

# SCIENZA & POLITICA

per una storia delle dottrine



## Rapsodie urbane. Un dialogo sulla città contemporanea

Urban Rhapsodies. A Conversation about the Contemporary City

*Niccolò Cuppini*

*Galileo Morandi*

Università di Bologna

Southern California Institute  
of Architecture

[niccolo.cuppini2@unibo.it](mailto:niccolo.cuppini2@unibo.it)

[galileo.morandi@gmail.com](mailto:galileo.morandi@gmail.com)



Intervistiamo Galileo Morandi, giovane architetto italiano impegnato in un progetto di ricerca su architettura e nuove tecnologie e autore di diverse pubblicazioni sul rapporto tra città, territorio e progetto. La discussione si apre e si chiude su Dubai, dove Morandi ha studiato e lavorato – esempio di una città dalla crescita rapidissima e a suo modo rappresentazione iconica delle nuove città globalizzate – passando per Milano e Los Angeles, le *new town* cinesi e un paese di montagna. Il discorso apre innumerevoli prospettive grazie alle quali è possibile orientare una ricerca sulla città contemporanea: dal rilievo della storia nel definire le città alle forme di proprietà e di lavoro con le quali esse si producono e si trasformano, passando per una rivisitazione della classica dicotomia tra città occidentale e città orientale fino al rapporto degli spazi urbani col territorio. Questo dialogo consente anche una riflessione sul concetto e sui possibili criteri definitivi della città, mettendola in relazione con gli elementi naturali in cui essa si trova e con le forme di potere politico ed economico che guidano gli sviluppi urbani. Il ruolo dei piani urbanistici permette anche di discutere la città odierna tra sguardo architettonico e sensibilità politica. Il risultato è una prima parziale sperimentazione per tentare di connettere differenti prospettive urbane.

NICCOLÒ CUPPINI: Iniziamo questa conversazione da quello che può essere il tuo punto di vista, come esperienza, come sguardo che hai riportato, rispetto a Dubai. In Occidente, in particolar modo in Europa, la città è un oggetto storico, una stratificazione di esperienze, di storie, di forme politiche e architettoniche. Dubai da questo punto di vista presenta uno scarto, un salto in avanti, nel senso che è una città con una storicità assolutamente breve, recente. Un'esplosione urbana, legata a una dinamica economica di tipo estrattivo; epicentro attorno al quale si è costruito un vortice di sviluppo di una dinamica di urbanizzazione. Com'è vivere in una città in qualche modo nuova, tuttora in fase di forte espansione, e che “non ha una storia”? Mi piacerebbe riflettere sul rapporto tra storia, memoria e città, che in Occidente è in qualche modo la base per pensare la città, mentre forse a Dubai questo nesso ha poco senso.

GALILEO MORANDI: Il punto non è che non esista una dimensione storica a



Dubai, ma che questa è qualcosa di incommensurabilmente diverso dalla tradizione millenaria di cui si nutrono le città europee. La storia di Dubai si riduce a cinquant'anni, probabilmente anche meno, volendo potremmo considerare il 1972 come data di riferimento. Allora c'erano solo i primi conglomerati, sostanzialmente capanne, aggregate tutte attorno a centri commerciali, a piccoli *market*, collegati da strade in terra battuta nel deserto. Questo è lo scenario iniziale, a partire dal quale, nel corso degli anni Settanta, si sviluppano contemporaneamente i primi grandi aggregati edilizi, Dubai e Abu Dhabi. Mentre la crescita di Abu Dhabi non ha subito particolari accelerazioni, Dubai è stata coinvolta sin dall'inizio nel *boom* dei primi anni Novanta, subendo una serie di trasformazioni che l'hanno portata a costruirsi secondo tre grandi stratificazioni. La più importante, quella che gli abitanti considerano come "vera Dubai", è riconducibile alla seconda fase di sviluppo della città, mentre quella più recente non è sostanzialmente presa in considerazione. La prima stratificazione, Deira, è la Dubai storica, che nasce sul tessuto degli anni Settanta. Burj Dubai, che vede la luce nella seconda fase, nasce al di là di un fiume, che passa all'interno dello spazio urbano, in parte artificiale in parte naturale, e si sviluppa negli anni Ottanta sotto la spinta del *boom* economico legato all'economia del petrolio. Da qui, negli anni Novanta, si è sviluppata la terza Dubai, ancora in fase di forte sviluppo. Questa zona in espansione si muove da Ovest verso Est e lascia dietro di sé scarti e rovine, proprio come la seconda Dubai ha fatto con la prima. Questo è un elemento cruciale da capire. La prima Dubai viene lentamente abbandonata in funzione della seconda, a sua volta lentamente abbandonata in funzione della terza. Ma abbandonata da chi? Abbandonata sostanzialmente dai gruppi di espatriati occidentali o dalle comunità arabe più facoltose. Si abbandona una città che viene poi resuscitata da indiani, filippini e migranti delle più svariate nazionalità che dispongono di mezzi economici limitati. L'abbandono di aree urbane da parte delle fasce benestanti ha come esito una sostituzione che innesta nuove forme insediative fortemente caratterizzate culturalmente: c'è ad esempio una zona della città dai tratti marcatamente indiani – in alcune zone sembra davvero di essere a Delhi – mentre le zone di nuova urbanizzazione, corrispondenti alla terza fase, sono oggi appannaggio solamente di chi è in grado di pagarne gli affitti.

