

RICKY BURDETT

VIVERE NELL'ERA URBANA

Nuove forme di governance e modelli virtuosi:
la chiave per progettare città sostenibili.

Di Nicole Kobie Foto di Rick Pushinsky.

Le auto che si guidano da sole e le smart city sono esperimenti interessanti, ma non certo le innovazioni che ci permetteranno di superare lo scoglio dello spaventoso tasso di urbanizzazione globale. Questa è la posizione di Ricky Burdett, Professore di Urbanistica alla London School of Economics, dove è anche direttore di Urban Age, un progetto patrocinato dalla Alfred Herrhausen Society, il forum internazionale di Deutsche Bank che organizza convegni dedicati alle grandi città del mondo, da Shanghai a Addis Abeba, e pubblica fior fiore di volumi per cercare una risposta alle sfide lanciate dalla deriva globale verso gli ambienti urbani.

Sfide che ci stanno incalzando inesorabilmente. Secondo le Nazioni Unite, attualmente il 55% della popolazione mondiale vive in aree urbane e il dato salirà al 68% entro il 2050. “Il problema è che basta osservare una mappa per capire che l'urbanizzazione non sarà equamente distribuita: oltre il 90% interesserà il continente africano o alcune regioni dell'Asia”, ammonisce Burdett. La popolazione di città come Lagos in Nigeria o Dhaka in Bangladesh aumenta di centinaia di migliaia di individui all'anno - circa 60-70 all'ora. Tradotto, significa più ospedali, strade, impianti fognari, scuole e case da costruire. “In queste aree le forme di urbanizzazione sono particolarmente dinamiche”, prosegue Burdett, che però fa notare come le metropoli di oggi siano strutturate secondo criteri del tutto insostenibili, e quindi sconsigliabili come modelli per le città di domani. Ecco perché è così importante individuare esempi virtuosi di città in rapida crescita, fondati su una buona governance e progetti sostenibili, e usarli come spunti per sviluppare idee funzionali al nostro futuro.

E senza trascurare il fattore tempo. Nei prossimi 20 anni le già sovrappopolate megalopoli indiane dovranno accogliere dai 300 ai 400 milioni di persone in più, ma la quasi totalità delle infrastrutture urbane non esiste ancora. “La maggior parte delle decisioni che prenderemo in questi anni decreterà il destino più o meno sostenibile delle città sul lungo termine”, afferma Burdett. “Ogni errore implica un problema. Se continueremo sul percorso che abbiamo intrapreso, ne subiremo le conseguenze.”

Ma Burdett è anche convinto che siamo in tempo a rimediare. “Se ci impegniamo a incanalare politiche e investimenti verso forme di pianificazione e progettazione più sostenibili, riusciremo a traghettare le città in una direzione ben diversa da quella attuale.”

Dato che l'urbanizzazione tocca in particolare le economie deboli e le società con scarse risorse energetiche, ritrovati high-tech come le auto senza conducente non sono la soluzione. “Servono misure semplici, poco tecnologiche e accessibili” spiega Burdett, sottolineando come le vere “smart city” nel mondo si contino sulla punta delle dita, perché

installare infrastrutture connesse e analizzare i dati raccolti è un'operazione complessa e onerosa. E punta il dito in particolare contro Smart Cities Mission, un programma che si propone di introdurre sistemi intelligenti in 100 città indiane. “L'unico neo è che tutti vorrebbero vedere veicoli a guida autonoma e semafori intelligenti in città dove mancano sistemi fognari, case o bagni”, spiega. “Non dovrebbero essere queste le priorità?” Burnett ritiene che abbia molto più senso il progetto di smart city portato avanti da Sidewalk Labs a Toronto, in Canada: l'azienda di proprietà di Google intende riqualificare un quartiere fronte lago integrando una rete di sensori connessi per gestire trasporti, elettricità e abitazioni in un'ottica di sostenibilità. Il dubbio che questa iniziativa possa servire ad affrontare le vere sfide delle metropoli è comunque forte. “L'applicazione di alcuni di questi modelli, che richiedono ingenti capitali, è di nicchia e non ci cambierà la vita.”

