, avvelenati per l'occasione.*

*Sulla strada dal mare a Merida, vicino a Hoctun, nello Yucatan, ho visto un piccolo cimitero di campagna. Sembrava una città felice, la città dei morti felici. In quel posto i vivi hanno disegnato per i loro morti la città che loro, i vivi, immaginano e non hanno mai avuto. Una città con belle case grandi e piccole di tutti i colori, alte e basse, forse una altissima come l'Empire State Building. Tutte protette da tante croci, tutte protette da qualche santo o angelo amico o da qualche portafortuna fatto in casa. Tutte decorate con fiori, forse dipinti dalla moglie. Tutte per una vita migliore nell'aldilà.*

*I vivi hanno consegnato ai loro morti l'abituale paura di qualche tribunale implacabile. Hanno consegnato la speranza di una città felice, una città che i vivi non hanno mai conosciuto.*

**Ettore Sottsass, Foto dal finestrino**

# Quayside: una smart city a Toronto

di **Andrea Ariano**

Il progetto Quayside per il lungolago di Toronto è un esempio molto interessante a cui guardare: è uno dei primi esempi di quartiere intelligente di nuova costruzione nel mondo occidentale, è un prototipo figlio dell'approccio tipico della Silicon Valley, ma soprattutto rappresenta quella che potremmo definire la seconda generazione di *smart city*, meno stupide e più attente ai bisogni dei cittadini. Nonostante il progetto sia stato annullato nel maggio 2020 a causa delle incertezze provocate dalla crisi pandemica legata alla diffusione del Covid-19, rimane uno degli esempi di città intelligente più avanzati mai proposti e, anche se non realizzato,

costituisce un precedente importante, se non altro per l'attenzione che il progetto ha ricevuto.

In molti avrebbero voluto vedere il progetto effettivamente realizzato per verificare la fattibilità di molte proposte avveniristiche contenute nel piano proposto. Ciò che resta è tuttavia un nuovo immaginario e una nuova idea di città, ma soprattutto un insieme di nuovi strumenti e tecnologie che probabilmente saranno messi in gioco in sperimentazioni future. Come si vedrà, un grande ostacolo alla realizzazione del progetto è stato proprio il suo essere *smart*: l'enorme quantità di dati prodotti dal quartiere avrebbero potu-

to costituire per Google una possibilità concreta di trasformare questo quartiere in un esperimento di sorveglianza massiva. In una città informatica le informazioni sono al centro del discorso e finché non si troverà una soluzione per la loro gestione ogni sviluppo futuro appare difficile, almeno nelle democrazie liberali.

Il progetto Quayside è iniziato nel marzo del 2017, quando Waterfront Toronto, istituzione tri-governativa a livello federale, provinciale e municipale fondata con lo scopo di rivitalizzare l'area del lungolago di Toronto ha lanciato una *Request of Proposal* internazionale. Il *waterfront* di Toronto è una vasta area a ridosso del centro città che nei decenni passati accoglieva funzioni portuali e industriali, che nel tempo sono scomparse. Oggi si presenta come un'area abbandonata occupata da parcheggi e edifici fatiscenti. Nell'ottobre del 2017 il piano presentato da Sidewalk Labs, società sussidiaria di Alphabet, la compagnia che controlla Google, è stato annunciato come progetto vincitore.

Sul sito ufficiale il progetto per il lungolago è riassunto come segue: «Sidewalk Labs sta progettando un distretto nel waterfront orientale di Toronto per affrontare le sfide della crescita urbana, lavorando in collaborazione con l'agenzia tri-governativa Waterfront Toronto e la comunità locale. Questo sforzo congiunto, chiamato Sidewalk Toronto, mira a fare di Toronto un hub globale dell'innovazione urbana». Sidewalk Labs è stata fondata nel 2015 da Daniel Doctoroff, ex deputy mayor di New York durante l'amministrazione

Bloomberg, e lavora all'intersezione tra *urban design* e nuove tecnologie, proponendo visioni innovative per le città del futuro: intelligenti, sostenibili e, in generale, più vivibili. La società rappresenta la volontà di Alphabet di entrare nel remunerativo settore dell'*urban tech* e del mercato immobiliare e di trasferirvi la propria visione innovativa. Alcuni esempi di tecnologie sviluppate da Sidewalk Labs sono: Cityblock, un servizio innovativo di assistenza medica alla scala del quartiere per persone a basso reddito; Coord, un software per la gestione delle strade e dei parcheggi; o ancora Delve, un software di progettazione urbana basato sull'intelligenza artificiale e il machine learning.

L'attività di Sidewalk Labs è iniziata con Intersection, una società tecnologica nata per fornire un'infrastruttura Wi-Fi veloce pubblica per New York grazie al progetto LinkNYC. Il progetto prevedeva l'installazione di totem intelligenti e connessi in rete, installati al posto delle cabine telefoniche nella città di New York. I totem fungono da hotspot Wi-Fi, da telefoni pubblici ed è possibile navigare in rete e consultare le mappe grazie ad uno schermo touchscreen. L'installazione e la gestione dei totem è finanziata grazie alla vendita della pubblicità interattiva che scorre su un grande monitor installato nel totem. Allo stesso tempo, questi totem sono in grado di raccogliere tutta una serie di dati personali che possono venire usati per fornire una pubblicità personalizzata, per analizzare i comportamenti e le caratteristiche dei passanti, fino a potenzialmente trac-

ciarne i movimenti nella città. La poca trasparenza nell'utilizzo dei dati è uno dei motivi di maggiore preoccupazione per i cittadini. Il giornalista newyorkese Nick Pinto (2016) ha criticato Google sostenendo che il progetto avrebbe costituito l'estensione del modello online di Google al paesaggio fisico quotidiano dell'umanità.

L'obiezione è cruciale per capire il ruolo di Sidewalk Labs: se Google funziona come una complessa infrastruttura grazie alla quale molte attività e molti bisogni umani possono trovare spazio online, allo stesso modo Sidewalk Labs immagina la città come una piattaforma in cui il piano informatico e quello fisico si compenetrano vicendevolmente, tanto da diventare impossibile scinderli.

Da questo punto di vista, lo sforzo di Sidewalk Labs risiederebbe nel quantificare e mercificare ogni aspetto della vita quotidiana. La città può essere paragonata ad una grande fabbrica dove si producono dati, ed in questo contesto i cittadini diventano a tutti gli effetti lavoratori, produttori di dati urbani. Secondo questo approccio ogni momento di vita vissuta può e deve essere trasformato in qualcosa di produttivo, ovvero in lavoro. Attraverso un processo di colonizzazione della vita quotidiana attività originariamente non produttive, come passeggiare, incontrarsi con qualcuno o sedere su una panchina, grazie all'infrastruttura informatica pressoché ubiqua diventano a tutti gli effetti attività produttive, dalle quali è possibile estrarre dati, e quindi valore.

I fondatori di Google, Larry Page e Ser-

gej Brin, hanno più volte affermato di fantasticare su «tutte le cose che potremmo fare se solo qualcuno ci desse una città e ce ne mettesse a capo». Lo sviluppo del progetto Quayside dovrebbe essere letto sotto questa luce, ovvero lo sforzo di trasferire ad un insediamento urbano la filosofia, la visione e i caratteri del colosso di Mountain View. Il progetto Quayside, nelle parole del CEO di Sidewalk Labs Daniel Doctoroff, è stato immaginato per essere un laboratorio urbano che mostra al mondo ciò che è possibile. «Un distretto su larga scala ha un grande potenziale per servire come laboratorio vivente per la tecnologia urbana - un luogo per esplorare soluzioni coordinate, mostrare innovazioni e stabilire modelli da seguire per gli altri». (2016). Lo stesso Doctoroff lamenta la lenta crescita dell'innovazione urbana nonostante l'ascesa dei computer e di Internet, ed evidenzia anche il divario tecnologico-urbanista che ha un effetto ritardante sullo sviluppo previsto.

Ammette di essersi ispirato a grandi piattaforme come il web e continua: «Abbiamo immaginato un livello fisico flessibile con un software adattabile (come regole sulla privacy, regolamenti che stabiliscono approcci alla gestione delle città e principi di governance) che consentirebbe alle persone di costruire e cambiare "applicazioni" molto più velocemente di quanto sia possibile oggi nelle città». (2016).

Uno dei caratteri salienti del progetto è che consente un funzionamento efficiente del quartiere fornendo una fonte unificata di informazione su ciò che sta succedendo.



Allo stesso tempo, il carattere di maggior interesse del progetto, non risiede tanto nelle tecnologie proposte, ma nell'idea di città che esso sottende. È una città flessibile e personalizzabile: la città proposta da Sidewalk Labs sta alle città contemporanee come lo smartphone sta al suo predecessore, il telefono cellulare.

Woyke afferma che «Sidewalk pensa alle *smart city* come a uno smartphone. Vede sé stessa come il provider di una piattaforma responsabile di offrire i servizi basilari... un po' come fa Google con il suo sistema operativo Android» (2018). L'idea rivoluzionaria alla base di Quayside è quindi quella di imma-

ginare la città come una piattaforma, un ambiente altamente flessibile che può essere riconfigurato rapidamente e facilmente per accomodare nuovi usi e rispondere a nuovi bisogni.

**Andrea Ariano** è architetto e dottore di ricerca in Architettura. I suoi interessi di ricerca sono legati all'utilizzo delle tecnologie informatiche in ambito urbano e alle loro conseguenze spaziali, sociali ed economiche. La sua tesi dottorale, da cui questo testo è tratto, è stata da poco pubblicata per i tipi di Vita Nostra con il titolo *Infocity. Città Informatica Società. Impatti locali e globali da una prospettiva ecologica*.

# Thinking about Silicon Valley

di **Maria Paez Gonzalez**

Ho iniziato a lavorare come architetto nella Bay Area alla fine del 2011 quando, collaborando con Foster + Partners, sono stata assegnata a un progetto che all'epoca era noto come "Apple Campus 2", un'estensione della sede centrale di Apple all'1 Infinite Loop. Progettato dallo studio Foster + Partners a Londra, il campus era pensato per essere costruito a Cupertino, in California. Il mio coinvolgimento nel progetto si è protratto fino al suo completamento, ma vi sono rimasta legata anche dopo. Ho deciso di approfondire il progetto e

le sue implicazioni architettoniche quando ho intrapreso un dottorato di ricerca in architettura. La mia ricerca mirava a esaminare tanto la struttura fisica appena costruita quanto quella che sembrava essere una "nuova" ondata di architettura emergente nell'area. Non un comune edificio commerciale: un progetto architettonico destinato a diventare non solo la forma più concreta di rappresentazione della Big Tech, ma un centro operativo, una sede tecnologica di comunicazione e informazione.

## Silicon Valley

La Silicon Valley pone da sempre grandi punti interrogativi. Oggi, però, guardo a questo contesto con gli occhi di un architetto con esperienza nell'area e di un'accademica che ritiene fondamentale interrogarsi sulla centralità di questo luogo e sul suo ruolo nella società. L'aspetto interessante è che la storia della Silicon Valley ha inizio con la produzione, anzi la fabbricazione, della microelettronica. La denominazione "Silicon Valley" è stata usata dalle aziende della East Coast per riferirsi alle piccole imprese rivali che sono emerse dopo la guerra per produrre parti elettroniche molto specifiche, in particolare i chip in silicio. Il termine deriva, quindi, da questo mondo di produzione specializzata in piccoli lotti, un'attività industriale molto specifica. Dopo la delocalizzazione della produzione avvenuta nei decenni successivi, che dagli impianti di assemblaggio Foxconn si è diffusa in ogni angolo del mondo, fino alle miniere di litio nelle saline della Bolivia, ciò che è rimasto nella Silicon Valley sono state tutte le funzioni, i dipartimenti e le persone coinvolte nella gestione globale della tecnologia come merce. In altre parole: la prototipazione e l'ingegnerizzazione di hardware e software, ma anche e soprattutto tutte le relazioni sociali coinvolte nel marketing, nella ricerca e nello sviluppo, nella vendita al dettaglio e così via. Il risultato più evidente della Silicon Valley è dato

proprio da questa orchestrazione e dall'immaginazione di un mondo migliore e più libero attraverso tali tecnologie e, di conseguenza, dalle aziende che le producono. Ecco perché definisco la Silicon Valley un luogo di progettazione e design.

## Immaterial world

All'indomani della pandemia e dell'improvvisa flessibilizzazione del lavoro che ne è scaturita, anziché diventare "obsoleta", la Silicon Valley sembra aver acquisito nuovo vigore. I suoi uffici di nuovo sono diventati protagonisti, non per l'introduzione di nuove tecnologie questa volta, ma per il reinserimento dei propri lavoratori nelle sedi fisiche. In questo senso emerge una contraddizione con ciò che le *corporation* presenti nell'area mirano a vendere ai consumatori: l'idea che la nostra vita sociale e la realizzazione delle nostre opportunità possano avvenire interamente attraverso le loro tecnologie. Le sedi delle Big Tech sono forse la testimonianza più evidente di questa contraddizione. Le aziende e le comunità che lavorano in spazi che per dimensioni non appartengono né alla scala urbana né alla scala architettonica, sono organizzate al proprio interno come "enclavi insulari", e spesso sono progettate come campus. Elemento chiave per la comprensione della Silicon Valley, il campus custodisce al suo interno ciò che è considerato di valore ed è centrale per l'economia "basata sulla conoscenza".

Questo valore, che spesso viene caratterizzato con parole come innovazione o collaborazione, non è qualcosa di “tangibile” o il risultato di un rigido processo di produzione e di protocolli. Sembra essere, al contrario, un potenziale che non esiste in quanto tale, ma che è possibile creare attraverso dinamiche e stimoli sociali che vengono sollecitati. Una sorta di politica il cui scopo non è la vita in sé, ma l’approfondimento della produzione, la creazione di prodotti, di servizi e di piattaforme sempre più rapidamente aggiornate, e così via.

La forma stessa di queste sedi mostra proprio questa contraddizione e come le occasioni di socialità e convivialità – i pasti, ad esempio – ma anche di spazi e servizi aggiuntivi (come spazi sportivi, tintoria e assistenza medica in loco) non sia finalizzata solo a prolungare il tempo trascorso in ufficio, ma a stimolare aspetti dell’affettività necessari alla produzione “creativa” che si svolge all’interno dell’ufficio stesso.

### *California Forever*

Recentemente una tranquilla zona della Contea di Solano, cuore agricolo della valle centrale tra Sacramento e Napa, ha catturato l’attenzione di giornali e riviste di architettura di tutto il mondo. “California Forever” non si può definire un progetto per una città ideale, ma piuttosto uno sforzo sistematico per privatizzare

i terreni agricoli in un’area che ora sembra ammassare 50.000 acri.<sup>1</sup>

Le illustrazioni fumettistiche e oniriche associate al progetto smentiscono le intenzioni aggressive e insidiose della Flannery Associates, società sostenuta da noti investitori della Silicon Valley, protagonista dell’acquisto di terreni e delle cause legali contro gli attuali residenti e proprietari terrieri.<sup>2</sup>

Ma la visione di una “tabula rasa urbana in cui ripensare tutto, dalla progettazione ai metodi di costruzione e alle nuove forme di governance”<sup>3</sup> non è una novità per la California. Al contrario, è profondamente radicata nella forma delle sue città, in particolare quelle della Bay Area. Palo Alto ne è un esempio diretto, prodotto di una precedente ondata di influenza legata alle tecnologie dell’informazione e della comunicazione, in questo caso alle ferrovie e, in particolare, a Leland Stanford e alla Stanford University. Più recentemente, si ricordano i progetti di Google a San Jose e North Bayshore a Mountain View. Entrambi legati alle loro specificità storiche, condividono almeno due elementi comuni: la speculazione fondiaria e la sperimentazione tecnologica.