Quindi, in realtà, c'è un percorso storico leggibile nella crescita di Dubai. Ci sono stati anche tentativi di piani urbanistici, per quanto mai rispettati. Potremmo dire, quindi, che la storicità di Dubai non ha la profondità di quella dell'Italia, dell'Europa o dell'Occidente, ma ciò non toglie che se ne possano individuare i caratteri distintivi. Interessante è anche il tentativo di una buona

parte degli abitanti arabi di Dubai di recuperare quelli che sono stati gli elementi fondativi della città (considerando i tre momenti di sviluppo come tre città completamente separate), in termini di culture e tradizioni locali. In Europa siamo ossessionati da questi fenomeni di sviluppo urbano, per cui occuparsi della storia delle città è quasi più importante che interessarsi allo sviluppo delle periferie contemporanee. Questa ossessione sembra essere condivisa anche a Dubai: soprattutto nelle università, si assiste a un tentativo, non privo di forzature, di crearsi una sorta di storia mitologica della città. Ci sono alcuni eventi che hanno determinato lo sviluppo di Dubai, attorno ai quali si sta cercando di ricostruire una mitopoiesi dello sviluppo, come se il valore storico della città fosse l'unico valore che conti per la città in quanto tale. O una città ha una storia, oppure non vale niente. Questo è normalmente quello che si pensa in Italia, ma, a quanto pare, anche a Dubai. È per questo che, per esempio, una città come Los Angeles spesso viene considerata come di nessun valore: perché non ha una storia.

NC: Continuando a giocare su questo rapporto tra l'idea di città e la storia, ti inviterei a discutere di alcune delle figure archetipiche che nutrono il nostro immaginario di città, ossia la *polis* o l'*urbe* romana. Si sottolinea spesso come dentro quelle città si determini la stretta derivazione e dipendenza, seppur in modo inverso nei due casi, tra città e cittadinanza, mentre mi pare di poter dire che a Dubai questo legame non sussista.

GM: Certo, Dubai è una città basata sull'immigrazione temporanea. Tant'è che potremmo definirla come una “città degli affitti”. Una città italiana è fatta di proprietà, gli affitti sono solo una parte dell'*incoming*, della remunerazione. L'immobile in Italia è pensato come immobile di proprietà. A Dubai l'immobile è pensato invece come immobile da investimento, con un rapporto dunque invertito tra rendita e remunerazione dell'investimento stesso. Dubai è dunque basata sugli affitti. Ma una città basata sugli affitti non è una città organizzata sull'abitare stabile: Dubai vive di residenti temporanei, persone che arrivano in città attratte da vantaggiose offerte di lavoro e poi se ne vanno. E la città e lo sviluppo edilizio sono strutturati esattamente su questo. Gli edifici, i quartieri, l'impronta architettonica della città, rispecchiano intimamente questa logica. Non si tratta di costruzioni pensate per stabilizzarsi, per risiedere a lungo, quando si progetta non si pensa alla durata, alla possibilità di un'espansione. Quando si disegna un edificio in Italia, si tiene sempre presente l'ipotesi di una futura espansione, di un programma di ampliamento. Ciò a Dubai non esiste, tutto è improntato e regolato a partire da una enorme e rigida griglia urbanistica che ha un impatto fortissimo sulla



