CARLO RATTI (MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY): «RIPENSARE LA MOBILITÀ PER RESTITUIRE TEMPO ALLE PERSONE E SPAZIO ALLA VITA URBANA»



Credit - Sara Magni

Tra i più influenti animatori del dibattito contemporaneo sull'architettura, Carlo Ratti insegna al Massachusetts Institute of Technology, dove dirige il Senseable City Lab. Architetto e ingegnere, è tra i fondatori dello studio CRA - Carlo Ratti Associati. Con lui guardiamo alle città del futuro, luoghi in cui umanità, natura e tecnologia sono destinati a un dialogo sempre più stretto.

Nella Biennale Architettura 2025 da lei curata, dal titolo "Intelligens. Naturale. Artificiale. Collettiva", ha posto l'accento sulla responsabilità dell'architettura nei confronti della crisi climatica. Quali strumenti e soluzioni sono possibili per progettare città davvero "intelligenti" in un clima che cambia?

L'architettura è sempre stata un tentativo di trasformare un ambiente ostile in una condizione vivibile. Oggi però il clima sta cambiando più velocemente dei nostri strumenti di previsione. Per anni ci siamo concentrati quasi solo sulla riduzione delle emissioni. Oggi siamo costretti ad aggiungere un secondo pilastro, l'adattamento, cioè la capacità di vivere in un mondo che è già trasformazione.
La Biennale Intelligens nasce da questa urgenza. Nel titolo è nascosta la parola latina gens, cioè persone. L'idea è mettere al lavoro insieme forme diverse di intelligenza, quella degli ecosistemi, quella dei dati, quella collettiva di comunità e mestieri. Per questo, accanto agli architetti, abbiamo invitato climatologi, agricoltori, scienziati, artigiani, filosofi. Una città capace di reggere un'ondata di calore o una piena non è il prodotto di una sola disciplina.
Sul piano operativo servono strumenti che permettano alle città di leggersi e reagire. Per esempio con il progetto Treepedia, al Senseable City Lab del MIT, abbiamo usato le immagini di strada per misurare con quanta vegetazione interagisce davvero un pedone. È un indicatore semplice, ma consente a un'amministrazione di decidere dove piantare alberi o rendere il suolo più poroso. Lo stesso approccio si può estendere al calore, all'energia, all'acqua, alla mobilità. Una città davvero intelligente in un clima che cambia non è quella con più schermi, ma quella che rimane abitabile nei giorni più caldi dell'anno.

La mobilità è una componente fondamentale delle nostre città. Tuttavia, almeno in Italia, fatichiamo a superare una concezione auto centrica e individualista del muoversi negli spazi urbani. Quali strategie si possono mettere in campo?

L'Italia è bravissima a disegnare spazi pubblici di qualità e altrettanto abile a riempirli di automobili. Non se ne esce con gli slogan, ma cambiando l'approccio. L'auto va sostituita da alternative più vicine, più affidabili e più gradevoli.
La prima leva è la prossimità. Se scuola, servizi,

negozi e tempo libero si raggiungono a piedi o in bicicletta, prendere l'auto smette di essere il gesto spontaneo. La seconda è un trasporto pubblico trattato come infrastruttura di libertà, con orari leggibili, frequenze accettabili, percorsi chiari, una comunicazione che non prometta miracoli ma misuri in maniera trasparente il tempo risparmiato rispetto all'uso individuale dell'auto. Poi c'è la forma fisica della strada. Studi che abbiamo condotto al Senseable City Lab, discussi di recente su Bloomberg CityLab, mostrano che il rispetto dei limiti a trenta chilometri all'ora dipende molto più dalla geometria che dalla segnaletica. Incroci meno rettilinei, carreggiate più strette, attraversamenti rialzati, sosta organizzata in modo coerente, tutto questo rallenta i veicoli più di qualunque cartello. Ivan Illich ricordava che oltre una certa velocità la città scompare, perché smettiamo di percepirla come luogo. Ripensare la mobilità significa farla tornare visibile, restituendo tempo alle persone e spazio alla vita urbana, senza trasformare ogni intervento in una crociata permanente pro o contro l'auto.