Per quanto riguarda la collocazione di “California Forever” all’interno della complessa rete di relazioni tra società commerciali, città, apparati statali e storia della California settentrionale, questa rimane incerta. Si

tratta di un campus a misura di città, di una *gated community* o di una comune autonoma? Ciò che appare certo è che questa iniziativa non è finanziata né è il progetto diretto di coloro che hanno vissuto o vivranno su questa terra. Se non si tratta di un progetto residenziale, “California Forever” dunque sembra riguardare soprattutto l’estrazione: in questo senso, ciò che sembra necessario non è una previsione futura di ciò che la città diventerà, ma un’indagine approfondita del passato della California che possa aiutarci a gettare luce su questo progetto.

### **Alla ricerca della frontiera digitale**

Un altro aspetto rivelatore di “California Forever” si può osservare nelle immagini del sito attuale: completamente privo di forme, come se fosse sterile, un paesaggio di colline dorate che dipinge il sito come una moderna frontiera. In effetti, il concetto di California come frontiera selvaggia viene continuamente rievocato e ripercorso rimanendo vivo oggi come a metà del XIX secolo, quando la corsa all’oro del 1848 innescò una migrazione di massa di “imprenditori” che sembra non essere mai cessata del tutto. Tuttavia, a differenza di altri luoghi, la nozione di frontiera in California include sia una dimensione territoriale che digitale. “California Forever” sembra trovarsi all’intersezione di questi due ambiti: una tabula rasa che potrebbe anche servire da contenitore, o più precisamente, da banco

di prova per l’innovazione tecnologica. Un altro progetto che mi viene in mente è la proposta di Toronto Smart City di Sidewalk Labs, che ha subito notevoli critiche da parte dei residenti per l’enfasi sull’uso della tecnologia per regolare e raccogliere dati sulle attività quotidiane delle persone. Alla luce di questi precedenti, non è difficile immaginare che in una “città” fondata con capitale “tecnologico”, la città stessa possa essere concepita come una tecnologia in sé, una piattaforma per sviluppare ulteriormente tecnologie di questa portata. Questo pone un quadro terribile, in cui la figura del cittadino sarebbe stata completamente sostituita da quella dell’utente.

**Maria Paez Gonzalez** è architetto, docente e ricercatrice. Ha un dottorato di ricerca presso il Royal College of Art. Ha esplorato le sedi delle “Big Tech” nella Silicon Valley come paradigmi all’intersezione di forme di potere in ascesa, soggettività moderna e modalità distinte di colonizzazione in corso. Continua questo lavoro attraverso i suoi ruoli di tutor di storia e teoria presso l’Architectural Association (AA) e la Greenwich University, e di docente di forme critiche di pratica e pratica professionale presso l’AA, la Bartlett School of Architecture e la London School of Architecture. Già partner di Foster Partners, alla guida del gruppo Workplace Consultancy, Maria Paex Gonzalez è oggi fondatrice del Centre for the Architecture of (Common) Work (CAW), un think tank indipendente che studia gli effetti del cambiamento dei modelli di lavoro nell’architettura e nelle città.

<sup>1</sup> California Forever, *Solano Speaks. Report of initial polling data from Solano County residents.*

<sup>2</sup> Neirin Gray Desai, *Now mystery company that’s bought 55,000 acres of land surrounding a major air force base in California for \$800M is SUING farmers for ‘inflating the price’ - as questions remain about it being owned by a hostile power*, “Daily Mail”, 1 agosto 2023

<sup>3</sup> Conor Dougherty, Erin Griffith, *The Silicon Valley Elite Who Want to Build a City From Scratch*, “The New York Times”, 28 agosto 2023.

# San Paolo di notte, a caccia di luce

di **Ciro Miguel**



São Paulo, come molte altre città, aveva un'illuminazione arancione di notte, un colore monocromatico caldo dovuto alle lampade al sodio. Recentemente, per motivi legati all'efficienza energetica, ai costi e alla sorveglianza pubblica, il pallido arancione è stato sostituito con luci LED bianche e brillanti. A differenza dei miei ricordi d'infanzia, São Paulo di notte è ora prevalentemente bianca.

La metropoli brasiliana ha una delle più grandi reti di illuminazione stradale al mondo, con 605mila lampade stradali<sup>1</sup>. La manutenzione di questa

infrastruttura richiede 60 squadre di elettricisti che ogni giorno sostituiscono 300 lampadine e rispondono a oltre mille protocolli di reclamo relativi ad attrezzature difettose e oggetto di atti di vandalismo<sup>2</sup>.

Nonostante la vastità e la manutenzione quotidiana, la rete di illuminazione stradale non è sufficiente a coprire l'intera città e molte aree rimangono completamente buie di notte. Per avere un'idea della scala, ci sono ventimila richieste pendenti all'amministrazione della città per l'installazione di nuovi lampioni stradali. Non sorprende che la mag-

gior parte di queste richieste provenga da abitanti di quartieri vulnerabili, ai margini della città, dove gli insediamenti abitativi precari non sono stati seguiti da infrastrutture urbane. In una città come San Paolo, il buio non significa solo paura della criminalità, ma anche invisibilità sociale.

Ma cosa sarebbe São Paulo se fosse interamente illuminata di notte? Come si potrebbe rendere la luce accessibile a tutti e ridurre gli enormi sforzi di manutenzione di tale infrastruttura? Una suggestione affascinante è rappresentata da una proposta teorica dell'architetto Angelo Bucci di São Paulo, che immagina due satelliti geostazionari emittenti di luce: i cosiddetti "satelliti lumi-

nosi", in orbita sulla città. Secondo i suoi calcoli, questi due "soli artificiali" sarebbero abbastanza potenti

*A San Paolo, ogni notte gli edifici moderni trasformano il paesaggio urbano in un festival di luci*

da sostituire «milioni di lampadine, migliaia di chilometri di cavi, centinaia di migliaia di pali luminosi».<sup>3</sup> Tuttavia, per diverse categorie di abitanti a São Paulo, non essere viste significa opportunità e piacere. Le aree all'aperto che sfuggono all'illuminazione e alla sorveglianza sono mappate e sfruttate da coloro che

<sup>1</sup> A titolo comparativo, Chicago conta 270.000 lampade.

<sup>2</sup> Solo nel 2018, a San Paolo sono stati rubati 305 chilometri di cavi.

<sup>3</sup> Angelo Bucci, *Satelliti in orbita su un sottilissimo strato di vita*, in *The World as an Architectural Project*, Cambridge, Massachusetts, The MIT Press, 2020

cercano incontri anonimi, generando uno spazio pubblico alternativo ogni notte.<sup>4</sup>

In contrasto con l'oscurità, quali sono i luoghi della città continuamente illuminati e come influisce la luminosità sul loro utilizzo? Quando l'autostrada sopraelevata di 3,7 chilometri nota come "Minhocão" chiude al traffico di notte, le sue lampade continuano a brillare. Dopo le otto di sera, Minhocão diventa un intenso parco notturno, una sorta di passeggiata in asfalto con corridoi notturni, ciclisti, pattinatori e persone che passeggiano, fino alla riapertura della strada alle auto, alle 6 del mattino. Altro esempio è CEAGE-SP<sup>5</sup>, un vasto mercato all'ingrosso di frutta, verdura, pesce e fiori che, due volte a settimana, apre a mezzanotte e chiude all'alba. Sotto il suo tetto di cemento, lungo 450 metri, luci brillanti illuminano le attività di un numero compreso tra le cinquemila e ottomila persone e una temporanea "foresta" di piante e fiori in vendita. Le interruzioni di corrente sono piuttosto comuni a São Paulo. Poiché la maggior parte delle linee di trasmissione sono aeree, sono molto sensibili alle tempeste tropicali e alla caduta di alberi, fenomeni che sono all'origine di interruzioni di corrente che possono durare da pochi minuti a ore. Nonostante il caos generato da questi momenti di interruzione in una città così densa, questi risultano minimi rispetto a quanto si verifica nel più ampio scenario elettrico

di altre regioni del Brasile. Mentre gli abitanti di San Paolo subiscono interruzioni di corrente sei volte all'anno per un massimo di sette ore, nella regione amazzonica si può rimanere al buio fino a due giorni per 45 volte all'anno.<sup>6</sup>

Nel centro di San Paolo, ogni notte gli edifici moderni trasformano il paesaggio urbano in un festival di luci a temperatura calda e fredda. Gli interni degli appartamenti sono illuminati, mentre le facciate dalle grandi finestre diventano trasparenti, permettendo ai curiosi di assistere a scene ordinarie e private all'interno degli appartamenti.

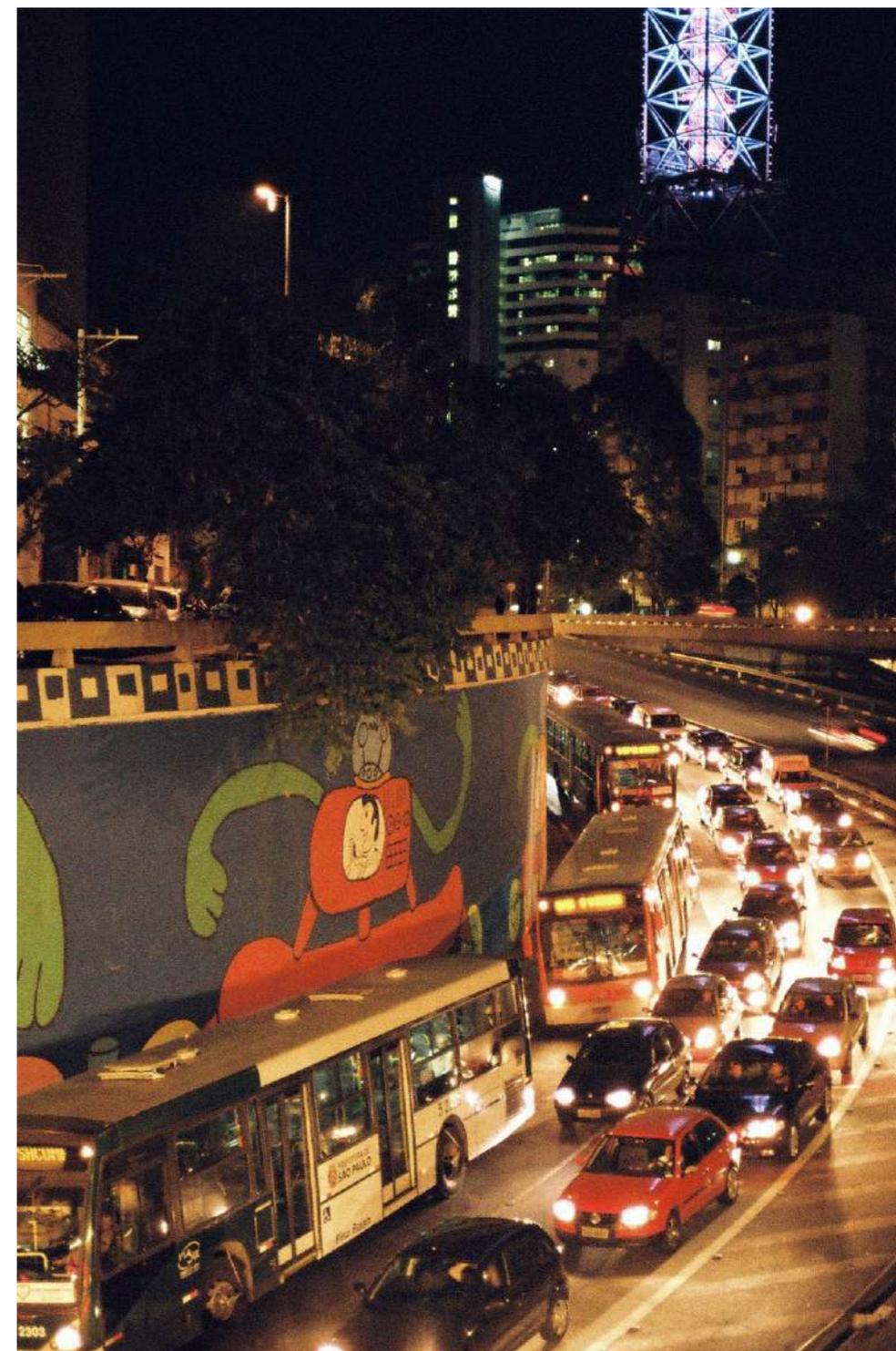
Di notte, dal 12° piano del mio appartamento vicino alla trafficata Avenida Paulista, tengo spesso spente tutte le luci interne. Dalla vetrata panoramica del soggiorno filtrano solo le luci della città. La luminosità della vista, con i grattacieli illuminati come lampade urbane, è così intensa e costante che la notte assomiglia al giorno.

**Ciro Miguel** è architetto e fotografo, vive a Zurigo e a San Paolo. Attualmente è dottorando presso l'Istituto di Storia e Teoria dell'Architettura del Politecnico di Zurigo. Si è laureato all'Università di San Paolo e alla Columbia University. **Ciro Miguel** ha insegnato progettazione architettonica al Politecnico di Zurigo, ha collaborato con SPBR Arquitetos e ha lavorato presso Bernard Tschumi Architects. Il suo lavoro è stato esposto in tutto il mondo. È fra i curatori di *Everyday Matters: Contemporary Approaches to Architecture*.

<sup>4</sup> Una di queste pratiche, nota come "crociera", è stata mappata da Dario Graschinsky et al. ed esposta alla 12ª Biennale internazionale di architettura di San Paolo nel 2019.

<sup>5</sup> Acronimo di "Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo".

<sup>6</sup> IDEC, *Evaluation of the quality of the energy supply service of Brazilian Concessionaires and Permissionaires*, 2018.



# Il futuro dell'America Latina si chiama transizione energetica

di **Lucrezia Villalta**

Si stima che in America Latina più di 16 milioni di persone non abbiano accesso all'elettricità. Gli impatti delle crisi che stanno caratterizzando la storia recentissima, come ad esempio le gravi *disruption* geopolitiche e climatiche a livello globale, stanno aumentando la vulnerabilità energetica di molti paesi della Regione sudamericana esponendoli a fattori di rischio aggiuntivi, come in particolare quelli legati agli approvvigionamenti. In America Latina l'effetto di tali crisi comporta una serie di conseguenze tangibili quali: aumento della povertà, mancata crescita economica, alta inflazione e restrizioni fiscali, evidenziando la fragilità e la vulnerabilità dei sistemi energetici dei paesi, con impatti negativi sulla sicurezza, equità e sostenibilità energetica. Queste crisi hanno colpito in particolar modo le fasce di popolazioni più vulnerabili, rafforzando la condizione di povertà e iniquità delle stesse.

Appare dunque necessario intensificare gli sforzi di accelerazione dei piani nazionali e regionali di transizione energetica basati essenzialmente – ma non esclusivamente – sulle energie rinnovabili. In tal senso, l'abbondanza di materie prime come vento, acqua, sole di questi paesi può essere utilizzata in forma sostenibile. La CEPAL, *Commissione Economica per l'America Latina e i Caraibi*, una delle cinque commissioni regionali delle Nazioni Unite e che ha l'obiettivo di contribuire allo sviluppo economico dell'America Latina, ha da tempo avviato un programma volto a favorire la transizione energetica.

L'organismo regionale delle Nazioni Unite propone cinque pilastri di azione simultanea: incrementare l'energia rinnovabile nella matrice energetica; universalizzare l'accesso all'elettricità basata su fonti rinnovabili e diminuire la povertà energetica; incrementare l'efficienza energetica in tutti i settori; rafforzare la complementarità, integrazione e interconnessione regionale; aumentare la sicurezza e la resilienza energetica agli stress esterni.