vita dell'organismo cittadino. È solo all'interno degli spazi da essa descritti che si ha la possibilità di giocare, avendo quindi a disposizione solo uno spazio definito. Un tipo di progettazione impressionante, che si vede e si sente fisicamente quando si attraversa la città. Una città di residenti temporanei... questa la peculiarità di Dubai.

NC: Proseguirei il ragionamento confrontandoci su uno dei criteri "classici" attraverso i quali si è pensata la città in Occidente, ossia quello di una sua definizione in opposizione alla campagna. Il concetto di città è dunque definito in opposizione a una non-città. Eppure questa bipolarizzazione, criticabile anche da un punto di vista di ricostruzione storica, pare sempre meno utile per definire le forme di urbanizzazione contemporanea. Volevo quindi provare a rovesciare questa dicotomia, magari anche per spiazzarla, allargando il quadro. Ti chiederei di fare un accostamento tra Dubai e Los Angeles, capendo come esse reagiscono se vi si applica il criterio definitorio di città/campagna, e in secondo luogo se sia possibile evidenziare alcuni tratti comuni tra queste due forme così eterogenee di città. In altre parole: che rapporto hanno Dubai – città nata nel deserto – e Los Angeles – trama urbana che ricopre tutta l'area compresa nei limiti naturali all'interno dei quali si è sviluppata – col territorio complessivo nel quale le figuriamo? Come e dove si può tracciare un confine riconoscibile tra un dentro e un fuori?

GM: Innanzitutto c'è un'enorme differenza dal punto di vista insediativo, in quanto Los Angeles si costruisce su un'area che, se paragonata al Medio Oriente, è sicuramente ospitale, mentre Dubai si trova in un territorio che non è fatto per l'insediamento. Dubai, collocata in pieno deserto, dispone di un clima e di un territorio a dir poco ostili. La sabbia è ovunque. Ti faccio un esempio. C'è un quartiere residenziale privato costruito pochi anni fa che si chiama "The Greens", arredato con palme e pratini all'inglese, con fontane e laghi artificiali per abbellire il paesaggio. L'idea è chiaramente quella di offrire all'espatriato europeo una residenza e un modello di vita non troppo dissimili da quelli di casa. Ha un unico problema: è costantemente sepolto sotto la sabbia del deserto circostante. Perché la sabbia non la fermi, non puoi fermarla. Quindi questo confine interno/esterno, che nelle città italiane può esser più facilmente tracciato in base alla misura dei campi agricoli, in una città di tempeste di sabbia viene stravolto. La sabbia dà continuità a tutto il territorio, a Dubai si ha continuamente la sensazione di vivere nel deserto. Un confine non è tracciabile perché la sabbia è mobile, è qualcosa che silenziosamente si appropria di quello che si è costruito, divenendo la più

grande preoccupazione dei progettisti. Quando si progetta un grattacielo e il *landscape* circostante, il primo problema da affrontare è come difendersi da quell'elemento che distrugge gli impianti, mangia il verde, sporca l'edificio... La sabbia è la vera costante urbanistica. Essa è un moto perenne, una tempesta continua che annulla completamente il rapporto tra dentro e fuori riferito alla città. La città è completamente esposta al territorio, e in maniera assolutamente negativa. Pensiamo invece all'Italia. Qui per esempio si parla di parchi che permettano una compenetrazione tra esterno e interno, di rottura del limite tra città e campagna. Così a Milano fanno un bosco verticale e mettono un campo in piazza Gae Aulenti. A Dubai è esattamente l'opposto. Interventi simili distruggerebbero tutto ciò che si è costruito. Allo stesso tempo si vive in una situazione di impotenza. Quindi in realtà il rapporto esterno-interno in termini urbanistici a Dubai è assolutamente annullato, o meglio è l'esterno che aggredisce l'interno.