Chiaramente ogni città ha esigenze diverse, ma nessuna può prescindere da un'amministrazione capace. I sindaci non hanno bisogno di dispendiose sperimentazioni sulle smart city, l'Internet of Things e le auto senza conducente, ma di idee sostenibili per risolvere le problematiche metodicamente. “In questo momento siamo a Londra, una città dove il sindaco si elegge solo dal 2000”, afferma. “Eppure, da allora il comune ha cambiato radicalmente direzione.” Negli ultimi 20 anni, sulla poltrona della capitale britannica si sono alternati sindaci di destra e di sinistra, ma tutti si sono concentrati su progetti urbani fondamentali - piste ciclabili, programmi di car-sharing, finanziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico e progetti per abbattere l'inquinamento, come la Congestion Charge.

Un altro mondo rispetto a New York, dove il governatore di stato Andrew Cuomo ha più potere decisionale del sindaco Bill de Blasio in materia di trasporti. “New York investe decisamente meno di Londra nel sistema di trasporto locale”, rileva Burdett. “Governance è sinonimo di visione e implementazione.”

Le dimensioni di Londra rimangono stabili grazie al provvedimento del governo centrale di stabilire una Metropolitan Green Belt, una “cintura verde” che impedisce la proliferazione dell'abitato. In realtà, la tendenza delle città è quella di espandersi ben oltre i confini. Anzi, gli agglomerati che si sviluppano a ritmi sostenuti seguono per la maggior parte il principio del *laissez-faire*, senza piani o gestione di sorta. La crescita urbana in Africa e in alcune zone dell'Asia è informale e sregolata. “Non vengono nominati responsabili. Semplicemente, le persone arrivano in città e da un giorno all'altro costruiscono una baracca all'estrema periferia, sperando di cavarsela in qualche modo”, commenta Burdett.


**“Soluzioni
semplici come
dare più potere
ai sindaci,
potrebbero
risultare molto
più efficaci di
esose innovazioni
tecnologiche.”**

Parigi e Città del Messico ne sanno qualcosa. Entrambe hanno una solida amministrazione comunale, ma i funzionari eletti rappresentano solo la cittadinanza delle zone centrali, non i milioni di contribuenti che vivono nell'hinterland, rendendo impossibile abbracciare una visione più ampia. A Città del Messico, il sindaco e il governatore di Stato spesso militano in partiti politici avversari e hanno background diversi. «La governance non è così automatica», specifica Burdett. «Non è sufficiente eleggere un sindaco. Bisogna anche assicurarsi che abbia una giurisdizione tale da poter intervenire concretamente sulle dinamiche, e che la popolazione ottemperi agli obblighi fiscali verso la città e le sue infrastrutture.»

Una volta risolta la questione governance, a che cosa dovrebbe pensare il sindaco? Il trasporto pubblico è un buon punto di partenza. Troppo spesso le città imitano il modello statunitense, basato sul *concetto di città diffusa* e sulle automobili, che però, avverte Burdett, non è sostenibile oltre certi livelli di densità demografica. Esistono modelli più appropriati. Addis Abeba conta tra i 3,4 e i 5 milioni di abitanti e sebbene l'Etiopia sia una nazione povera ha scelto di investire, con il sostegno di finanziatori cinesi, proprio nei trasporti. «Il governo, fortemente centralizzato, ha deciso di provare ad arginare la marea scatenata dalla crescita urbana e dalle nuove esigenze di trasporto realizzando una rete tranviaria e progetti di edilizia popolare», spiega Burdett. «Oltre a promuovere la cultura in città, sta cercando di ridurre il più possibile la dipendenza dalle automobili.»