La transizione energetica è già in corso. E la trasformazione del settore energetico sta portando allo sviluppo di nuovi modelli di business sostenibili, grazie anche alla crescente digitalizzazione di servizi e infrastrutture. L'approccio *data driven* gioca un ruolo importante in questo contesto, sono i dati dietro analisi avanzate che supportano il processo decisionale; l'applicazione di queste analisi consente di generare nuove sinergie e rendere l'elettricità il vettore energetico del futuro, le rinnovabili sempre più presenti, trasformando la mobilità, elettrificando i consumi e digitalizzando le città. In America Latina sono sei le città che rientrano nella categoria di *megacities*, città con popolazioni di oltre 10 milioni di abitanti: Città del Messico (Messico), Buenos Aires (Argentina), San Paolo (Brasile), Rio de Janeiro (Brasile), Bogotá (Colombia) e Lima (Perù). Accompagnare queste città nella transizione a città più sostenibili a basse emissioni ed efficienti sotto il profilo delle risorse, contribuisce dunque significativamente a mitigare le conseguenze dell'aumento dei consumi, e apporta in maniera determinante alla lotta al cambiamento climatico.

Oggi più che mai, in una era di *disruption* geopolitiche e ambientali, sappiamo infatti quanto sia rilevante il tema della transizione energetica e della rivoluzione green i cui benefici non sono solo ambientali, bensì impattano in modo positivo sull'economia, sulla società e sul benessere delle persone. Aprire l'energia a nuovi usi e a nuove persone, riducendo il *gap* di chi non ne ha ancora accesso, e riducendo le iniquità, è la strada per far sì che le città possano e debbano passare da principali responsabili dei consumi e del *climate change* a protagoniste nel processo virtuoso della sua lotta.

L'idea che lo sviluppo sostenibile rappresenti un'opzione per le *megacities* è un pregiudizio che comincia a tramontare. Rappresenta una necessità per la loro sussistenza.

**Lucrezia Villalta**, Head of business di Enel Perù dal 2022, ha maturato una lunga esperienza presso il Gruppo Enel operando sia sul mercato italiano che sudamericano. Ha maturato esperienza accademica come assistente di cattedra presso il Dipartimento di Impresa e Management della Luiss Guido Carli e presso il medesimo ateneo ha conseguito la Laurea Magistrale in Governo e Politiche e il Master in Leadership. Presso l'Università di Harvard, ha frequentato il programma di Analysis and Management of Energy and Environmental Policy.



# Oceania

*Più la modernità si agita per inventare umane soluzioni o anche soltanto umane dimostrazioni alle domande scure che non avranno mai risposta, e più la modernità produce insopportabili solitudini.*

**Ettore Sottsass, Foto dal finestrino**

# L'Australia: la lunga strada tra urbanizzazione e deserto

di **Stefano Loasses**

Ho vissuto qualche anno a Sydney, ho visitato molte volte Canberra e Melbourne, poche Brisbane. Da qualche tempo passo molti mesi all'anno a Cooma, una cittadina di poche migliaia di abitanti nell'interno del New South Wales. Ho conosciuto questi luoghi da lavoratore espatriato per una società di costruzioni italiana che sta dando un importante contributo alla modernizzazione del Paese attraverso grandi progetti di infrastrutture sostenibili: strade, ferrovie, metropolitane, aeroporti, impianti idroelettrici. L'Australia è un luogo in cui oggi la trasformazione "green" e gli obiettivi di

sostenibilità sono ambiziosi e condivisi a tutti i livelli, anche da un'opinione pubblica particolarmente sensibile al tema. Tutti gli Stati australiani hanno aderito al progetto federale di raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero entro il 2050. Un obiettivo che impone di lanciare una serie di interventi in particolare sulle infrastrutture, puntando alla loro modernizzazione e alla riduzione del loro impatto sull'ambiente. Tuttavia, per alcuni aspetti gli obiettivi sostenibili confliggono con alcune caratteristiche strutturali, geografiche, socio-culturali e macro-economiche del paese, che sono molto differenti da

quelle alla base del dibattito sulla sostenibilità nel continente Europeo.

Primo: la sua dimensione e conseguente bassa densità (3,3 abitanti per chilometro quadrato). L'Australia è un territorio grande quasi quanto l'intera Europa con una popolazione di soli circa 25 milioni di abitanti (meno della metà della popolazione italiana), per il 90% concentrati nelle poche grandi città e nelle aree costiere, dove il clima è più favorevole e le opportunità economiche sono maggiori. Le regioni dell'entroterra e del deserto sono invece molto meno popolate a causa delle condizioni ambientali più ostili: nella zone dell'outback interno le condizioni climatiche sono talmente estreme da non rendere desiderabile alcuna forma di urbanizzazione. Sono presenti in modo disomogeneo pochi villaggi, per lo più sorti attorno a stazioni di sosta per chi decide di attraversare il deserto o piccoli centri in prossimità delle zone minerarie: l'economia di questa regione è infatti legata a grandi giacimenti di ferro, alluminio, uranio, piombo, rame, e oro.

L'Australia sta ancora vivendo a mio giudizio la fase del popolamento e della conquista. In questo contesto, l'occupazione del territorio che in altre latitudini potrebbe essere considerata opposta ai principi di sostenibilità, sembra essere l'unica via rispondente ad una necessità psicologica ancor prima che economica. Occupare significa in un certo senso allargare la percezione della nazione, conquistare e connettere lo spazio esistente, e creare una

maggiore continuità territoriale dello spazio della comunità. La conquista sta avvenendo lentamente e, come un secolo fa negli Stati Uniti d'America, si manifesta attraverso la costruzione sparsa di case unifamiliari di uno o due piani, una sorta di contemporaneo "mito della frontiera" che risponde alle stesse necessità che negli anni '30 portarono F.L.Wright alla elaborazione della "Broadacre City", una città ideale ed idealmente senza fine a bassissima densità, organicamente inserita nel paesaggio ed attraversata da grandi strade. Espansione e consumo del territorio, con conseguente uso dell'automobile e dell'aereo, come unici mezzi di spostamento.

La città di Canberra aderisce in un certo senso a questo modello. Fondata nel 1913, è la prima di una serie di capitali di nuova fondazione create nel Novecento per rinforzare l'immagine e l'unità delle nazioni emergenti che si apprestavano a rappresentare. Brasilia, Abuja, Chandigarh, Islamabad sono alcune delle altre. Canberra però è l'unica di esse che discende dal modello della "città giardino" che è anche alla base della Broadacre City di F.L.Wright. La storia è nota. Canberra fu progettata all'inizio del secolo scorso in zona baricentrica rispetto ai poli di Melbourne e Sydney, che si contendevano il primato di città più grande ed ambivano entrambe a guidare il paese. Canberra è oggi una città molto moderna in cui gli edifici si perdono visivamente nel verde e, al suo centro, vi è un enorme lago artificiale. Non-

stante sia la capitale del Paese, gli abitanti sono poco più di 400mila. Anche in questo caso le abitazioni sono nella maggior parte residenze unifamiliari. Non esiste quasi nulla che sia raggiungibile a piedi: la macchina è un mezzo essenziale e la città è attraversata da grandi arterie stradali.

Anche a Sydney, fatta eccezione per il CBD (Central Business District, la zona dei grattacieli) e per le zone limitrofe con palazzi di quattro o cinque piani, la tipologia residenziale più diffusa è la casa unifamiliare. L'estesa periferia di Sydney è composta perlopiù da queste basse unità che vengono realizzate in brevissimo tempo, pochi mesi in genere, all'interno di grandi lottizzazioni di centinaia di unità aggregate intorno ad altrettanto grandi centri commerciali. L'Australia vanta una tradizione sul tema della casa prefabbricata molto solida e ben radicata e la presenza di aziende leader nell'innovazione dei materiali e delle tecnologie costruttive. La costruzione è prevalentemente a secco, perché il costo della manodopera è molto elevato a causa dell'offerta limitata e di una domanda sempre crescente. I cantieri sono praticamente ovunque e in continuo aumento. La velocità di montaggio di elementi prefabbricati e standardizzati è quindi essenziale per accelerare il processo e ridurre sensibilmente i costi. Queste strutture hanno spesso prestazioni energetiche molto elevate, sono dotate di pannelli fotovoltaici e tecnologie "green", ma di contro hanno una vita utile relativamente breve e sono dunque destinate ad essere sostituite nel giro di poche generazioni.

Secondo: l'Australia è uno dei principali estrattori ed esportatori di carbone al mondo, oltre che uno dei paesi con più alto consumo pro-capite di energia elettrica prodotta da carbone. Nel 2017, l'allora premier Scott Morrison, esponente del partito conservatore Liberal Party, accusato di essere un negazionista del cambiamento climatico, si presentò in Parlamento con un pezzo di carbone in mano dichiarando: «Non dovete avere paura, non vi farà del male». In passato la politica ha dunque frenato il cambiamento, per non mettere in discussione una delle principali fonti di ricchezza del paese.

Solo nell'agosto 2023 è stata annunciata la chiusura prevista entro il 2035 della centrale elettrica di Loy Yang A nella Latrobe Valley, la più grande inquinatrice di carbonio dell'Australia, che con le sue quattro unità di generazione produce il 30% del fabbisogno elettrico dello Stato. Quando Loy Yang A sarà chiusa, Loy Yang B rimarrà l'ultima centrale elettrica a carbone in funzione nella Latrobe Valley.

Il primo ministro oggi è il progressista Anthony Norman Albanese e l'approccio del governo è differente, a partire dai grandi investimenti in progetti legati alle rinnovabili. Un esempio è l'ampliamento di un progetto che oggi costituisce il più grande schema idroelettrico esistente in Australia, che già produce 2.000 MW di energia e dovrebbe entro i prossimi 5-6 anni, raddoppiare la capacità energetica prodotta. Il progetto, iniziato prima dell'insediamento del nuovo primo ministro, trova in questi ultimi mesi un rilancio importante. È un progetto ambizioso, non solo a li-

vello nazionale ma globale: un enorme investimento economico sul quale l'Australia sta scommettendo.

Terzo: la mobilità. Siamo abituati a pensare che i collegamenti ferroviari siano complessivamente da favorire in ottica di sostenibilità, per disincentivare l'uso dell'automobile e dell'aereo. In Australia, alla luce di quanto appena detto, i trasporti delle merci avvengono in prevalenza su gomma. Inoltre, anche a causa dei problemi legati al cambiamento climatico (inondazioni, incendi, temperature in forte rialzo) il costo della manutenzione delle infrastrutture stradali sta aumentando costantemente. I cittadini si muovono invece prevalentemente da una città all'altra in aereo. Il tema è rilevante, poiché sono moltissimi i pendolari che si spostano ogni settimana tra le principali città del Paese. Il venerdì gli aeroporti brulicano di chi rientra a casa per il weekend, professionisti certo ma anche tanti *blue collar* riconoscibili con le loro divise da lavoro multicolore. Se il pendolarismo in aereo è una scelta quasi obbligata è perché le distanze sono incolmabili in auto. Tra Melbourne e Sydney ci sono quasi 900 chilometri; altrettanti separano Sydney e Brisbane e oltre 600 dividono Melbourne da Canberra. Senza parlare di Perth e Darwin che si trovano agli estremi opposti dell'isola.

Non sembrerebbe possibile immaginare un'alternativa. Sorprendentemente c'è invece un altro ambizioso progetto, la cui scadenza è fissata al 2050, che si propone collegare con un'unica linea di alta velocità/alta capacità Melbourne, Canberra, Sydney, Newcastle e Bri-

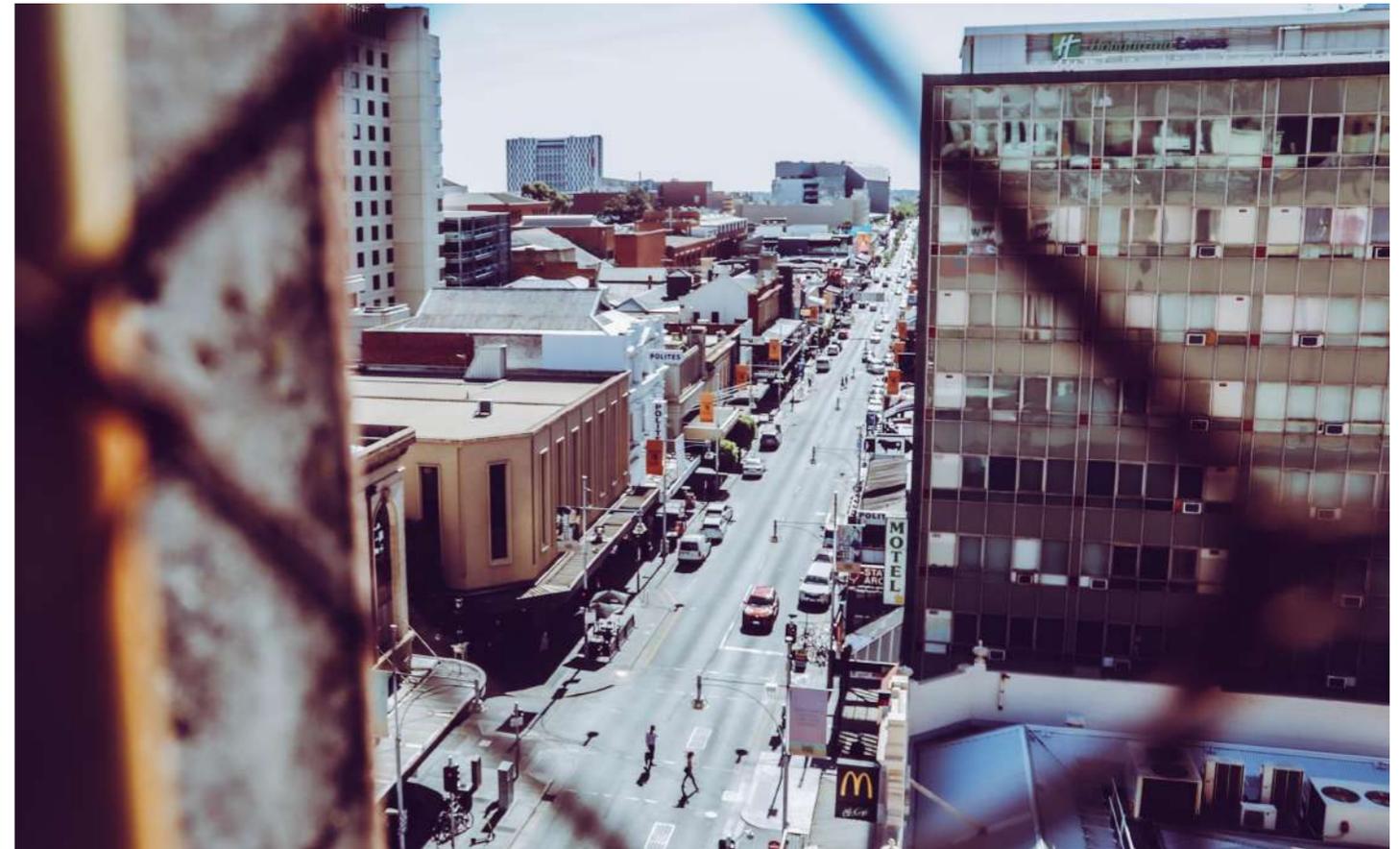
sbane. Un progetto di circa 1.700 chilometri che collegherebbe quasi la metà della popolazione dell'intera nazione.

In conclusione, si può dire come sia ormai inequivocabile la volontà del paese di cambiare passo e per quanto possibile compensare le difficoltà strutturali descritte, puntando soprattutto sulle infrastrutture. Lo studio *Reshaping Infrastructure. For a net zero emissions future* ha calcolato che tra il 2018 e il 2022 il totale degli investimenti pubblici (federali, statali e locali) indirizzati alla realizzazione di nuovi progetti infrastrutturali ha raggiunto i 152,2 miliardi di dollari australiani (circa 91 miliardi di Euro). Progetti possibili grazie ad una grandissima disponibilità finanziaria e che costituiscono un eccezionale volano economico che tra le altre cose attira grandi quantità di lavoratori specializzati dall'estero. L'immigrazione è stata e continua ad essere una chiave fondamentale nello sviluppo della nazione, nella sua densificazione e nella crescita di una società sempre più multietnica. «Questo è un Paese sorprendentemente vuoto, eppure allo stesso tempo pieno di roba. Roba interessante, roba antica, roba non immediatamente spiegabile. Roba ancora da trovare. Datemi retta, questo è un posto interessante» (Bill Bryson, *In un paese bruciato dal sole. L'Australia*).