Una città come Los Angeles, o una qualunque città non costruita nel deserto, non trova questo tipo di ostacolo, quindi, probabilmente, nel costruire comparazioni tra scenari urbani, l'elemento natura è un carattere di grande rilievo da considerare. Provo a spiegarmi riportandoti un aneddoto. A Fellicarolo, un paesino sull'Appennino modenese, nell'ultimo anno sono morti tantissimi degli anziani abitanti. Un abbattimento dei tassi demografici nei paesi montani – una costante in Italia – che spesso conduce alla morte dei nuclei urbani. Un giorno, mentre passeggiavo per strada, ho incrociato un vecchio un po' matto che mi ha detto: «Il bosco avanza. Tra un po' ci mangia di nuovo tutti». La cosa interessante è che, in maniera solo apparentemente paradossale, Dubai è molto più vicina a Fellicarolo che a Los Angeles! È cioè più semplice disegnare un'analogia tra contesti insediativi nei quali sia necessario difendersi da un elemento naturale esterno. La metropoli statunitense è invece sorta in un ambiente eccezionale: c'è il mare e ci sono le montagne che la riparano dai fattori meteorologici. Il deserto attorno a Los Angeles inizia molto lontano, non si temono invasioni di sabbia. L.A., come ambiente insediativo, è particolarmente funzionale anche dal punto di vista dei trasporti, dal momento che si dipana su un territorio pianeggiante (ovvio, ci sono le montagne, ma al giorno d'oggi basta aprire un tunnel) facilmente organizzabile attraverso lunghe autostrade rettilinee.

NC: Non può che venirmi in mente la frase di Calvino: «Ogni città riceve la sua forma dal deserto a cui si oppone». Ma vorrei fare un passo in avanti, facendo un minimo di astrazione o portando il discorso a un livello più concettuale. Partirei dalla domanda: la città per te cos'è a Dubai, cos'è a Los Angeles? Ossia: dopo aver analizzato gli aspetti morfologici e urbanistici, è



possibile provare a dare una definizione più generale dell'idea di città contemporanea? Da cosa possiamo partire per definirla? Diceva Agostino: «Nelle città terrene, una cosa è la mole degli edifici, e un'altra cosa sono i cittadini che vi abitano. La città celeste, invece, viene edificata mediante i suoi stessi cittadini: i cittadini ne sono le pietre. Essi, infatti, sono pietre viventi». Giocando con questa citazione, ti chiederei appunto come pensare la città oggi, a partire da quali criteri o oggetti di riflessione può esser più utile affrontare una ricerca su questi temi? Essa va analizzata come una massa fisica (di strade e di edifici) in continua evoluzione o è più utile riflettere nei termini di una popolazione che abita un ambiente? O bisogna forse superare questa differenza che sembra mimare la classica distinzione tra *urbs* e *civitas*? Te lo chiedo chiaramente dal tuo punto di vista di architetto, e riprendendo la tua provocazione: cosa significa pensare la città oggi a Dubai, a Los Angeles, a Fellicarolo?

GM: La sensazione che si ha vivendo a Dubai è quella di trovarsi in una città che sta vivendo la propria fondazione, ovvero in un contesto che si costituisce sotto l'influsso di grandi agenti economici, di grandi investitori. Se si viene dall'Occidente, si ha una considerazione statica della città perché esse non sono in espansione se non in forme quasi impercettibili. Dubai invece demolisce ogni criterio di giudizio preconfezionato. Da questo punto di vista, risulta davvero difficile fare paragoni con città come quelle mediorientali. Parlo delle città in via di sviluppo, non di luoghi come Damasco, che invece potremmo tranquillamente comparare a Roma. Come dicevo, c'è una nuova geografia, quella delle città dei paesi emergenti, che a mio avviso è difficile paragonare allo sviluppo urbano avvenuto in Occidente. Siamo di fronte a un tipo di città originale, ossia la città che si sviluppa in un contesto globale e capitalistico. Questo significa che sta sorgendo a differenti latitudini un unico (nuovo) modello di città. Se capita di visitare alcune delle nuove grandi metropoli nei contesti dei paesi emergenti e si conosce Dubai, ci si può facilmente rendere conto delle similitudini: densificazione dei distretti commerciali; gerarchizzazione delle infrastrutture in favore dei nuovi interventi edilizi; abbandono o demolizione degli insediamenti obsoleti; segregazione dei contesti residenziali e polarizzazione degli impianti produttivi. Il tutto organizzato secondo una logica insediativa multicentrica indifferente alle caratteristiche socio-culturali dei contesti sui quali è applicata.

