

Incontro con l'urbanista John Thackara

La città migliore? Una Berlino a Milano

*Il modello lombardo tra finanza e imprese e l'energia autoprodotta dai tedeschi
Il guru dell'innovazione esalta le due metropoli (e attacca il «mito» Slow Food)*

::: ALVISE LOSI

■■■■ Esistono tante ricette per rilanciare l'economia. Quella di **John Thackara**, teorico del design tra i più apprezzati al mondo (è membro UK Parliament Standing Commission on Design, ha frequentato l'MIT) e fondatore e direttore di *The Doors of Perception*, comunità di designer e innovatori che studiano nuovi approcci per migliorare la vita delle persone, parte da un nuovo modo di vivere le città. A Milano per partecipare alla serie di conferenze *Future Ways of Living*, organizzate da **Meet the Media Guru** in collaborazione con La Triennale, Thackara ci ha parlato di design applicato all'economia delle città.

In Italia molte città hanno il classico impianto antico del cardo e del decumano, crede sia possibile renderle smart cities?

«Pensando alle città di un tempo e alle città di oggi, alcune cose sono esattamente identiche e altre invece sono profondamente cambiate. Il modello di proprietà della terra mi sembra sia molto simile, mentre stanno cambiando gli strumenti per gestire questa proprietà in maniera collettiva. Alcuni esperti sostengono che stiamo in un certo senso tornando al feudalesimo, con poche persone che possiedono tutto: una volta erano i signori, ora sono le banche».

Come saranno le città del futuro?

«Gli ultimi 150 anni sono stati caratterizzati da un'energia disponibile in grandi quantità e a basso costo. Ma ora stiamo entrando in una nuova fase e nei prossimi cento anni dovremo fare i conti con un'energia molto più difficile da produrre e di conseguenza molto più costosa. Dobbiamo ripensare le nostre città per renderle più adatte ai tempi, per esempio pensando a come ricalizzare l'energia».

Ci sono città già a buon punto?

«Non esiste una città ideale in questo senso, ma alcune città hanno fatto passi avanti verso obiettivi concreti. Bristol in Inghilterra è un ottimo esempio, perché ha deciso di essere il più indipendente possibile dal Governo centrale e rendere la società che eroga energia una cooperativa di proprietà pubblica. Un altro aspetto rilevante è la ricerca di nuove modalità di distribuzione dei beni di prima necessità. Evitare cioè che siano trasportati da camion che rallentano il traffico e creano smog. Copenaghen, Berlino e Vienna sono riuscite a ripensare le modalità di distribuzione di questo tipo di prodotti, riducendo del 90 per cento la presenza di furgoni passando ai cargo trasportati da biciclette elettriche».

In Italia sarebbe applicabile?

«Mario Monti e i cosiddetti tecnocrati sostengono che i problemi siano l'invecchiamento della popolazione e la presenza di troppe piccole medie imprese perché pensano a una continua crescita con numeri sempre più grossi, ma il loro modello di progresso si basa ancora su principi di 50 anni fa. Oggi esiste una nuova via: quelle che loro chiamano piccole imprese inefficienti in questo mondo di connettività possono diventare storie di grande successo. E in questo senso Milano è un ottimo esempio: per il mondo quello "milanese" (in italiano, ndr) è un modello di successo basato sul lavoro di network di tante piccole società supportate dal settore finanziario. E non è un caso che la maggior parte del mondo guardi all'Italia come a una storia di successo».

Ci sono altre città italiane che rispondono già a modelli di sostenibilità cittadina?

«Bologna è famosa perché è una delle uniche due città al mondo con un sistema di assistenza sociale particolarmente avanzato per le persone anziane, fondato su una collaborazione tra sistemi sanitari

pubblici e cooperative piuttosto che su un modello privatizzato per il quale paga lo Stato, che è in realtà come funziona il resto del mondo. L'unico altro posto che funziona così è Montreal in Canada. Reggio Emilia invece è molto apprezzata per il sistema scolastico».

Quando in Italia si parla di sostenibilità si pensa a Slow Food: è quello il futuro?

«Slow Food è una cosa magnifica, ma solo se hai i soldi per permettertela. La vera rivoluzione sarebbe poter garantire lo stesso cibo di qualità a tutti e non solo ai ricchi. Dobbiamo partire dal presupposto che "locale" è più importante di "lento": l'importante sarebbe trovare il modo di garantire cibo di qualità per persone che hanno pochi soldi e poco tempo, invece che permettere loro di comprare solo cibo industriale di scarsa qualità».

Spesso si pensa al design come a qualcosa di bello ma non necessariamente utile. Si possono conciliare le due cose?

«Certamente. Pensiamo agli orti urbani: sono qualcosa di bello, che migliora l'aspetto delle nostre città, ma anche utile. Oppure pensiamo alle piattaforme internet dove è possibile comprare cibo direttamente dai produttori: io pago 10 euro e il produttore guadagna 10 euro. Anche questo è design applicato ai servizi e alla **sharing economy**. Non come Uber dove io pago 10 euro e chi guida guadagna 5 euro».

Sa che in Italia Uber è molto contestata?

«Cinque anni fa, quando ne venni a conoscenza, pensai che fosse un'idea magnifica perché mi sembrava un modo per mettere in circolo i soldi dei cittadini e per ridurre il numero di autovetture nelle città e, di conseguenza, il traffico e lo smog. Ma c'era un problema: Uber è una compagnia privata e si fonda sul concetto "più viaggi, più soldi". Il loro obiettivo è esattamente il contrario di quello che sperassi: aumentare il numero di spostamenti e di autovetture».



ORIZZONTI SOSTENIBILI

Sopra, la «Berlino città del futuro», progetto urbanistico vincitore dell'Audi Urban Future Award nel 2014. Berlino è una delle città-modello indicate dall'architetto-designer John Thackara (a sinistra)