**Stefano Loasses**, romano, è architetto. Dal 2012 lavora con diversi ruoli per un *player* internazionale nel settore delle infrastrutture. In passato ha lavorato in Spagna, Nigeria, Malesia, Georgia. Dal 2015 segue progetti di grandi infrastrutture in Australia.

# Adelaide, protagonista del futuro

di Arianna Dagnino e  
Stefano Gulmanelli



I cittadini di Sydney e Melbourne la definiscono bonariamente, con un pizzico di snobismo, *Sleepy Hollow*, una sorta di Bella Addormentata adagiata al limitare dell'*outback* australiano. I suoi abitanti, al contrario, considerano Adelaide il segreto meglio conservato del mondo *down under*. Chi vi approda per la prima volta scopre una metropoli a bassissima densità abitativa e ad alto tasso di aree verdi che sembra uscita da una scena di *Pleasantville*, il film diretto da Gary Ross che ritrae un'immaginaria cittadina americana degli anni '50 dove tutto sembra perfet-

to. La capitale del Sud Australia si presenta un po' così, con un centro cittadino racchiuso entro una rigogliosa cinta di parchi dove ritrovarsi per una passeggiata o un picnic (con barbecue tenuti sempre puliti, basta premere un bottone per accendere il gas, gratis), chilometriche spiagge bianche e un clima simil-mediterraneo, che alterna estati, che a volte arroventano i campi da tennis pubblici e fanno temere il rischio di incendi nelle colline limitrofe, a inverni miti come eterne primavere. A contribuire a quest'immagine di città che sembra placidamente muoversi al

rallentatore è il suo sostanziale isolamento geografico: poco oltre le sue colline ammantate di eucalipti si estendono migliaia di chilometri di un semi-deserto di terra rossa; davanti alle sue coste la terra più vicina è l'Antartide; per raggiungere la prima città importante, Melbourne, bisogna percorrere oltre 700 chilometri; lo Stato che la ospita e di cui è la capitale è grande tre volte l'Italia ma è popolato da meno di due milioni di persone, di cui un milione e trecentomila concentrate nella cinta urbana. Adelaide ha però deciso di uscire dal

suo apparente torpore per contribuire a plasmare il futuro di un'Australia pronta a giocare un ruolo determinante sullo scacchiere globale, soprattutto ora che il mondo intero si trova schiacciato sotto il peso di una crescente conflittualità e di una pressante crisi ambientale. La capitale del Sud Australia si sta infatti proponendo come *hub* privilegiato nella spinta verso un'accresciuta sensibilità in termini di sicurezza geopolitica (tanto che il suo isolamento geografico potrebbe trasformarsi ora in un vantaggio), sostenibilità energetica (nel giro di due anni la

città prevede di soddisfare l'85% del proprio fabbisogno energetico grazie alle energie rinnovabili) e attenzione alla frontiera del ventunesimo secolo: lo spazio. Va in questa direzione la decisiva adesione di Adelaide al piano di accelerazione economica *Growth State: Our Plan for Prosperity* lanciato nel 2018 dallo Stato del Sud Australia e finalizzato non solo a creare nuovi posti di lavoro ma anche e soprattutto ad attrarre imprenditori, investitori, ricercatori e giovani professionisti da tutto il mondo. Nato grazie a una partnership tra governo locale e industria, il piano prevede investimenti mirati in infrastrutture, competenze, innovazione e riforme normative, puntando a un tasso di crescita economica sostenibile del 3% annuo entro il 2030.

Come già accennato, tre sono i settori che fungeranno da traino alla trasformazione della capitale del South Australia nel prossimo decennio.

Il primo è la difesa. Da sempre sede dei maggiori cantieri navali del Paese, Adelaide è destinata ad acquisire rilevanza strategica e con essa beneficiare di una forte spinta economica con l'arrivo del programma di costruzione dei nuovi sottomarini a propulsione nucleare portati in dotazione dall'accordo trilaterale AUKUS (Australia, Regno Unito e USA). I lavori di preparazione per accogliere il progetto che darà al paese accesso a tecnologie avanzatissime nel campo della propulsione e dei sistemi d'arma sono già iniziati e prevedono nei prossimi 4 anni investimenti negli Osborne Shipyards, a soli 25 chi-

lometri del centro cittadino, di oltre 2 miliardi di dollari australiani (1.2 miliardi di euro).

La seconda gamba per il salto nel futuro che la capitale del Sud Australia si appresta a spiccare è la produzione di energia rinnovabile, di cui la città è leader, con progetti all'avanguardia come l'Hornsedale Power Reserve, il più grande sistema di batterie agli ioni di litio al mondo, realizzato dalla francese Neoen con il supporto tecnologico di Tesla. Ma anche con programmi ambiziosissimi quali l'investimento da 20 miliardi di dol-

*Adelaide ha deciso di uscire dal suo apparente torpore per contribuire a plasmare il futuro di un'Australia pronta a giocare un ruolo determinante sullo scacchiere globale*

lari, sancito nel progetto di legge *The Hydrogen and Renewable Energy Bill* dello scorso settembre, destinati a fare dello stato – ha dichiarato con qualche enfasi il Premier Peter Malinauskas – “l'equivalente dell'Arabia Saudita nella produzione dell'idrogeno”.

Infine, per quanto riguarda l'aerospaziale, il fulcro delle attività si concentra intorno al South Australian Space Industry Centre (SASIC), che già raccoglie intorno a sé un centina-

io fra le più importanti aziende del settore (dalla Boeing alla Lockheed Martin, da Airbus Group alla BAE Systems) e grazie al quale il Sud Australia si è aggiudicato la prime due licenze per strutture di lancio (il Koonibba Test Range e il Whalers Way Orbital Launch Complex) concesse dall'Agenzia spaziale australiana. Fiore all'occhiello dell'attività del SASIC è il distretto dell'innovazione Lot Fourteen, promosso come il luogo d'incontro tra “direttori di voli spaziali, ricercatori di intelligenza artificiale, fondatori di startup e modellatori del clima”.

In tutto questo rinnovamento la capitale del Sud Australia non ha dimenticato i settori che l'hanno storicamente avvantaggiata (agricoltura, turismo, istruzione internazionale, salute, scienze mediche e industrie creative), coltivando un sapiente mix tra tradizione e innovazione, qualità della vita e dinamismo economico, cultura locale e apertura internazionale. Ne sono un chiaro esempio le case vinicole della MacLaren Vale e della Barossa Valley, all'avanguardia nella certificazione di vini biologici e biodinamici così come nella coltivazione di varietà di vitigni tipici del Mediterraneo meridionale che ben si adattano al caldo clima costiero; all'abbondanza di mete turistiche di prim'ordine (dalle spiagge della Fleurieu e della Yorke Peninsula alla natura selvaggia di Kangaroo Island e delle Flinders Ranges); ai tanti festival internazionali, dall'Adelaide Fringe Festival, che ogni anno trasforma la città in un palcoscenico

vivace di spettacoli di teatro, musica e arte di strada, all'Adelaide Festival (l'edizione del 2023 ha coinvolto 893 artisti da 18 paesi, inclusi gli scrittori che partecipano all'Adelaide Writers' Week, accolti come sempre da un *émigré* d'eccezione, il Premio Nobel per la letteratura J.M. Coetzee), da WOMADelaide (la quattro-giorni dedicata a musica e danza) all'Adelaide Film Festival.

Così si presenta Adelaide nell'anno di grazia 2023, non più una “valle dormiente” (questa la traduzione letterale di *Sleepy Hollow*), ma una città risvegliatasi dal suo lungo sonno e pronta ad abbracciare il futuro con cui sta ridisegnando sé stessa e il suo ruolo all'interno della nazione australiana.

**Arianna Dagnino e Stefano Gulmanelli** hanno un'esperienza internazionale pluriennale come giornalisti (*La Stampa*, *la Repubblica*, *l'Espresso*, *Nova/Sole 24 Ore*, ecc.) e analisti socio-culturali. Dopo aver vissuto a lungo in Sudafrica ed aver conseguito un dottorato di ricerca in Sociologia presso la University of South Australia, attualmente insegnano entrambi alla University of British Columbia. Sono i fondatori di Nomads CA Culture Lab, società di consulenza con sede a Vancouver, e autori di diversi saggi sull'impatto della globalizzazione, della mobilità e delle tecnologie di comunicazione digitale.

## C'è tanta Italia in Australia

Ricca di risorse naturali e caratterizzata da un elevato dinamismo economico, l'Australia è la dodicesima economia del mondo con un PIL di 1,625 miliardi di dollari, e attore protagonista nella regione del Sud est asiatico. Le previsioni confermano il suo trend positivo, dopo i risultati oltre le aspettative del 2021 e del 2022, anche per il 2023 - anno in cui registrerà una crescita del 1,6%, superiore a molti altri Stati.

Oltre che sull'abbondanza di risorse minerarie (che ne fanno il leader mondiale del settore, primo produttore di bauxite e alluminio nonché il principale esportatore di carbone e materiali ferrosi), sulla produzione energetica e su una solida economia, l'Australia ha basato il suo sviluppo sulla trasformazione delle sue città, dove si concentra la maggior parte della popolazione. Secondo i dati del Centre for Population governativo, infatti, due australiani su tre vivono nei centri cittadini (la percentuale sale al 80% considerando anche quelli media grandezza) concentrati soprattutto sulla costa est del Paese – nelle aree urbane di Brisbane, Sydney, Canberra e Melbourne – e in zone in crescita come quella di Adelaide nel sud, di Perth a ovest e Darwin a nord.

Le maggiori città australiane sono *hub* di commercio e di collegamento globale e luoghi cruciali per la comunità in quanto catalizzatori della migrazione interna e di giovani talenti provenienti da tutto il mondo. Centri moderni e sostenibili continuano ad evolvere per cogliere le sfide poste dalla crescita economica e dell'aumento della popolazione. Proprio per rispondere alla necessità di rinnovare le infrastrutture fisiche del Paese e delle sue città, le Autorità australiane hanno presentato ambiziosi piani pluriennali di sviluppo, in cui le aziende italiane presenti nel Paese rivestono un ruolo fondamentale.

I gruppi Webuild e Trevi, leader rispettivamente nella realizzazione di grandi opere e nell'ingegneria del sottosuolo, sono attualmente impegnati in una serie di progetti strategici come la realizzazione del North East Link nello stato di Victoria, che andrà a completare la rete autostradale di Melbourne.

Il progetto prevede la costruzione di 6,5 chilometri di tunnel gemelli a tre corsie e opere collegate. Una volta completato, sarà il più lungo tunnel stradale dello Stato di Victoria. Si tratta, inoltre, del più grande progetto infrastrutturale realizzato con formula PPP (Public-Private Partnership) in Australia e sarà fondamentale anche in termini di sostenibilità poiché porterà alla realizzazione di un collegamento essenziale per ridurre i livelli di congestionamento del traffico e i tempi di viaggio per decine di migliaia di automobilisti. Il North East Link eviterà il passaggio di 15.000 camion dalle strade locali ogni giorno, riducendo di fino a 35 minuti i tempi di viaggio dei pendolari.

Webuild, inoltre, sta guidando la costruzione di Snowy 2.0, l'espansione dell'impianto idroelettrico Snowy Mountains Hydro-electric Scheme, uno dei maggiori progetti al mondo per la produzione di energia rinnovabile. Il progetto aumenterà di 2.000 MW la capacità di generazione di energia elettrica del sistema esistente, compiendo un deciso passo verso la transizione verde in Australia.

A Sydney, infine, il gruppo Webuild è stato protagonista della realizzazione del progetto Sydney Metro Northwest: la nuova linea metropolitana di treni veloci totalmente automatizzati a Nord-Ovest di Sydney, che collega la stazione di Chatswood con Cudgegong Road.

I progetti di rinnovamento infrastrutturale in atto in Australia, confermano la grande proattività del Paese, che si dimostra in grado di cogliere le numerose sfide poste dalla crescita urbanistica e dall'espansione economica. Le città sono il volto di questo rinnovamento, in cui le aziende italiane presenti sul territorio sono protagoniste, e dell'impegno dello Stato verso uno sviluppo sostenibile. Uno sviluppo che affronta le questioni demografiche attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti e servizi e l'espansione di quelli già esistenti, con una grande attenzione alla sostenibilità e all'impatto ambientale, per fare delle aree urbane delle città sempre più *smart* e moderne in grado di attirare talenti e forza lavoro.



カラオケ JOYSOUND  
ココロのボリューム、  
あけていこう。  
JOYSOUND

Yakult  
Tough-Man Refresh

品川美容外科  
eyecity  
アイシティの  
No.1

9F 199-1590  
コンタクト  
Caféスタックガスト  
7F Caféガスト  
AEON 英会話イオン

その人と一緒にいて、  
楽しいですか?

ZONE  
Dance  
with friends



## I grandi eventi, motore dello sviluppo urbano

Giampiero Massolo

Negli ultimi decenni abbiamo assistito all'emergere di un nuovo ruolo delle città, sviluppatosi nel segno dei processi di globalizzazione. A livello mondiale si è constatato in effetti un vero e proprio "ritorno alla città", che alla luce dei paradigmi del passato sembrava tanto inatteso quanto improbabile.

Grazie all'immagine di deficit di efficienza proiettato in alcuni casi dallo Stato-nazione, alla moltiplicazione delle opportunità di intercettare anche a livello locale i flussi associati agli scambi globali e alla frammentazione dell'economia mondiale in catene del valore segmentate. Le città hanno gradualmente guadagnato il ruolo di attori decisivi sul pro-

scenio internazionale, trovandosi spesso in competizione tra loro. Il riposizionamento è così diventato uno degli obiettivi prioritari delle città del Terzo Millennio, finalizzato non solo alla crescita delle attività produttive, ma anche alla loro diversificazione, così come all'attrazione di nuovi flussi turistici.

Oggi vediamo come nuovi programmi di riqualificazione territoriale vengano messi in campo: in coerenza con il progressivo affacciarsi di nuove politiche urbane e strategie di sviluppo delle città, i mega eventi – le Esposizioni Universali, i Giochi Olimpici ed altre manifestazioni di natura sportiva, culturale, politica o religiosa – mostrano in questo contesto

tutto il loro potenziale. Essi si affermano come strumenti crescentemente in grado di mobilitare verso le città ospitanti ingenti risorse economico-finanziarie e garantire loro una visibilità molto superiore all'ordinario.

L'obiettivo di ospitare mega eventi – soprattutto in seguito alla fortunata esperienza dei Giochi Olimpici di Barcellona del 1992, codificata dalla letteratura quale modello virtuoso cui riferirsi – si è così tramutato in una strategia a cui molte città guardano quale motore di crescita e detonatore di processi di rinnovamento nei campi più vari, dallo sviluppo infrastrutturale al riposizionamento turistico, fino all'adeguamento delle classi dirigenziali dei municipi, chiamate ad un dinamismo e ad una diversificazione di competenze sempre maggiori. Dinamiche che la velocità dei nostri tempi rende inevitabilmente sempre più complesse.

La ricerca del grande evento come *driver* di progresso in tanti campi tende a giovare della creazione di una nuova apposita narrazione di ampio respiro, in grado di fare leva sui fenomeni di ristrutturazione economica, di ricomposizione sociale e di superamento della crisi dei paradigmi tradizionali che caratterizzano le città dei giorni nostri. Le città che si aggiudicano l'organizzazione di un grande evento sono così stimolate ad essere ambiziose e ad avviare ambiziosi programmi di ammodernamento del tessuto abitativo e infrastrutturale. Essi possono andare dal semplice *rebranding* della propria immagine internazionale ad articolati interventi di riqualificazione urbana e territoriale.