Infine, il tratto comune che consente la realizzazione di trasformazioni urbanistiche così ambiziose, può essere rintracciato nella sostanziale

compattezza della proprietà del suolo. Proprio analizzando le diverse modalità in cui la proprietà fondiaria è ripartita, è possibile far emergere le differenze tra queste nuove “città globali”. È seguendo questo tipo di riflessione che è possibile comprendere come si sviluppano i processi urbani. Diciamo che questa può essere una griglia analitica attraverso la quale leggere le linee di evoluzione delle città. Potremmo quindi sostenere che, a seconda degli attori, delle figure di potere politico e/o economico che entrano in gioco, si può comprendere molto della città contemporanea. Facciamo un esempio: prendiamo per l'appunto il caso di Los Angeles e quello di Dubai. In quest'ultima il settore delle costruzioni ruota attorno ai membri più stretti della famiglia reale i quali, per legge, sono gli unici titolari della proprietà del suolo. Qualunque intervento urbanistico è dunque il frutto della concertazione tra fratelli. Non esistono conflitti urbanistici dentro la città. Esistono delle continuità, che sono le strade, le grandi *highway* (a Dubai sono principalmente quattro), che si sviluppano parallelamente alla costa e rendono il territorio ugualmente accessibile in ogni sua parte. I nuovi grandi interventi edilizi nascono proprio in stretta relazione con queste arterie: indifferenti l'uno all'altro per caratteristiche urbanistiche e qualità architettoniche, sono strettamente dipendenti dal grado di accessibilità loro garantito. Il risultato è dunque un accostamento apparentemente discontinuo di edifici, stili e forme, in un contesto politico e urbanistico sostanzialmente omogeneo. Los Angeles, d'altro canto, presenta lo stesso grado di ecletticità in termini di architettura e, proprio come Dubai, è organizzata su una rete di *highway* che delimitano e organizzano i diversi quartieri. Ma a differenza di questa, la frammentazione della proprietà fondiaria e la natura privata degli investimenti fanno sì che qui non siano possibili interventi di edificazione che superano la dimensione del singolo edificio. In sostanza è proprio la polarizzazione dei capitali e lo stretto coordinamento degli investimenti immobiliari che permette la “fondazione” e la crescita di queste nuove città globali, nonché uno dei criteri decisivi per comprendere cos'è oggi una città.

NC: Ti interrompo un attimo per ragionare su uno spunto e inserire qualche ulteriore elemento di discussione. Da ciò che sostieni, mi parrebbe di poter dire che tuttora sia possibile utilizzare la classica distinzione weberiana tra città orientale e città occidentale come chiave analitica per interpretare il presente globale. Altro passaggio: trasfigurandone un po' il discorso, Henri Lefebvre parla del processo di urbanizzazione che si estende sul pianeta come composto da una serie di implosioni ed esplosioni urbane. Pensi sia possibile immaginare questa metafora nei termini di uno sviluppo urbano che si dà in termini esplosivo/estensivi nelle metropoli “orientali” (o del cosiddetto *Global*



*South*), come ad esempio quelle cinesi, in contrapposizione a processi di tipo implosivo/intensivo per quelle occidentali? La domanda che vorrei in altre parole rivolgerti a partire da queste considerazioni è se ritieni sia possibile tracciare qualche legame di continuità tra vecchie e nuove città del mondo? È possibile ad esempio rinvenire tratti comuni tra la velocissima espansione urbana e fenomeni come la *gentrification*?

