

Due vie per arrivare alla città intelligente

Intervenire sui centri storici oppure costruire agglomerati sostenibili ex novo: opzioni diverse, stesso obiettivo

di **Elena Comelli**

Saremo 9 miliardi nel 2050, concentrati al 75% nelle città, secondo le previsioni. Megalopoli come San Paolo, Il Cairo o Shanghai, su cui oggi gravitano dai 20 ai 50 milioni di abitanti, saranno sempre più dense e le campagne sempre più vuote. Già oggi, dalle città proviene il 70% dei gas serra mondiali (secondo il rapporto 2017 dell'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile), oltre a un'enorme concentrazione d'inquinamento, traffico, rifiuti, acque nere e malattie. D'altro canto, le città sono anche i grandi motori di innovazione, di creatività, di crescita economica del mondo, contribuendo per l'80% al Pil globale (in base al rapporto di cui sopra), malgrado la congestione perenne delle reti urbane di trasporti, idriche, energetiche e sanitarie, pensate per una popolazione molto più ridotta: un secolo fa solo il 15% dell'umanità (250 milioni di persone) viveva in città, mentre oggi è urbano oltre il 50% dell'umanità (quasi 4 miliardi) e nel 2050 lo sarà più del 75% (7 miliardi). A salvarci dalla paralisi, si dice, ci verrà in soccorso la tecnologia. Il mercato delle tecnologie per la **smart city** varrà 1.500 miliardi di dollari nel 2020, in base alle previsioni di Frost & Sullivan, e vedrà le città asiatiche sempre più ai primi posti della classifica per utilizzo di tali tecnologie, anche grazie alla crescente potenza economica di un continente in pieno sviluppo.

Da questo movimento emergono le forti differenze di approccio nei confronti della crescita urbana sostenibile. La visione europea e americana della **smart city** è dominata dalla preoccupazione di rendere intelligenti i grandi centri storici, aumentando la fluidità di trasporti e comunicazioni, dello smaltimento dei rifiuti, della distribuzione di energia e acqua nelle città che già esistono e rischiano di diventare troppo intasate. Nei Paesi emergenti, invece, si tende soprattutto

a costruire nuovi agglomerati sostenibili da greenfield, intere città pianificate apposta per tagliare al massimo le emissioni, grazie alle tecnologie più innovative per l'efficienza energetica. Due strade diverse per un obiettivo comune: risparmiare al massimo risorse sempre più scarse.

Così mentre Londra sventra il sottosuolo del centro per far spazio alla nuova ferrovia Crossrail e rendere la vita più facile a un altro milione e mezzo di persone, in India si stanno costruendo 24 nuove città verdi lungo la linea ferroviaria ad alta velocità fra Delhi e Mumbai. Stoccolma e Milano si preoccupano di decongestionare i centri cittadini intasati, imponendo un biglietto d'ingresso che limita l'accesso ai veicoli più inquinanti, mentre in Asia nascono intere città con il centro già pedonalizzato. A Tianjin Eco-City, una città verde che dovrebbe ospitare 250 mila persone entro la fine di questo decennio, in via di realizzazione a 150 chilometri da Pechino, è previsto l'utilizzo dei trasporti pubblici, della bicicletta o dei piedi per il 90% degli spostamenti.

Fra le **smart city** nuove spicca il grande progetto di Lusail, una città in costruzione a 15 km dalla capitale del Qatar, Doha. Progettata per accogliere fino a 250.000 abitanti, ospiterà la finale dei mondiali di calcio del 2022. Si tratterà di una **smart city** ecologica e tecnologica, governata da una centrale di controllo, con il monitoraggio costante dei dati raccolti da migliaia di sensori (ambientali e stradali) e dalle reti di videosorveglianza. Altro piano ambizioso è quello cinese, con 200 progetti di **smart city** annunciati. Il progetto pilota si ispira al Bosco verticale di Milano dell'architetto Stefano Boeri: proprio lo studio di Boeri è stato infatti chiamato a progettare la nuova **smart city** di Liuzhou, con edifici ricoperti da oltre un milione di piante e 40 mila alberi, che dovrebbe essere pronta nel 2020.

Il punto è che spesso questi nuovi agglomerati rischiano di restare città fantasma, se i governi non mettono in palio forti incentivi. Per rendere le città intelligenti, infatti, non bastano le tecnologie. Boyd Cohen, un economista americano che le studia da anni, ha identificato una serie di 62 parametri in sei diverse aree, che contribuiscono a costruirne una. Le aree definite da Boyd sono molto simili a quelle scelte da Frost & Sullivan per i noti rapporti sul tema e ritornano anche in altri studi analoghi: amministrazione, economia, ambiente, mobilità, **smart living** (che comprende salute, sicurezza e cultura) e **smart people** (che comprende istruzione, creatività e società inclusiva). Una **smart city**, quindi, non è fatta soltanto di sensori per monitorare l'aria o di app che consentono di viaggiare su tutti i mezzi pubblici con lo stesso biglietto elettronico, ma anche di una buona governance e di cittadini responsabili. Non a caso nelle graduatorie più diffuse le città considerate più smart sono quasi sempre le stesse: Barcellona, Copenhagen, Helsinki, Singapore, Vancouver, Vienna... Città compatte, con sistemi di trasporto pubblico molto ben strutturati e una notevole interoperabilità modale, con una popolazione entusiasta di camminare e andare in bicicletta, con un'amministrazione focalizzata sulle soluzioni più sostenibili.

In Italia, Milano è davanti a tutte, in base all'ultima edizione di ICity Rate, il rapporto annuale realizzato da Fpa, società del gruppo Digital360, per fotografare la situazione delle città italiane nel percorso per diventare intelligenti. Milano si conferma al primo posto per il quarto anno consecutivo, staccando le altre città in particolare per crescita economica, mobilità sostenibile, ricerca/innovazione, trasformazione digitale, con ottimi risultati anche nella partecipazione dei cittadini e nella gestione dei beni comuni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il maxi-progetto cinese

La Cina ha annunciato di voler creare 200 **smart city**, con soluzioni ecologiche e digitali avanzate. Il progetto pilota sarà la città foresta di Liuzhou, il cui master plan (nell'immagine il rendering 3D) è firmato dallo studio di Stefano Boeri, sull'esempio del Bosco verticale di Milano



Il progetto più ambizioso. La nuova città di Lusail, in Qatar, ora in costruzione (nell'immagine, il rendering 3D), intende essere la **smart** city più avanzata del mondo, con sistemi di monitoraggio e gestione delle reti e degli edifici molto avanzati. Progettata per accogliere fino a 250mila abitanti, ospiterà diverse partite e la finale dei mondiali di calcio del 2022