È perciò innegabile che i grandi eventi abbiano un grande impatto sulle città in cui si svolgono. Per amplificare tale impatto, tuttavia, è necessario che essi si svolgano in osmosi con il territorio. Essi devono pertanto “dialogare” con l'ecosistema socio-economico

nel quale insistono, coinvolgere le comunità locali, renderle partecipi degli obiettivi di quella che deve apparire come una vera e propria sfida collettiva.

La competizione per accaparrarsi il diritto di ospitare un grande evento è sempre più dura. Una candidatura che voglia avere concrete prospettive di successo deve fondarsi su idee illuminate, su una visione del futuro e su una progettualità rigorosa. Il rischio, oltre all'insuccesso nella gara, è anche quello di generare squilibri territoriali, rivendicazioni e tensioni sociali e, soprattutto, perdite economiche ingenti.

Non è un caso, dunque, che il tema prescelto per Expo Roma 2030 “Persone e Territori: Rigenerazione, Inclusione e Innovazione” sia stato concepito fin dall'origine per assicurare al progetto una dimensione tanto globale quanto locale. Si tratta in effetti di una visione, da un lato, strettamente collegata ai Sustainable Development Goals dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e, dall'altro, pienamente coerente con gli obiettivi di rilancio della città di Roma. Si tratta, in definitiva, di definire modelli di crescita degli habitat umani che non pregiudichino il benessere degli ecosistemi e siano orientati ad una rigorosa sostenibilità. Un obiettivo che trova una sua attualissima ragion d'essere ad ogni latitudine, specie nel mondo di oggi segnato dalle conseguenze dell'inquinamento e dei cambiamenti climatici.

L'azione di rigenerazione promossa da Expo Roma 2030 è prevista prendere vita nella forma del campus di Tor Vergata, che verrebbe ristrutturato in un centro di conoscenza del ventunesimo secolo grazie a modelli innovativi di produzione di energia, trasporto e costruzione. In questo senso, Tor Vergata appare un luogo ideale per delineare un modello di rigenerazione innovativa basato sull'inclu-



sione sociale, sulla progettazione e cura degli ambienti.

La strategia infrastrutturale del progetto è infatti basata sullo sviluppo di sinergie tra i vari livelli territoriali, in un orizzonte temporale che si estende ben oltre Expo 2030 e definisce una idea di *legacy*, ovvero di “Post-Expo”, che prevede la permanenza di un sito pienamente integrato nel contesto di Tor Vergata e del quadrante Sud-Est della Capitale.

In sintesi, Expo Roma 2030 vuole proporre un modello universale di rigenerazione e sostenibilità, da replicare su scala globale, realizzato in sinergia con i Paesi partner. Prevediamo che il contributo di tutti sia richiesto, accolto e valorizzato, in un genuino spirito di inclu-

sione e partnership. Ciò potrebbe consentire ancora una volta all'Italia di proporsi quale capofila e ideatrice di una visione davvero innovativa dell'interazione tra Persone e Territori, anche attraverso la creazione della prima *Net Zero Carbon Community* d'Italia. La ricerca di nuovi paradigmi è concepita per essere sviluppata andando al di là del semplice recupero basato su un approccio di “costruzione urbana”. Essa ambisce ad inserirsi in una serie di iniziative ben radicate nel contesto locale. Iniziative che verrebbero promosse nel segno dell'inclusione sociale e della innovazione, due assi cartesiani nei quali si iscrive saldamente il nostro progetto.

**Giampiero Massolo** è un diplomatico e funzionario italiano. Presidente di ISPI (Istituto per gli studi di politica internazionale) dal 2017 e di Atlantia dal 2022 (oggi Mundys), già direttore del Dipartimento delle informazioni per la sicurezza. È stato Segretario generale del Ministero degli Affari Esteri dal 2007 al 2012 e dal 2022 è anche Presidente del Comitato promotore di Expo Roma 2030.



## Ebbene sì, Venezia salverà il mondo

Renato Brunetta

Venezia è una città che ha scelto coscientemente di avere «come mura il mare e come soffitto il cielo» (C. Sabbadino, 1540). La sua laguna, destinata “naturalmente” all’interamento, è il risultato di una modellazione antropica secolare che l’ha adattata, in ogni epoca, alle esigenze e agli obiettivi della società umana. Questa capacità di continuo rinnovamento ce la propone ancora oggi come modello di sostenibilità e resilienza. Infatti, solo nei falsi messaggi romantici Venezia è “sempre uguale a sé stessa”: invece la città ha co-vissuto nei secoli passati con eventi di portata globale, che hanno portato profonde trasformazioni, a livello urbano ed ambienta-

le, economico, culturale e sociale. Negli anni precedenti al 1000, la primaria esigenza degli abitanti era quella di difendersi dalle invasioni di popolazioni confinanti e le isole lagunari potevano offrire rifugio, nonostante la carenza di acqua potabile, i suoli troppo soffici per costruire abitazioni pesanti, i problemi negli spostamenti, le tempeste che venivano dal mare. Le difficoltà furono tramutate in opportunità e già nel 1200 Venezia era l’unica potenza marittima in grado di offrire al Papa, grazie al suo Arsenal, efficacemente descritto in quegli anni da Dante, la flotta di navi (200) per portare l’esercito cristiano a Gerusalemme (ci fermammo a Costantinopoli, ma quella è



un'altra storia). La Repubblica di Venezia decise – a metà 1500 – di attuare le deviazioni in mare della foce dei fiumi alpini per evitare l'interramento della laguna e nel 1700 di realizzare le difese in pietra delle isole litoranee per renderle più resistenti alle mareggiate. Durante la dominazione asburgica, l'insularità di Venezia venne meno con la costruzione del ponte ferroviario translagunare (1846) e della Stazione marittima in un'area adiacente. Ciò diede il via a molte variazioni dell'assetto urbano in varie aree. Profonde modifiche morfologiche avvennero con la costruzione dei moli foranei delle bocche di porto di Malamocco e nelle decadi successive, di Lido e di Chioggia. All'inizio del XX secolo il Porto fu spostato nella gronda, e così nacque nel 1917 la prima grande zona industriale italiana, tra le più importanti d'Europa, sviluppatasi ulteriormente nel dopoguerra. Tali vicende non solo hanno modificato l'*urbs*, ma hanno rinnovato la *civitas*, generando sempre nuovo fervore economico. Il MOSE è quindi solo l'ultima delle "grandi opere" che hanno interessato Venezia e la sua laguna, rappresenta un esempio dell'ingegno italiano e del coraggio di

intraprendere una realizzazione unica nel suo genere. Dal 3 ottobre 2020 il MOSE protegge efficacemente la città e, ad oggi, l'ha salvata 53 volte da alluvioni che sarebbero stati in alcuni casi devastanti come quello avvenuto il 12 novembre 2019. Ciò segna un nuovo inizio

*Il MOSE è solo l'ultima delle "grandi opere" che hanno interessato Venezia e la sua laguna, rappresenta un esempio dell'ingegno italiano e del coraggio di intraprendere una realizzazione unica nel suo genere*

per Venezia, un cambio di paradigma da città "fragile/in pericolo" a "protetta/resiliente". La sfida odierna è duplice, riguarda sia la gestione della laguna "regolata" rispettandone i dinamismi naturali, che la ripresa economica e sociale basata sull'economia della conoscenza. Secondo i dati recentemente pubblicati dall'Organizzazione Meteorologica Mondiale, il livello medio globale del mare è aumentato

più rapidamente dal 1900 in avanti rispetto a qualsiasi periodo dei precedenti 3000 anni. Questo rapporto stima che circa 900 milioni di persone che vivono in aree costiere in tutto il mondo subiranno gli effetti dell'innalzamento del livello del mare.

Il problema con il quale si è confrontata Venezia ha portato a un insieme ampio di soluzioni, messe in essere anche prima dell'entrata in funzione del MOSE. L'approccio veneziano, che è un misto di interventi strutturali e di adattamento, può essere utile anche per situazioni diverse.

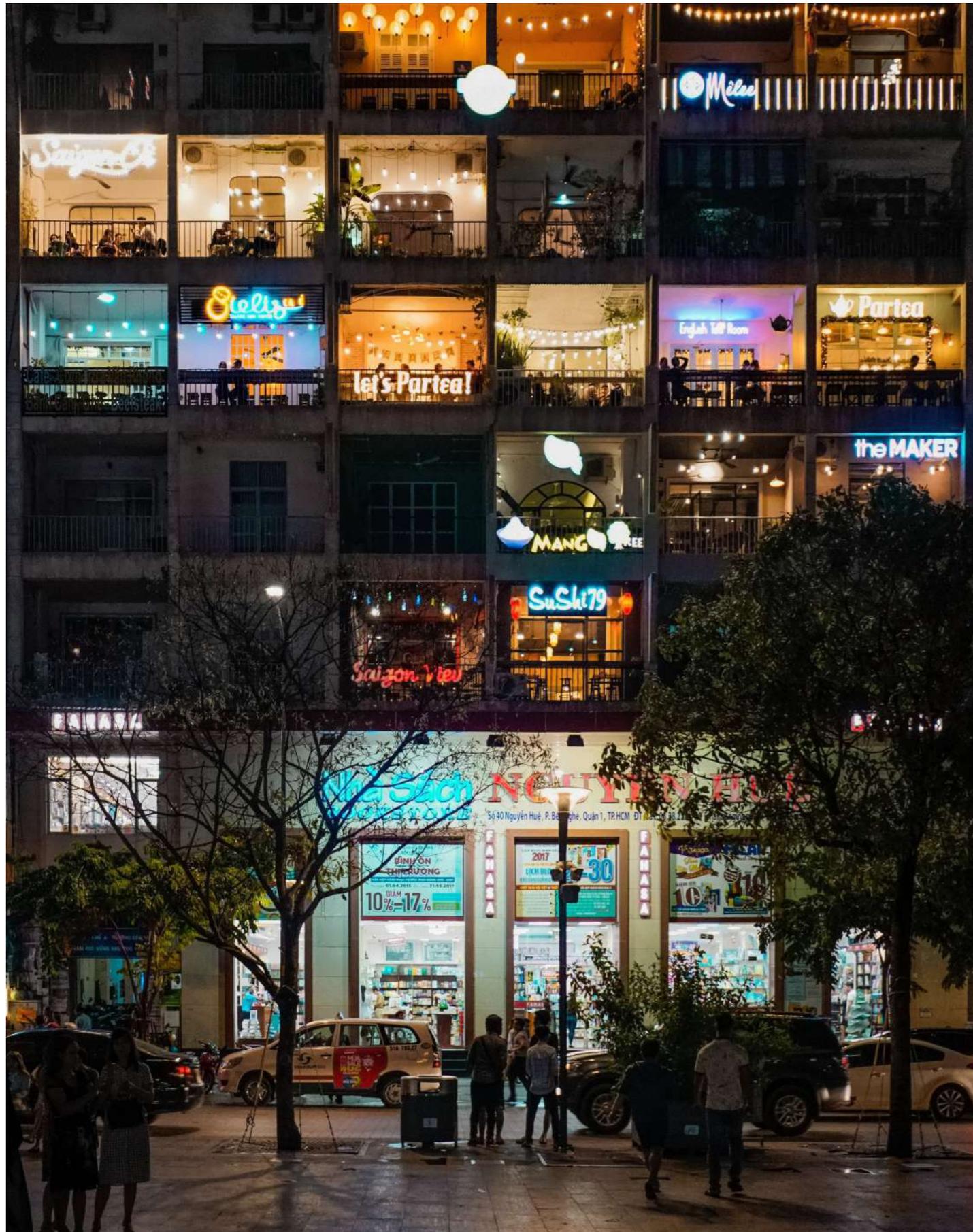
È possibile quindi oggi ripensare la città e il suo ruolo: "Venezia-salva" è una città in grado

di generare cultura e con la cultura produrre economia. Questa la scommessa di oggi della Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità, che diventa aggregatore di rete per rendere anche le idee più audaci possibilità concrete, impegnandosi con progetti specifici in ambiti prioritari.

Venezia è il simbolo di una lotta che può essere vinta, un esempio fattuale che smentisce il catastrofismo di maniera fornendo idee nuove, un sapere transdisciplinare di cui il mondo oggi ha disperato bisogno.

Venezia non è più una città che il mondo deve "salvare", ma è lei stessa che "salverà il mondo".

**Renato Brunetta** è politico ed economista. Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione nel governo Berlusconi IV (2008-2011), ha ricoperto nuovamente tale funzione nel governo Draghi (2021-2022). Presiede la Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità, nata dalla convinzione che la storia di resilienza della Città di Venezia possa ispirare la realizzazione di un futuro sostenibile, che sappia vincere le sfide complesse che minacciano la sua stessa sopravvivenza. Da aprile 2023 è Presidente dell'XI Consiliatura del CNEL, il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro.



## Le città si fanno belle ed energiche

Monica Iacono

In un'epoca in cui il connubio tra sostenibilità e digitalizzazione è imprescindibile, l'ambiente urbano rappresenta uno dei contesti di maggiore sviluppo e il concetto di *smart city* una delle declinazioni con maggiore potenzialità.

Le città del futuro sono intelligenti, virtuose e all'avanguardia sotto il profilo della sostenibilità, dell'efficienza e della sicurezza. Le infrastrutture alla base del funzionamento delle nostre città hanno una dimensione fisica che necessita di importanti e continui investimenti di rinnovamento, ma soprattutto di una crescente spinta verso l'innovazione che promuova lo sviluppo di un ecosistema digitale

*data-driven*. La generazione ed elaborazione di dati è infatti fondamentale non solo per monitorarne le performance operative, ma anche per alimentare un nuovo modello di gestione ottimizzato e innescare un processo di miglioramento continuo. Inoltre, abilita un nuovo approccio di gestione integrata che apre ulteriori enormi spazi di ottimizzazione e miglioramento della qualità dei servizi.

Queste caratteristiche sono l'essenza stessa della definizione di *smart city*: un ecosistema integrato di infrastrutture fisiche e digitali, capaci di erogare servizi, generare ed elaborare dati e adattare in tempo reale il loro funzionamento rispetto alle reali esigenze e condizioni



di esercizio. Il risultato è un processo di gestione circolare e continuo, basato sullo sviluppo di sempre più sofisticate tecnologie di intelligenza artificiale, machine learning e sistemi di cybersecurity.

Le infrastrutture energetiche occupano un posto centrale nell'ecosistema cittadino. Le aree urbane rappresentano infatti uno dei principali luoghi di consumo di energia e, di conseguenza, sono uno degli attori principali nel percorso di decarbonizzazione. Gli sfidanti obiettivi che abbiamo di fronte possono essere raggiunti solo attraverso un piano d'azione integrato che unisca domanda e offerta, in cui le reti energetiche assumono un ruolo sempre più centrale.

In primo luogo, è senza dubbio necessario accelerare il processo di riduzione dei consumi attraverso l'adozione di tecnologie efficienti e promuovere con sempre maggiore enfasi il trend di elettrificazione già in atto, trainato dalla diffusione di veicoli elettrici e pompe di calore. Ma questo non basta, il consumo dovrà diventare sempre più flessibile e adattivo, in grado di rispondere in tempo reale al cre-

sciente stress a cui la rete elettrica è sottoposta. Dall'altro lato, è indispensabile accelerare la diffusione di impianti di generazione distribuita da rinnovabili, in un paradigma che vede consumo e produzione sempre più vicini. Tra

*Le infrastrutture energetiche occupano un posto centrale nell'ecosistema cittadino. Le aree urbane rappresentano uno dei principali luoghi di consumo di energia e sono uno degli attori principali nel percorso di decarbonizzazione*

gli esempi più virtuosi, grazie alla produzione di energia rinnovabile e gestione evoluta dei consumi, gli edifici NZEB consentono di rendere gli edifici quasi del tutto energeticamente autonomi e a bassissime emissioni di carbonio. In questa direzione si innesca anche il concetto di Comunità Energetiche Rinnovabili, che promuovono la contestualità tra pro-

duzione di energia rinnovabile e consumo in un'area ben circoscritta.