GM: Non credo sia possibile, *in primis* perché stiamo parlando di una dimensione di investimento completamente diversa. A seconda del profitto che si vuole ottenere, si elaborano strategie completamente diverse. L'idea stessa del riutilizzo degli insediamenti è un qualcosa di cui non c'è traccia a Dubai. Qui il riutilizzo è un concetto assolutamente sconosciuto, in quanto implica una forma di risparmio. Se a Milano si volesse abbattere e ricostruire una palazzina in centro, il costo sarebbe enorme, non conveniente economicamente. Mettendosi dal punto di vista dell'investitore, la *gentrification* è il risultato di un'operazione matematica semplicissima ed economica. In una città come Milano, il cui *driver* sono gli affitti, la convenienza sta tutta nel ristrutturare, riutilizzare. Con la demolizione non c'è margine di ritorno. Ma in una città che non ha problemi ad espandersi, che non si pensa come confinata in un perimetro (Dubai, volendo, potrebbe estendersi fino ad Abu Dhabi), che ha di fronte condizioni climatiche identiche e con tutte le possibilità di costruirsi un nuovo centro, in quanto non esistono affezioni particolari, è più conveniente pensare a progetti di edificazione *ex novo*. Collegare i fenomeni è quindi davvero difficile.

Va inoltre considerato il tema dello sfruttamento degli addetti ai settori produttivi, dato storico per eccellenza. Non esistono infatti città fondate su un'equa retribuzione: non è possibile, non è conveniente. Per cui bisogna sempre ricordare che in un contesto come quello di Dubai le condizioni di lavoro consentono di eliminare dal budget il costo della mano d'opera, e dunque le spese si abbattano drasticamente. Senza considerare che a Dubai non c'è nemmeno il problema della gestione degli orari: si lavora 24 ore su 24 e l'infortunio non esiste. Uno sviluppo tale è impossibile in situazioni dove il benessere o il *welfare* sono la norma.

Inoltre per capire in cosa consista la differenza fra le città, fra i modi di vivere dei nuovi insediamenti dei paesi emergenti e dell'Occidente, potremmo dire, giocando con Foucault, che sia necessario guardare alla fisica del potere che ne guida lo sviluppo. Bisogna capire in che modo esso viene amministrato. Abbiamo dunque sistemi monarchici di matrice tribale come nel caso degli Emirati, oppure amministrazioni rigidamente gerarchizzate secondo logiche

di partito come accade in Cina o, guardando più a Occidente, grandi aggregati insediativi dove politica ed iniziativa privata sono strettamente interrelati. Ognuno di questi differenti assemblaggi produce una specifica tipologia urbana.

NC: Molte delle teorie contemporanee sulla città assumono una difficoltà a proporre e produrre una definizione univoca e scientifica per descrivere la città stessa. Spesso si ricorre ancora alla definizione che diede Louis Wirth in un articolo del 1938 (*L'urbanesimo come modo di vita*), nella quale si faceva riferimento ad alcuni criteri principali. Se tale testo, a partire dal titolo, assume un *continuum* tra urbano e rurale, sostiene tuttavia che sia possibile rintracciare empiricamente dei gradienti differenziali tra le due forme lungo tale *continuum* ricorrendo a tre variabili: la densità abitativa, la dimensione dell'insediamento e l'eterogeneità sociale. Inoltre le Nazioni Unite e molte altre agenzie internazionali fissano nel 2007 il *tipping point*, il superamento della soglia critica che inaugura il cosiddetto Millennio Urbano. A metà di quell'anno sarebbe infatti avvenuto il fatto storico del sorpasso della popolazione residente in città rispetto a quella che abita in campagna, e la progressione di tale dinamica prevedrebbe tra pochi decenni una proporzione di tre a uno, mentre un secolo fa la popolazione stimata come abitante in città era di poco più del 10%.

Stanno tuttavia emergendo alcune posizioni che mettono in discussione un'assunzione acritica di tale immagine, a partire dalla constatazione che la nostra idea di città è radicalmente stravolta. Ad esempio Neil Brenner critica la visione delle Nazioni Unite e propone di ragionare non più entro il modello-città ma tramite una figura processuale che egli definisce *planetary urbanization*. Un flusso urbano che supera la distinzione città-campagna. Ritorna qui la metafora cui avevo fatto ricorso anche in precedenza, ma in altra forma: Brenner invita infatti a guardare il territorio contemporaneo come composto di una grammatica di implosioni ed esplosioni, o potremmo semplificare di concentrazioni ed estensioni urbane. Introduce inoltre la suggestiva categoria di *operational landscape*, racchiudendo in essa tutte quelle morfologie che, pur “non essendo città”, sono comunque considerabili come urbane in quanto ad essa strettamente interconnesse e consustanziali. Rientrano in tale figura le miniere, le rotte logistiche, le grandi infrastrutture di trasporto ecc. E integrando tutto ciò nell'idea di un processo di urbanizzazione, si propone di abbandonare definitivamente la dicotomia città-campagna e conseguentemente di ricercare nuovi concetti che sostituiscano quello di città. Che ne pensi?