I lunghi spostamenti non influiscono solo sull'ambiente e sulla produttività. Burdett racconta storie di interminabili *tour de force* e pendolarismo estremo, di bambini a Bangkok che dormono in auto lungo il tragitto verso la scuola e cenano sui sedili posteriori al ritorno. «La pianificazione, le infrastrutture e i grandi temi di cui stiamo parlando hanno conseguenze concrete sui rapporti familiari, sullo stato mentale delle persone e sulle loro prestazioni professionali», dice.

I trasporti pubblici non hanno solo il merito di accelerare gli spostamenti e le testimonianze più significative a questo proposito non vengono né dall'Europa né dall'Asia né dal Nord America, bensì dalla Colombia. Per contrastare la piaga della criminalità legata al narcotraffico, tra il 2004 e il 2007 l'allora sindaco di Medellín, Sergio Fajardo, ha varato una serie di progetti sotto la bandiera dell'urbanesimo sociale, investendo in idee in grado di favorire l'uguaglianza sociale - in primis i trasporti pubblici. «Medellín sorge su pendii ripidi, dove negli anni si è sviluppato un tessuto urbano informale», spiega Burdett. Essendo inaccessibili alla polizia, le colline erano diventate le roccaforti dei cartelli della droga. «Il sindaco si è attivato per introdurre un sistema di cabinovie di collegamento e intervenire sugli spazi pubblici creando parchi, biblioteche e scuole nel cuore dei *barrios* più difficili. La città ne è uscita trasformata.» Le campagne internazionali contro il crimine organizzato hanno sicuramente dato una mano ma l'amministrazione, dal canto suo, non ha risparmiato fruttuosi investimenti.

Soluzioni semplici come dare più potere ai sindaci, puntare sui trasporti pubblici e gestire la crescita potrebbero risultare molto più efficaci di esose innovazioni tecnologiche. Il punto è che mentre le smart city fanno notizia, non è altrettanto facile scovare e comprendere modelli che stanno già facendo la differenza. La condivisione delle conoscenze è preziosa per contrapporre uno stile di vita sostenibile all'inevitabile avanzata dell'urbanizzazione. E la condivisione implica che tutti i responsabili del futuro della città, dai sindaci agli investitori, si riuniscano per parlare di modelli e idee che funzionano. «Le storie a lieto fine esistono», chiosa Burdett, «dobbiamo solo trovarle». 



Ricky Burdett alla London School of Economics, dove insegna urbanistica.

AUTOBUS E BICICLETTE: LA NUOVA BOGOTÁ

Una buona governance e sistemi di trasporto sostenibili possono contribuire a migliorare la vita di chi risiede nelle cosiddette «città diffuse», e la capitale colombiana ne è la riprova. Bogotá, la città più grande del Paese, è in continua crescita e ha una popolazione di 8 milioni di abitanti, e 11 milioni nell'area metropolitana. Nel 2000, il sindaco Enrique Peñalosa (rieletto per un ulteriore mandato di quattro anni nel 2016) ha aperto TransMilenio, una rete di corsie riservate agli autobus nota anche come Bus Rapid Transit (BRT). «È un sistema altamente efficiente e tuttora in espansione», afferma Burdett, che cita anche le numerose piste ciclabili realizzate dall'amministrazione - una scelta azzeccata in una città che sorge su un altipiano. Nonostante le critiche dei cittadini per le code, la sicurezza e l'aumento dei prezzi dei biglietti, l'infrastruttura ha permesso di ridurre i tempi degli spostamenti quotidiani del 46%, da oltre 80 minuti a meno di un'ora in ciascuna direzione, come si legge nel volume di Burdett *Shaping Cities in an Urban Age*. L'iniziativa ha contribuito inoltre ad abbattere le emissioni di anidride carbonica e migliorare la qualità dell'aria, anche se si potrebbe fare ancora di più con l'adozione degli autobus elettrici, che la città sta rimandando.