Le infrastrutture energetiche possono inoltre diventare uno dei pilastri fondanti su cui sviluppare le *smart city* del futuro. L'infrastruttura di pubblica illuminazione ne rappresenta un chiaro esempio: capillarmente presente in ogni città può facilmente integrare soluzioni in grado di coprire una vasta gamma di servizi: gestione del traffico, sicurezza, monitoraggio ambientale, connettività wireless, solo per citarne alcune esempi.

Come Engie, azienda leader nella transizione

energetica, lavoriamo ogni giorno per rendere l'energia pulita, accessibile e sicura. Siamo a fianco di cittadini, aziende e pubbliche amministrazioni nella creazione di soluzioni energetiche a basso impatto ambientale. Sviluppiamo e gestiamo infrastrutture energetiche distribuite, supportando il percorso di decarbonizzazione del nostro paese. Abbiamo già realizzato vari progetti pilota di *smart city*, insieme ad importanti comuni italiani, aiutando le pubbliche amministrazioni locali a migliorare i servizi delle città che amministrano, e la qualità di vita dei cittadini che le abitano.

**Monica Iacono** è CEO e Country Manager di ENGIE Italia da settembre 2021. Dopo la laurea in Giurisprudenza presso l'Università Statale di Milano e un master in Giurisprudenza civile e commerciale, ha iniziato la sua carriera professionale nell'industria delle telecomunicazioni, in A&T prima e Infostrada poi. Dal 2001 è entrata nel Gruppo ENGIE per assumere ruoli di crescente responsabilità nella gestione dell'intera filiera dell'energia e dei servizi, in particolare nelle vendite, nel marketing, nella comunicazione e nelle operations fino ad essere nominata Direttore Energy & Home Services Retail per l'Italia. Nel 2020 prende in carico anche la responsabilità del dipartimento IT & Digital, dando slancio al percorso della digital transformation del Gruppo in Italia. Dal 1° settembre 2021 è CEO e Country Manager di ENGIE Italia oltre a dirigere la Global Business Unit Energy Solutions nel paese, con l'obiettivo di contribuire ad accelerare la transizione verso un'economia *carbon neutral*, attraverso le molteplici attività del Gruppo in Italia. Da luglio 2022, oltre al ruolo di CEO e Managing Director Energy Solutions in Italia, assume anche il ruolo di Presidente di ENGIE Italia.



## Connettere le comunità attraverso il territorio. Nasce “FILI”

Andrea Gibelli

Il Gruppo FNM tra i suoi progetti annovera anche un programma ambizioso di rigenerazione urbana, denominato “Fili”, uno dei più importanti a livello europeo, con l’obiettivo di connettere territori, comunità, vocazioni differenti, lungo gli assi della mobilità ferroviaria, stazioni comprese. Un cambio di rotta senza precedenti in Italia perché parte dal presupposto che le reti del trasporto ferroviario possano fungere da attivatori del cambiamento, veri *driver* di trasformazione urbana. L’asse Milano-Malpensa, corridoio fondamentale per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, si presenterà come una intera arteria di nuovi scenari urbani verdi, moderni e ad alta vivi-

bilità, ideale e inedito viaggio nell’evoluzione tecnologica e biotecnologica delle stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio e delle aree ad esse adiacenti, al centro di un intervento di oltre 188.000 metri quadrati e che arriverà a coinvolgere progetti per un totale di 2 milioni di metri quadrati all’interno della Lombardia. “Fili” comprende inoltre la piantumazione di migliaia di alberi, la creazione di una superstrada ciclabile di 54 chilometri fra la stazione di Milano Cadorna e l’aeroporto di Malpensa.

La città, per come la conosciamo oggi, rappresenta la vera sfida di questo secolo: le sue condizioni di vivibilità, i nuovi modelli di in-

frastrutturazione e degli ambiti di conurbazione, le nuove esperienze partecipative per il coinvolgimento narrativo degli abitanti e – infine – lo sviluppo di capacità predittive di scenario per affrontare eventi traumatici e il consueto stress test quotidiano con l'impronta carbonica e ecologica, l'inquinamento, l'innalzamento delle temperature, le polveri, il rischio idraulico. La città è una palestra per le funzioni organizzative e predittive ma la vera sfida è dilatarla fino a comprenderne i territori circostanti, in un intreccio comunitario che la valorizzi a partire dalle identità. Con questo presupposto, la rigenerazione urbana ed extraurbana ha come obiettivo la ricostituzione di reti sociali ed ecologiche; non occupa solo spazi ma rilegge e restituisce il passato a sé stesso. Provo a spiegare, in quest'ottica, la funzione del programma "Fili", una delle più importanti sfide di rigenerazione urbana d'Europa che parte da Milano e termina a Malpensa, lungo una dorsale di 54 chilometri. Innanzitutto, è la prima volta che si parla di rigenerazione di spazi attivi, non di spazi abbandonati e semplici aree dismesse. L'inesco iniziale è rappresentato dai progetti di riqualificazione funzionale delle stazioni di Cadorna, Bovisa e di quelle di importanti città come Saronno e Busto Arsizio. Questi sono gli attivatori propulsori di una progettualità che parte dall'asset ferroviario e si trasferisce, lungo le tratte di collegamento, ai territori circostanti.

Veniamo alla seconda particolarità del programma: i fili di collegamento, che uniscono la reciprocità di storie locali, sono tre: la rete ferroviaria, una pista ciclabile senza precedenti, una riforestazione lineare che prevede la piantumazione di essenze autoctone con numeri davvero importanti.

Tutti e tre i fili del programma si intrecciano in continui snodi, con l'intento di generare

una coscienza di luogo che miri a far conoscere e tutelare quei beni materiali e immateriali comuni che costituiscono i paesaggi rurali, quelli periurbani, le produzioni locali e le attività aggregative di qualsiasi entità e scopo. Quest'ultimo passaggio è per noi irrinunciabile, perché determina la vera novità, prima di tutto nell'approccio progettuale e nella ricaduta sociale: "Fili" rappresenta la ricerca di nuovi equilibri nell'uso degli spazi, nella loro rifunzionalizzazione e nella salvaguardia delle reti sociali locali. Nei fatti, una nuova antropizzazione che invita a ripensare il modello di civilizzazione urbana, a estendere la propria cittadinanza in modo lineare, verso una transizione che parta dalla dote infrastrutturale e sociale esistente, "il vero *milieu* da rilanciare". Al contempo, è valorizzazione del patrimonio paesaggistico e ambientale, razionalizzazione e ri-produzione degli spazi senza scarti o non luoghi. Il percorso della pista ciclabile è il filo rosso del programma "Fili", il luogo generativo del legame con le nuove piantumazioni e con l'asta della ferrovia che favorisce i grandi progetti di architettura delle stazioni.

È la rete connettiva per l'organizzazione dei sistemi urbani.

La pista ciclabile attraversa ambiti densamente reticolari che necessitano di essere riscoperti, salvaguardati e uniti in una dimensione morfologica nuova, non più locale, bensì regionale.

Il risultato dovrà essere, secondo il nostro intento, l'individuazione di spazi di transizione per nuovi equilibri, per regionalizzare l'urbano fino a includere società temporanee.

È la logica per la quale, la pista ciclabile unirà, alle stazioni ferroviarie delle grandi città: piccoli borghi, parchi, oratori, brandelli di ferrovia dismessa, circoli locali, realtà di bottega e tutto ciò che compone il sedimento territoriale. Una ricucitura non più soltanto

urbana ma estesa, tanto quanto la nostra capacità digitale di immaginare l'esperienza di vita (lavorativa, sociale, affettiva), fino a creare veri e propri statuti dei luoghi, altrimenti votati all'abbandono.

Il programma "Fili" è oltre.

Non riguarda la nozione di regione metropolitana e non richiama nemmeno il concetto di bioregione urbana. Considera i territori facenti parte di una mega *city* o città estesa lineare, continuamente conurbata da comunità, che raccordano le loro storie con quelle di altre, ugualmente importanti e dense di significato. Ecco sì, il programma "Fili" rappresenta, in estrema sintesi, lo sforzo di ri-significare la città con un'ottica più allargata, con un migliore rapporto spazio-tempo, a partire dalla centralità della persona. Il tracciato del programma che corre lungo la direttrice Cadorina-Malpensa è un laboratorio importante ma in Lombardia ci sono almeno altre nove aste potenziali con la città di Milano, tra cui quella

di Bergamo e Brescia con il resto della regione, sulle quali sperimentare questa visione.

Chi se non la ferrovia può rappresentare una efficace leva funzionale in tutto questo?

Se ci pensate, dopo quasi duecento anni di intensa attività, figlia delle due rivoluzioni industriali, la ferrovia restituisce, ricuce, tiene insieme le esigenze delle comunità con una visione di sintesi più unica che rara. E FNM, il principale Gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia, che rappresenta il primo polo in Italia che unisce la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali, intende reinterpretare il proprio ruolo storico proprio con questo programma. Siamo convinti che per riabilitare i luoghi si occorra conoscere le fragilità dei territori ma soprattutto le loro potenzialità, rifunzionalizzarle, *considerando le reti e recuperando i fili di un discorso interrotto.*

**Andrea Gibelli (1967)** si è laureato in Architettura al Politecnico di Milano. È attualmente Presidente esecutivo di FNM S.p.A. Sempre in FNM, da maggio 2015 a maggio 2018 ha ricoperto il ruolo di Presidente e Ceo. Nello stesso periodo è stato anche presidente di FerrovieNord. In precedenza, è stato Segretario Generale della Giunta di Regione Lombardia e Direttore Generale della Presidenza da marzo 2013 a maggio 2015. Dal 2010 al 2013 ha ricoperto l'incarico di vicepresidente e assessore alle Attività produttive di Regione Lombardia. Deputato alla Camera dal 2001 al 2010 e dal 1994 al 1996, è stato membro della Commissione per i Trasporti e le Telecomunicazioni, della Commissione Affari Generali e per le Attività Produttive. È stato membro del Cda di Cogeme Spa e di FNMA S.p.A. Da dicembre 2018 è presidente nazionale di ASSTRA (Associazione Trasporti), realtà che riunisce 142 imprese del settore. Da maggio 2020 è presidente di Confservizi, la Confederazione formata da ASSTRA e Utilitalia che raccoglie le imprese di servizi pubblici locali. Dal 13 maggio 2022 è membro dell'Advisory Board della Veneranda Fabbrica del Duomo.



## Le dieci regole d'oro del Real Estate

Cesare Ferrero

**Location, location, location.** È il vecchio adagio diffuso nel mondo americano. Sono tre le cose importanti in un investimento immobiliare: *location, location, location*. Un bene immobile ha una caratteristica unica e non ripetibile: non può essere spostato, è inamovibile, è naturalmente o artificialmente incorporato al suolo. Il luogo in cui si trova oggi resterà il luogo in cui sarà ubicato per sempre ed è necessario avere piena consapevolezza del territorio circostante e delle prospettive di evoluzione. La prima regola di esperienza per qualsiasi progetto è quindi semplice da indicare: *non si può sbagliare la location, l'ubicazione*.

*Buy land they are not making anymore.* Ormai 30 anni fa ho fatto un'esperienza professionale e accademica in America e in molti testi di *real estate* ho trovato questa espressione. In realtà, veniva applicato in maniera selettiva e differenziata in relazione ai contesti urbani (megalopoli, metropoli, città, villaggi), o a grandi estensioni fondiarie ma il principio sottostante era chiaro: *la terra è un bene esistente in quantità fissa e non incrementabile*. In un mondo a popolazione crescente è un bene destinato ad avere un crescente valore di scarsità. Ne consegue una seconda regola: *valutare il fattore di scarsità presente e futura di un bene*.

**Conoscere il luogo.** Qualunque progetto si intenda realizzare, un'infrastruttura viaria, un edificio pubblico, un centro commerciale, un ufficio, un albergo o un'abitazione, vi è una irrinunciabile regola di buon senso: *passare molte ore in quel luogo*. Personalmente cerco di passeggiare lungamente nell'intorno, curiosando nelle case di fianco, guardando i citofoni, entrando nei negozi, parlando con i portieri degli stabili, con il vigile urbano, con il fioraio e con chiunque conosca quel contesto. Voglio andarci in ore diverse del giorno e della notte e in giorni diversi della settimana. Mi sono nel tempo dato una regola da non trasgredire: non parlare di un progetto, e ancora meno realizzare un progetto, se non sono andato a fare personalmente un adeguato sopralluogo.

**Le asimmetrie informative.** La teoria delle asimmetrie informative nei processi di investimento è da decenni nota e trattata in ogni testo di finanza. Evidenzia un importante principio in ogni transazione economica e in ogni negoziazione commerciale: le due parti, i due soggetti al tavolo non hanno mai a disposizione lo stesso set di informazioni, spesso uno dei due possiede informazioni più dettagliate, più approfondite, più riservate. Ricordo la conclusione di una trattativa svolta in Italia per la compravendita di un immobile all'estero: la parte venditrice arrivò con un corposo dossier tecnico e un corredo fotografico. Dopo la firma dell'accordo, i reciproci complimenti e il brindisi conclusivo, la parte acquirente si avvicinò al venditore e con un sorriso di circostanza sussurrò: «Le foto del vostro dossier sono dell'edificio vicino».

**Pensare a lungo termine.** Un bene immobile è per sua natura duraturo e non un bene di consumo. Nei progetti di investimento è quindi necessario valutare un orizzonte di medio lungo termine e domandarsi come sarà quel quartiere

tra dieci anni, come si svilupperà la città, quali saranno i costi di manutenzione e di gestione dell'immobile, quali le operazioni nei dintorni. Vi sono altri settori che meglio si prestano a scelta di acquisto con orizzonti temporali di breve periodo. Investimenti finanziari e *commodities*, per esempio, sono trattati su mercati con elevato numero di transazioni e con costi di trasferimento della proprietà ben inferiori. L'esperienza mi ha portato una ulteriore regola comportamentale: *posso provare ad agire nel breve termine ma devo pensare nel lungo periodo*.

**La comparazione.** Il modo migliore per riflettere sulle nostre scelte è comparare alternative diverse. Ricercare progetti comparabili, verificare punti di forza e di debolezza, comparare prezzi e condizioni di pagamento, sono attività di preziosa utilità per convincerci delle nostre scelte. «È un'occasione unica, irripetibile e non comparabile». Ho ascoltato infinite volte questo ritornello da parte di abili promotori e da giovane ero affascinato da opportunità fuori mercato e imperdibili. Nel tempo ho capito che un attento *scouting* porta sempre a rintracciare valide alternative. Del resto, è sempre una persona che decide di investire in un progetto e non è mai un progetto che sceglie un acquirente. Ne consegue una regola: per scegliere, è necessario avere alternative.

**Il valore non è il prezzo.** Quanto vale un progetto, un immobile, un investimento? In un mercato perfetto le due risposte dovrebbero coincidere. In realtà, non è così che accade. Mi viene in mente un'esperienza di qualche anno fa. Dovevo vendere un portafoglio di quattro immobili e avviai una competizione a inviti tra importanti investitori italiani e internazionali. Arrivarono sei offerte con una differenza tra la minore e la maggiore del 150%. Le condizioni di vendita erano le medesime per tutti gli acqui-

renti ma le loro valutazioni differivano in maniera evidente. Tutti avevano svolto approfondite analisi ed erano pervenuti al loro migliore valore d'offerta con pari informazioni. Mi chiesi qual era il valore corretto del portafoglio che stavo vendendo. Dopo qualche riflessione, mi risposi che in quel momento mi interessava il prezzo di vendita e non il valore di mercato. Accettai l'offerta con il prezzo più alto ritenendo che questo fosse il valore corretto. Ho imparato dunque nel tempo che gli insegnamenti della teoria economica sulla equivalenza tra valore e prezzo in mercati perfetti non si applicano frequentemente ai beni immobiliari.