GM: Per me ha ancora senso pensare nei termini della città. Certo, dipende da cosa intendiamo con essa. Io per città intendo un insediamento, una moltitudine di persone che dal punto di vista fisico e anche culturale sono interconnesse, sono relazionate. E in questi termini mi pare che città sia una categoria ancora utile analiticamente. Mentre per quanto riguarda il discorso sugli *operational landscape* io parlerei di «dipendenza funzionale», di qualcosa che non è immediatamente parte della città ma serve alla città e dunque può in essa essere incluso. È questo che intendi?

NC: Sì, e tra l'altro questa immaginazione dell'urbano si può spingere anche oltre, fino alla proposta che fa lo stesso Brenner assieme ad altri di pensare anche il mare come uno spazio urbanizzato, partendo dal fatto che è possibile tracciare una geografia stabile in esso se si considerano i cavi delle comunicazioni poggiati sul suo fondale, le rotte commerciali fisse, e tutte le reti e infrastrutture tracciabili e rappresentabili. Pensare il mare come spazio urbanizzato, quella che in apparenza è una provocazione teorica, trovo sia invece un utile spunto per raffigurare l'urbano come una sorta di materia globale che sta coprendo tutto il territorio. Se assumiamo questa prospettiva si oscilla attorno a questa doppia questione: da un lato sono convinto come te che l'idea di città ci serva ancora, ma dall'altra vedo anche il rischio che rimanendo all'interno di tale paradigma si finisca per coprire più di quanto si potrebbe invece scoprire usando altre immaginazioni per descrivere i fenomeni urbani in atto.

GM: Secondo me si può ancora parlare di città, ma bisogna riorganizzare il concetto all'interno di una gerarchia scalare. La città va situata entro un nuovo e determinato *range* di valori. Poi la visione si può espandere sino alle interconnessioni globali e alle infrastrutture cui facevi prima riferimento, e, effettivamente, da questo punto di vista, constatiamo che il globo si densifica... Però credo che, dal punto di vista dell'analisi, la città sia ancora utile, perché la città ha un piano, è un livello analitico che deve essere considerato. Bisogna tenere presente la gerarchia globale che si è costituita, ma al contempo considerare che questa gerarchia non ha gli stessi effetti ovunque. Ha effetti locali, e ogni singola situazione definisce nuove realtà, le quali, per emergere, devono essere contestualizzate in una prospettiva locale, che è la città, appunto. La città metropolitana, se vuoi, per allargare un po' lo sguardo. Certo, se abbiamo in mente città come Modena può essere più semplice definirle rispetto al perimetro costituito dalla campagna, ma se consideriamo, per esempio, Milano, Bergamo e Brescia, ci troviamo di fronte a

un'area metropolitana estremamente densa. E il discorso si complica. Non è possibile focalizzarsi solo su Milano, perché c'è troppa dipendenza tra Milano e l'*hinterland*; anzi per di più negli anni Ottanta la città era stata estesa sino all'*hinterland*, ma oggi non la si può pensare al di fuori di Brescia e Bergamo. Quindi il problema definitorio rimane comunque complesso.