**Non si possono raddrizzare le zampe dei cani.** È un vecchio detto popolare che ho appreso a Bologna. Calato nell'attività di sviluppo e investimento immobiliare, significa essere consapevoli delle difficoltà di modificare le caratteristiche fisiche principali di un bene. Vincoli tecnici, urbanistici, giuridici, normativi, fisici, incidono fortemente sulla possibilità di trasformazione di un immobile. Laddove si riescano a superare, vi è infine da verificare la fattibilità economica e la convenienza di un intervento. Con gli anni e con l'esperienza ho quindi cercato di seguire una regola: evitare di investire in un progetto con l'idea di cambiare radicalmente l'oggetto, salvo aver fin da subito l'intenzione di completa demolizione e ricostruzione di edifici e manufatti dismessi o fatiscenti.

**Non comprare da chi non vuole vendere.** Investire e gestire un progetto di sviluppo vuol dire essere preparati a gestire continue trattative. Investitori, finanziatori, acquirenti e venditori, fornitori, amministrazioni pubbliche, enti autorizzatori, persone e collaboratori: un progetto di sviluppo è una continua trattativa. Molte persone non hanno consuetudine a gestire una trattativa.

**Vendi, guadagna e pentiti.** In ogni progetto di investimento giunge il momento di realizzare il frutto finale del proprio lavoro e quindi vendere. Ho imparato nel tempo a gestire due tipiche emozioni: il pentimento di aver venduto e la preoccupazione di aver venduto a un prezzo troppo basso. La prima emozione deriva principalmente dal convincimento, perlopiù errato, che se avessi aspettato del tempo avrei potuto realizzare un prezzo maggiore in un mercato con prezzi crescenti (effetto tempo, non vendere oggi quello che potresti vendere meglio domani); la seconda è rappresentata dal dubbio di non essere stato abbastanza bravo nella trattativa o nella ricerca di un compratore (effetto competenza). Ad alimentare tali dubbi contribuisce generalmente il compratore del giorno dopo, un potenziale acquirente pronto a informarti che sarebbe stato disponibile a pagare un prezzo maggiore se solo lo avesse saputo o se avessi avuto la pazienza di aspettare la sua offerta.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Il testo è un estratto di Cesare Ferrero, *Real Estate Infrastructure Made in Italy*, Egea, Milano, 2022, pp. 167-174.

**Cesare Ferrero, dal 2016 è presidente di Sogemi Spa, società controllata dal Comune di Milano che gestisce tutti i mercati agroalimentari all'ingrosso della Città. Dal 2009 al 2016 ha lavorato per BNP Paribas Real Estate. Precedentemente è stato Amministratore Delegato di Investitori & Partner Immobiliari, società immobiliare partecipata da importanti operatori industriali e finanziari tra cui Toro Assicurazioni e DeAgostini Spa. Dopo esser stato Presidente e Amministratore Delegato di Metropolis S.p.A, società immobiliare e società di servizi generali del gruppo Ferrovie dello Stato, dal 2001 al 2004 è stato Direttore di Fiat S.p.A. con funzioni di Amministratore Delegato e Direttore Generale di IPI S.p.A., società immobiliare del Gruppo Fiat. È stato Docente universitario presso l'Università Bicconi e il Politecnico di Milano.**



## Vincitrici riluttanti. Le città dopo la pandemia

Paolo Manfredi

Aggiustando il fuoco del cannocchiale dopo aver raggiunto una minima ma sufficiente distanza, si può oggi affermare che la notizia della morte delle città dopo la pandemia è, come quella della morte di Mark Twain, «grossolanamente esagerata».

La crisi pandemica pareva aver messo in discussione il trionfo del modello urbano nel Secolo delle città, ma il travaso di popolazione dalle città, costruite su una prossimità divenuta minaccia e con un *trade-off* sempre meno positivo tra costo della vita e la sua qualità, non ha nei fatti avuto luogo, se non per sparse minoranze di nomadi digitali. Sta anzi, e con crescente forza, continuando il movimen-

to contrario, con un ulteriore svuotamento della provincia e delle aree interne in favore delle città, come da recenti proiezioni ISTAT sulla popolazione italiana al 2040.<sup>1</sup>

Troppo forte è la trazione della concentrazione di capitale umano, risorse e competenze, il propellente dell'economia immateriale, agglomerate nelle città, che le rendono sempre più il luogo "dove accadono le cose". Alla presenza strategica di "risorse per il futuro" le città uniscono la maggiore dotazione di servizi socio-sanitari "per il passato", necessari ad un Paese in rapido e pressoché inarrestabile invecchiamento. Non si tratta di peculiarità italiane, tutto l'Occidente sta invecchiando e tutto il mon-

<sup>1</sup> Istat, *Previsioni della popolazione residente e delle famiglie*.

do si sta progressivamente inurbando, ma di flussi globali che nel nostro Paese si intersecano con caratteristiche (la Provincia come polmone culturale ed economico oggi appannato) e criticità (su tutte la questione Meridionale), per le quali un perdurante travaso di persone e risorse dal contado alla città rappresenta anche un segno di declino, almeno dell'Italia come l'abbiamo pensata.

Se Atene (il contado) piange, Sparta (le città) però non ride, pur a fronte della manifesta superiorità, perché il peso della vittoria è gravoso e mal distribuito. Un recente contributo di Ezio Micelli ed Eleonora Righetto evidenzia come negli ultimi dieci anni, attraverso la crisi finanziaria prima e sanitaria poi, si sia stratificata e consolidata una tripartizione fra le città metropolitane italiane lungo gli assi principali (valori immobiliari, demografia, capitale territoriale) che misurano la vitalità socioeconomica dei centri urbani e che evidenzia le fratture territoriali del Paese, al di là di quella storica Nord-Sud.<sup>2</sup> Nel gruppo di coda, con valori immobiliari in declino e calo demografico, non ci sono solo le aree metropolitane del Mezzogiorno, ma anche le più periferiche del Nord, Genova e Venezia. Tra il Centro e Torino vi è un drappello di aree metropolitane con valori medi, dove città in declino (Roma) convivono con città con ottime prospettive (Bologna e Firenze). Milano anche qui fa *cluster a sé*, città *outlier* che cresce in tutti gli indicatori, anche se un recente articolo de «Il Sole 24 Ore» evidenzia come la concentrazione di risorse (quasi la metà, 5 miliardi di € su 11,7, degli investimenti immobiliari in Italia nel 2022 si sono concentrati a Milano) sia sempre più chiaramente indice di una città viepiù inaccessibile per il ceto medio.<sup>3</sup>

Da un lato dunque vi sono aree metropolitane che condividono e rispecchiano le crisi di ruolo e prospettive delle rispettive macro aree e dei

territori circostanti, dall'altra vi è l'assoluta *best performer* italiana, che soffre di evidente crisi di gestione delle esternalità connesse a processi di sviluppo e trasformazioni urbane rapide, violente, contraddittorie.

Un dato che accomuna le città e le rende vincitrici riluttanti e senza gioia è infatti la sensazione che manchi in ognuna di loro una reale visione strategica di sviluppo, una meta e un senso attuale e prospettico di ruolo. Non si tratta di un dato partitico, quanto di un vero e proprio spirito del tempo, in cui nell'amministrazione si sogna e si progetta sempre di

*Un dato che accomuna le città e le rende vincitrici riluttanti e senza gioia è la sensazione che manchi in ognuna di loro una reale visione strategica di sviluppo*

meno. In luogo dei pensieri lunghi della strategia si preferisce la scorciatoia del *boost* promesso dai grandi eventi o dagli interventi «a soggetto» su mobilità e abitabilità, comunicabili ma raramente trasformativi.

Compendio del *policymaking* senza passione riformatrice, il PNRR ha previsto alla Missione 5 (Inclusione e coesione) risorse rilevanti per i progetti di rigenerazione urbana e riqualificazione abitativa delle aree urbane, per la gran parte finiti sotto la tagliola del definanziamento in favore di altre misure. I Comuni virtuosi hanno a ragione lamentato lo stop a cantieri in molti casi già aperti, mentre molti dei progetti non sono partiti. Forse, dati i tempi e la natura del PNRR stesso, migliaia di progetti estremamente eterogenei di rigenerazione urbana,



affidati a enti la cui capacità esecutiva è sommarmente disomogenea, abbisognavano veramente di strumenti diversi, che magari diano corpo a progetti ambiziosi sul futuro delle città, che è poi gran parte del futuro del Paese. Penso alla possibilità di allargare i confini angusti del *policymaking* comunale e spesso anche delle aree metropolitane, dove non sono rimaste astrazioni burocratiche, immaginando ad esempio dove possibile di integrare aree metropolitane in progetti di cooperazione

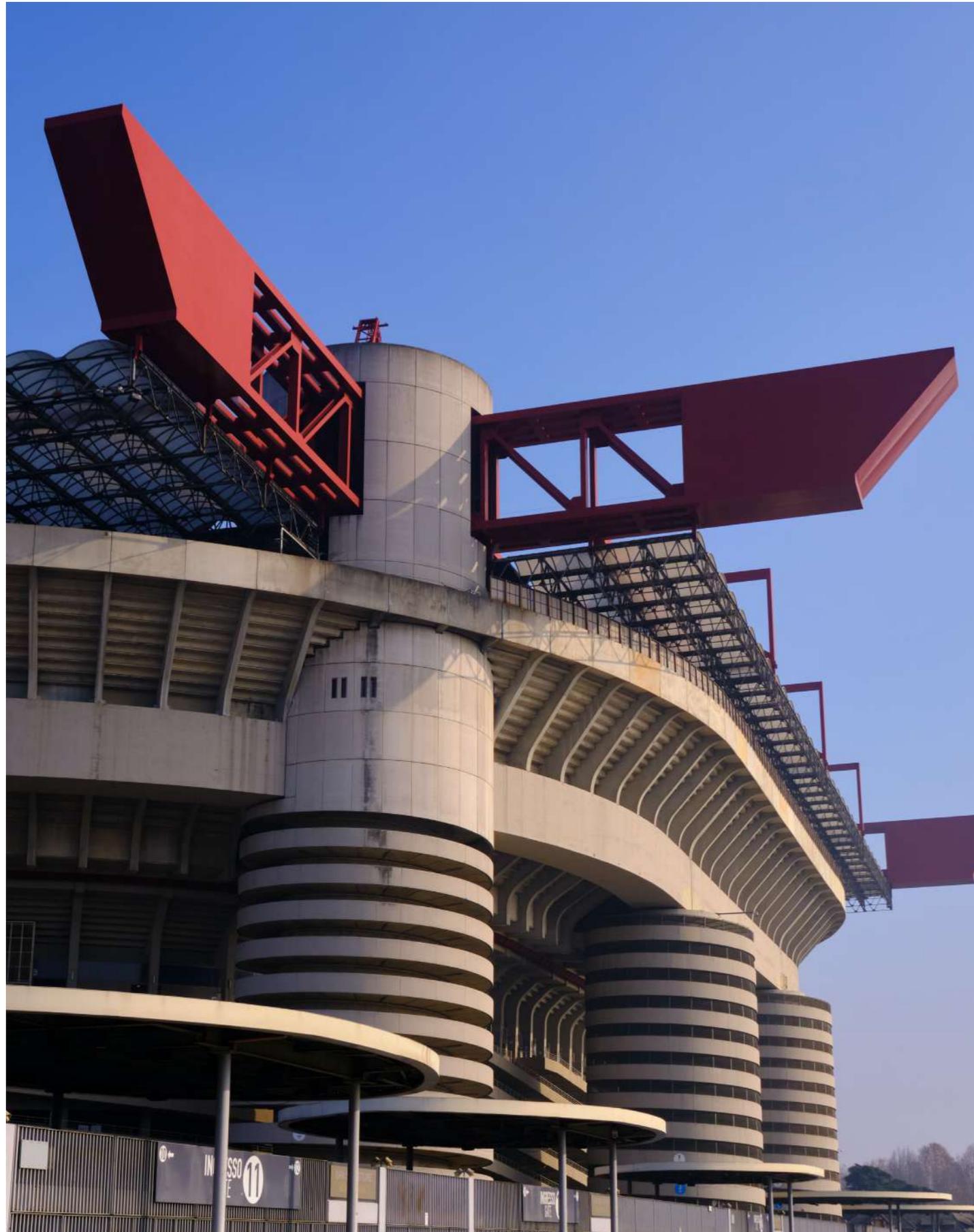
funzionale ed economica necessari a competere globalmente o di valorizzare l'integrazione semi-consapevole portata da infrastrutture come l'alta velocità, che hanno cambiato la percezione spaziale di quel pezzo di Paese dove funziona.

Le risorse sono certamente un problema, ma senza visione non solo l'unica soluzione.

**Paolo Manfredi** si occupa da oltre vent'anni del rapporto tra digitale, sistemi territoriali e PMI. È consulente per la trasformazione digitale e responsabile del Progetto Speciale PNRR di Confartigianato Imprese e co-founder e responsabile di impatto di Upskill4.0 Società Benefit. È autore di *L'economia del su misura* (2016) e *Provincia non periferia. Innovare le diversità italiane* (2019), *L'eccellenza non basta. L'economia paziente che serve all'Italia* (2023). Cura il blog *Grimpeur: scalare la montagna dell'innovazione inclusiva* per "Nova 100-IlSole24Ore" e scrive di politica ed enogastronomia.

<sup>2</sup> Ezio Micelli, Eleonora Righetto, *Come evolvono le città metropolitane dopo crisi e pandemia Covid-19? Un'analisi a partire dai valori del mercato immobiliare*, in "Valori e Valutazioni", n. 31, 2022.

<sup>3</sup> Redazione Real Estate, *Milano catalizza un investimento su quattro ma le compravendite frenano*, "Il Sole 24 Ore", 18 ottobre 2023



## La concretezza del futuro

Stefano Betti

Il mondo in cui viviamo è interamente figlio degli ultimi vent'anni. Un arco di tempo in cui l'innovazione tecnologica ha trasformato a una velocità senza precedenti le nostre azioni quotidiane, il nostro modo di vivere e lavorare. Siamo stati testimoni di cambiamenti paragonabili a quelli che nel passato si sono dispiegati nel corso di secoli. La trasformazione prosegue ogni giorno senza sosta e le sfide che abbiamo davanti si fanno sempre più complesse: i cambiamenti climatici, la transizione demografica, la migrazione, la progressiva concentrazione della popolazione nelle aree urbane. E proprio le città, motore d'innovazione nel passato e che oggi sembrano invece ripiegarsi

su sé stesse, devono tornare a essere al centro delle nostre azioni e strategie per il futuro. Oggi si stima che viva nelle città il 55% della popolazione e che si passerà al 68% entro il 2050. Alcuni Paesi esteri si stanno organizzando e rimettendo in discussione l'articolazione dei loro tessuti urbani. Da noi il dibattito su come raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile indicati dall'Onu per il 2030, e cioè rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili, è più che mai aperto. Sotto questo profilo il settore delle costruzioni svolge un ruolo fondamentale nel dare il proprio contributo per ridisegnare le città, alla luce di parole chiave

che stanno guidando le scelte e su cui le nostre imprese dovranno sempre più orientarsi: qualità, connessione, *green*, efficientamento energetico, sostenibilità, socialità.

La sfida da affrontare è quella di una domanda di prodotto più esigente, di livelli di performance più articolati e orientati a dare risposte concrete ai bisogni delle comunità. Ricostruire la città significa restituire identità a un territorio e alle persone che lo vivono, ricomporre i divari e restituire valori. È il concetto di *senseable city* sviluppato dall'architetto e urbanista Carlo Ratti: una città che deve essere sensibile, cioè capace di sentire e di rispondere alle esigenze delle persone, mettendole al centro dei progetti urbani, con grande attenzione alle specificità dei territori e alle loro mutazioni.

L'obiettivo, da raggiungere con un approccio *multistakeholder*, è quello di creare luoghi sempre più vivibili e accoglienti. A questo scopo interessi pubblici e privati dovranno sempre di più dialogare, attraverso un metodo integrato, multidisciplinare, collaborativo, nell'ambito di nuovi strumenti finalizzati proprio ad agevolarne l'incontro.

È essenziale che la pianificazione delle città sia orientata a un ripensamento totale del disordine spesso causato da modelli di approvazione di processi costruttivi a scala di edificio, senza una concreta attenzione al contesto urbano circostante, al rinnovamento delle componenti fisiche della città insieme con i tessuti economici e sociali, le reti di collegamento, le infrastrutture. Invece è necessario che un processo di costruzione intercetti, mappi gli interessi coinvolti e trasformi le esigenze in progetti strategici e evolutivi. L'imperativo deve essere la capacità di far fronte in maniera positiva ai cambiamenti, riorganizzando tempestivamente il proprio tessuto. Servono,

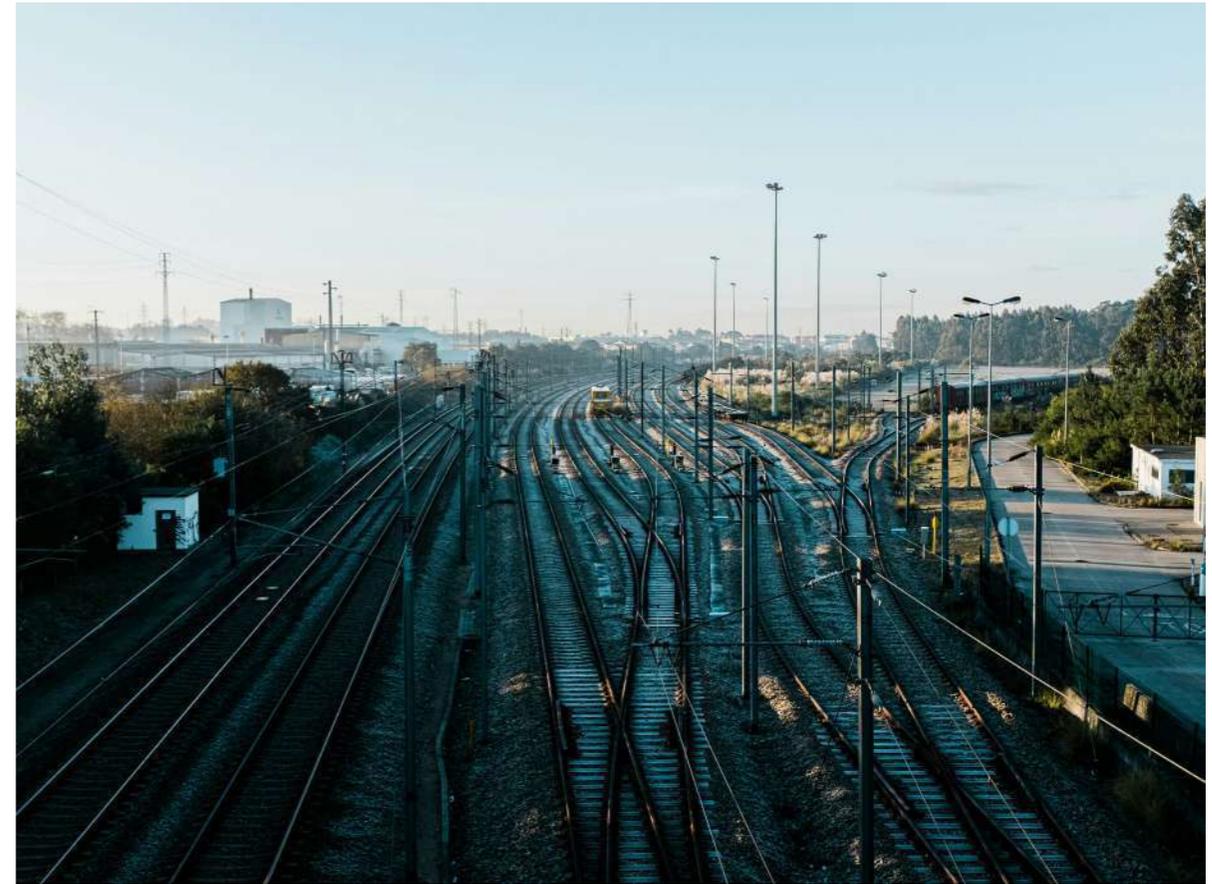
per questo, strumenti di pianificazione flessibili e in grado di accogliere e rispondere rapidamente alle nuove esigenze economiche e sociali. Su queste basi le città dovranno crescere su loro stesse, modificando il proprio assetto e densificando i propri ambiti, soprattutto quelli più vicini ai nodi del trasporto pubblico, nell'ottica della flessibilità di spazi e funzioni.

In altre parole è necessario abbandonare i tradizionali schemi di classificazione del territorio in macro-aree funzionalmente specializzate garantendo all'interno del territorio urbanizzato la variabilità funzionale tra le destinazioni d'uso. Occorre incentivare, inoltre, politiche funzionali alla rigenerazione del patrimonio edilizio che può includere la sostitu-

*Il settore delle costruzioni svolge un ruolo fondamentale per dare il proprio contributo per ridisegnare le città. Qualità, connessione, green, efficientamento energetico, sostenibilità, socialità sono le parole chiave che stanno guidando le scelte*

zione edilizia, il riuso e la riqualificazione, la riorganizzazione dell'assetto urbano, anche attraverso il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree degradate o dismesse, l'integrazione e l'arricchimento delle funzioni soprattutto nelle aree sottoutilizzate.

Obiettivi importanti e ambiziosi che richiedono una presa di responsabilità da parte di tutti a partire dalle istituzioni nazionali, chiamate a colmare con urgenza le lacune normative che, soprattutto dal punto di vista urbanistico-edilizio, impediscono il cambia-



mento e mostrano attualmente la loro totale inadeguatezza. Se davvero il futuro delle città italiane deve essere identificato nella loro capacità di rigenerarsi, allora occorre ideare e realizzare un sistema legislativo che consenta di farlo in modo rapido e efficace.

Solo così potremo restituire bellezza alle nostre città, che si distingueranno non solo nel creare attrattività culturale, ma anche nel saper rispondere celermente ai nuovi bisogni dei cittadini.

**Stefano Betti** è Vicepresidente elettivo, con delega a Edilizia e Territorio di Ance. Imprenditore di seconda generazione e presidente di Costruzioni Generali Due srl, impresa di grande rilievo nel panorama dell'edilizia industriale e civile, pubblica e privata, del Comune di Modena. La storia dell'azienda è caratterizzata dalla realizzazione di importanti opere pubbliche, numerosi interventi urbanistici e di restauro di edifici storici e di culto, un'intensa attività di sviluppo immobiliare e di edilizia residenziale sociale. Numerosi sono stati gli interventi nella ricostruzione post-sisma dell'Emilia-Romagna e del Centro Italia. Da sempre attivo a livello associativo, Stefano Betti è stato Presidente di Ance Emilia-Romagna, Consigliere gruppo giovani di Confindustria Modena, Presidente di Ance Modena, Tesoriere presso Ance Emilia Romagna e componente del Cvac di Ance.

## Lo sviluppo sostenibile abita in città

Walter Vitali

Il ruolo fondamentale delle città per lo sviluppo sostenibile è ormai un dato acquisito, ed è affermato anche nella Dichiarazione politica conclusiva dell'*SDGs Summit* del 18 e 19 settembre 2023 che ha preceduto l'Assemblea Generale dell'ONU.

Il Segretario generale Antonio Guterres ha lanciato un forte allarme perché «il conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile è in pericolo». La Dichiarazione impegna tutti gli Stati a dotarsi di *Piani nazionali di accelerazione* per il conseguimento dei *Sustainable development goals (SDGs)*. Lo dovrà fare anche l'Italia, dove la situazione purtroppo non è diversa da quella illustrata da Guterres. Il tema

fondamentale è coinvolgere la cittadinanza nel conseguimento degli SDGs, a partire proprio dalle città. È qui, infatti, che sono concentrate le maggiori sfide per la *transizione verde*, la *trasformazione digitale*, la *tutela della salute* e la *lotta alla povertà*, i quattro pilastri su cui si reggono le politiche europee del *Green deal* e del *Next generation Ue*.

ASviS ha sviluppato esperienze che vanno in questa direzione in quattro città metropolitane – Bari, Bologna, Milano e Roma – e in numerose Regioni, con *Agende e Strategie per lo sviluppo sostenibile* concepite in primo luogo per rendere consapevoli i cittadini della situazione e favorire il loro impegno, che è fonda-

mentale, in buone pratiche di sostenibilità, anche attraverso le associazioni e le imprese. Sono stati scelti una serie di obiettivi quantitativi legati alle politiche nazionali o a quelle regionali e locali – nell'esperienza della Città metropolitana di Bologna sono 36<sup>1</sup> – suddivisi nelle quattro dimensioni dell'Agenda ONU 2030: ambientale, economica, istituzionale e sociale.

Per ciascuno dei relativi indicatori si è valutato l'andamento nel lungo periodo (10 anni) e nel breve (5 anni), indicando con il sistema delle frecce di Eurostat – verde e rosse più o meno inclinate – se l'obiettivo al 2030 è raggiungibile o meno. E lo si è fatto mettendo a confronto i diversi livelli: nazionale, regionale, metropolitano (nel caso di Bologna) e comunale.

Il tutto è stato pubblicato in modo evidente sui siti istituzionali degli enti, in modo che chiunque possa valutare la situazione locale, per poter concentrare le politiche sui temi sui quali la distanza è maggiore e perché l'azione dei cittadini e dei principali *stakeholder* territoriali si orienti nella stessa direzione. Nella pubblicazione sui siti c'è un'altra parte molto importante, l'associazione degli obiettivi quantitativi alle politiche degli enti locali. Si è così iniziata una trasformazione molto rilevante dei loro strumenti di programmazione, finora concepiti principalmente ad uso interno e focalizzati solo sui risultati in termini di

prodotti (*output*).

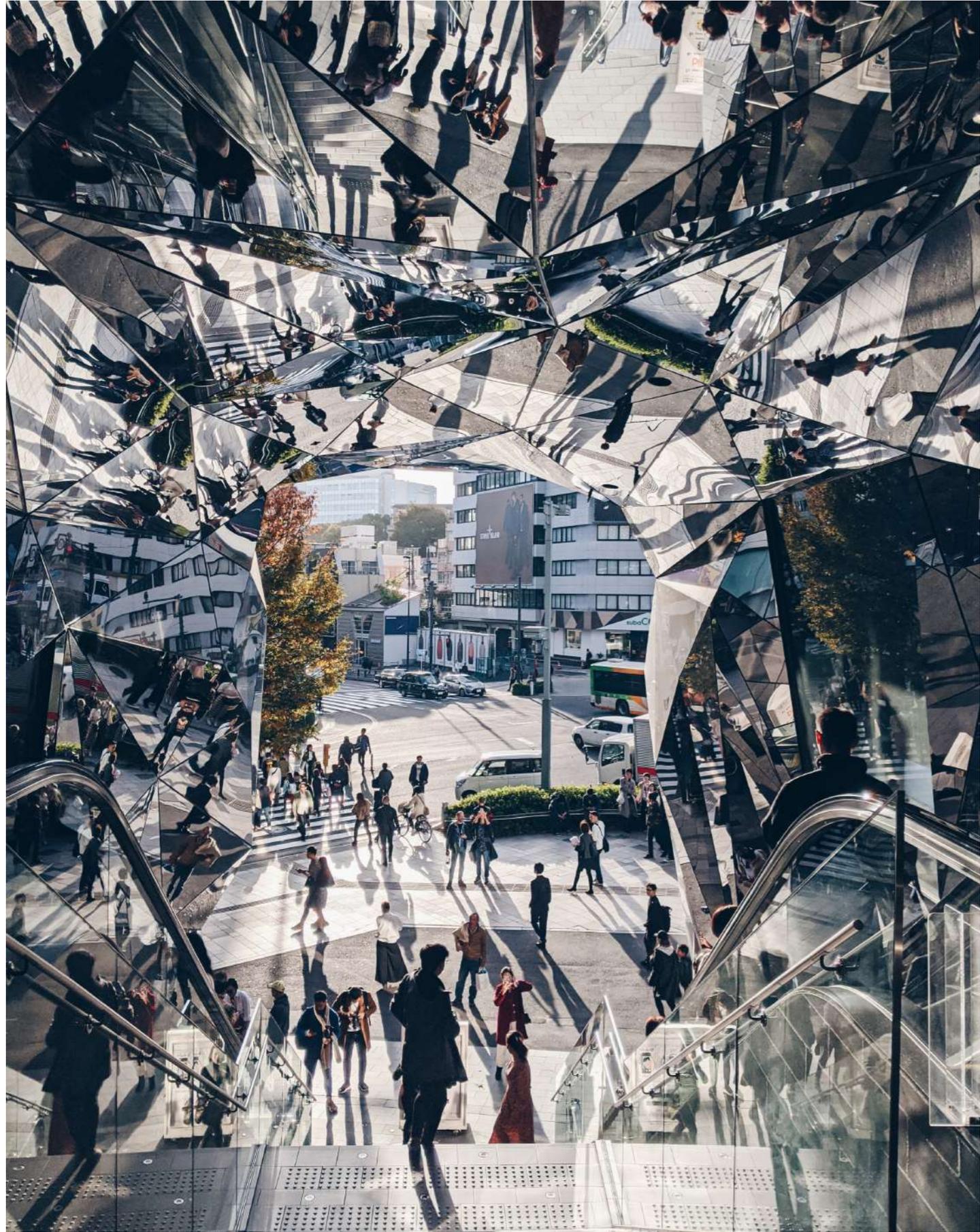
Con questa prima esperienza, il *Documento unico di programmazione (DUP)* per gli enti locali e il *Documento di economia e finanza regionale (DEFER)* vengono progressivamente orientati a rendere conto alla cittadinanza dei risultati in relazione agli SDGs dell'Agenda ONU 2030 in termini di impatto (*outcome*) dell'azione amministrativa sulla realtà circostante.

Nell'esperienza di Bologna e della Regione Emilia-Romagna tutto questo è stato sperimentato contemporaneamente in 16 enti, oltre alla Regione, dando perciò vita a quello che ASviS chiama *Sistema multilivello di Strategie e Agende per lo sviluppo sostenibile*. L'idea è presente anche nell'aggiornamento della *Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile (SNSvS)* approvata il 18 settembre scorso dal Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE) e nell'esperienza di altri comuni, città metropolitane e Regioni.

Ci auguriamo che questo *modus operandi* si estenda il più possibile e che diventi uno dei pilastri del nostro *Piano nazionale di accelerazione* verso gli SDGs. La partecipazione dei cittadini è un volano fondamentale per il conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, e la consapevolezza del punto a cui siamo ne rappresenta la base imprescindibile.

<sup>1</sup> La territorializzazione degli Obiettivi dell'Agenda ONU 2030. Il Sistema multilivello della Strategia per lo sviluppo sostenibile della Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana di Bologna in collaborazione con ASviS, 6 aprile 2023.

**Walter Vitali** dal 2015 è Coordinatore del Gruppo di lavoro Goal 11, Città e comunità sostenibili, di ASviS - Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, finalizzato al tema di come rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili. È anche Direttore esecutivo di urban@it, il Centro nazionale di studi per le politiche urbane, un'associazione a cui aderiscono numerose università italiane che intende costruire e consolidare un rapporto forte e di reciproca alimentazione tra il mondo della ricerca, il mondo delle istituzioni, il mondo produttivo e la cittadinanza attiva attorno al tema delle politiche urbane.



# COMPRENDERE