NC: Ti fermo su questa immagine. In un articolo che ho scritto qualche tempo fa ho provato a pensare, a codificare la valle del Po come un unico spazio urbanizzato. È giusto un abbozzo di riflessione, che ho sviluppato a partire dalle operazioni logistiche che interconnettono tale spazio. Ma è diciamo un tentativo definitorio che prova a descrivere questa area, questo livello "locale", a partire da un punto di vista globale. Assumendo quindi uno sguardo "dall'alto", satellitare (pur con tutti i limiti che ha una visione di questo tipo, come dice Stefano Boeri nel suo *L'Anticittà*), e andando alla ricerca di città, quando scendiamo, quando facciamo uno *zoom*, la ripartizione amministrativa, i confini che definiscono formalmente le varie città, sono assolutamente inutili, non inquadrano nulla come giustamente dicevi tu rispetto a Milano, Brescia e Bergamo. Non codificano più nulla. Per questo ho provato a farli saltare guardando ad uno spazio più ampio, interconnesso tramite vari tipi di infrastrutture materiali e non. Giusto come considerazione che mi pare ricalcare quanto affermi. Un'altra cosa che volevo sottolineare riguarda il concetto di "scala". Egin F. Isin critica il pensiero scalare sostenendo che sia una *forma mentis* tarata sulla costruzione della geografia statale. Diciamo che l'immagine di senso comune è quella per la quale esiste la città come livello base, sopra di essa c'è lo Stato, eventualmente al di sopra una forma istituzionale sovranazionale come ad esempio l'Unione Europea. Eppure, quantomeno da un punto di vista politico, queste forme sono all'oggi talmente intrecciate (giuridicamente, economicamente, socialmente) che, un po' come prima si diceva rispetto alla città, l'immaginazione geografica scalare tende a coprire più di quanto possa spiegare rispetto alle reali dinamiche in atto. Non credo si possa più pensare come se fossimo a qualche decennio fa, in cui era più semplice individuare dei rapporti lineari di dipendenza della città rispetto allo Stato.

GM: Io credo che il punto dirimente che dobbiamo cogliere in queste riflessioni siano i sistemi democratici. In questi sistemi si crea un tale intreccio, una a-gerarchia, un sistema molto più denso e più interconnesso, in cui è problematico stabilire cosa è sopra e cosa è sotto. Questo è quello che succede in Occidente. Quando ci si sposta a Dubai, si torna a quello che dicevamo prima: i poteri forti sono ancora ferrei, la dimensione verticale è



ancora perfettamente integra. È questa la dimensione “eccezionale”. Nei sistemi democratici la gerarchia è troppo mobile ed eterogenea, non esistono sistemi seccamente definibili.

Il discorso che accennavi sul tema scalare è dunque difficilmente applicabile a Dubai: non bisogna scordarsi che Dubai è uno Stato a tutti gli effetti. Sul passaporto c'è scritto Dubai, sei negli Emirati Arabi ma vieni da Dubai. Gli Emirati Arabi sono sostanzialmente una federazione di monarchie. Quella che si chiama Dubai è la regione Dubai, un territorio completamente desertico. Bisogna considerare, per comprendere gli Emirati, che oggi Abu Dhabi occupa circa l'80% del territorio complessivo e detiene quasi tutti i pozzi petroliferi. Gli altri Emirati hanno dimensioni piccolissime, alcuni non superano per estensione la provincia di Milano. A questo proposito, è interessante notare che nel 2008, in coincidenza con il crollo del settore immobiliare a Dubai, Abu Dhabi coprì quasi interamente il debito di Dubai, di fatto comprando una città intera! Non un piccolo paese sulle montagne ma una città di milioni di metri quadri.

Vorrei inoltre aggiungere alcune considerazioni rispetto alle forme che sta assumendo la città. Dubai ha avuto uno sviluppo urbanistico sconsiderato. Invece Abu Dhabi si è dotata di un piano regolatore, *Abu Dhabi 2020*, che è probabilmente uno dei pochi veri piani urbanistici del XXI secolo. È un piano reale, un piano di sviluppo, non un piano per una città di nuova fondazione. Un vero e proprio piano regolatore i cui risultati sono e saranno sempre più impressionanti. In molte delle nostre università lo studio dell'urbanistica e degli strumenti tecnici di gestione del territorio sono stati ormai completamente abbandonati, la mancanza di un campo di applicazione ne ha forse determinato la dismissione. L'interesse delle scuole di architettura ormai è rivolto in prevalenza alla scala dell'edificio, e la pianificazione urbana è vista dagli architetti esclusivamente come pratica politica lontana. Io credo invece che un pensiero urbanistico ben applicato possa dare risultati eccezionali e credo che gli Emirati nel futuro possano esserne la dimostrazione.

*Modena, 14 agosto 2015*