La transizione dai mezzi di trasporto alimentati da combustibili fossili a quelli elettrici sembra un passaggio obbligato per una trasformazione in senso sostenibile delle nostre città. La Cina negli ultimi anni ha fatto passi da gigante in questa direzione, mentre l'Europa sembra aver smarrito la strada. Che ruolo può giocare il vecchio continente in questo contesto in rapida trasformazione?

I sistemi democratici sono spesso meno rapidi di quelli autocratici. Tuttavia, tendono a essere più innovativi, capaci di sviluppare nuove idee e soluzioni. Lo abbiamo visto in Cina, dove durante il Covid sono avvenuti disastri proprio a causa della rigidità del sistema.
Nel caso dei veicoli elettrici, l'Europa può avere un ruolo diverso rispetto alla Cina: più silenzioso, ma decisivo. Si tratta di costruire un sistema elettrico che funzioni davvero nella vita quotidiana. Questo significa ricarica diffusa nei luoghi di tutti i giorni, casa, lavoro, parcheggi pubblici, con colonnine semplici e interoperabili. Significa anche regole che permettano alle auto in sosta di dialogare con la rete e di essere pagate quando aiutano a stabilizzarla. Infine significa filiere più trasparenti, dalla materia prima al riciclo. Non è la transizione più spettacolare, ma può essere quella in cui i cittadini si fidano di più.

Lo smart working e la digitalizzazione, dopo la grande accelerazione avvenuta durante la pandemia da Covid 19, sono fenomeni che cambiano profondamente il nostro modo di vivere i territori. Al di là delle ricadute certamente positive, non vede il rischio di una desertificazione degli spazi urbani in cui per secoli le nostre comunità si sono identificate? Come si progetta una città capace di dare senso ai luoghi, in un tempo dominato dai flussi immateriali?
Non vedo questo rischio: la forza magnetica delle città negli ultimi diecimila anni ha resistito a pandemie ben più devastanti di quella del 2019. Al tempo stesso, lo smart working apre nuove possibilità. Nel progetto per il Palazzo Mondadori di Niemeyer a Segrate, la domanda era semplice: perché una persona dovrebbe uscire di casa per tornare in ufficio? La risposta non può essere una fila di scrivanie identiche.
In collaborazione con Maestro Technologies, abbiamo riconfigurato più di mille arredi modulari, trasformando i moduli USM in isole flessibili con verde e spazi di appoggio, aprendo sale riunioni trasparenti verso il parco e ripensando l'uso della luce naturale. L'ufficio smette di essere un semplice archivio di persone e torna a essere un piccolo pezzo di città, dove ha senso incontrarsi, muoversi e guardare fuori.

Un altro fenomeno che sta trasformando le nostre città è il turismo, con esiti ambivalenti. Se da un lato l'overtourism rischia di snaturare i centri storici, dall'altro il turismo lento è una grande opportunità per riscoprire rotte poco battute e muoversi in modo sostenibile. È possibile un turismo rispettoso dei luoghi?
Molte città europee vivono la stessa contraddizione. L'attrattività porta entrate, lavoro, investimenti, ma può spingere fuori residenti e attività quotidiane. Il centro diventa un fondale più che un organismo vivo.
Al Senseable City Lab abbiamo studiato questo tema da un punto di vista insolito, gli interni delle case su Airbnb, con la ricerca Global Interiors. L'analisi di centinaia di migliaia di immagini mostra che un certo strato superficiale è davvero globalizzato, gli stessi schermi, gli stessi divani, gli stessi oggetti. Ma il modo in cui gli spazi sono organizzati segue ancora logiche locali.
Un soggiorno a Barcellona assomiglia più a uno di Madrid che a uno di Bangkok. Il genius loci sopravvive nelle abitudini d'uso e nei ritmi di vita, non solo nelle facciate.
Questo suggerisce che la battaglia non va combattuta solo sulla vetrina, ma sul funzionamento quotidiano. In concreto, occorre difendere l'abitazione per i residenti, i servizi di quartiere, la manutenzione degli spazi pubblici, utilizzando anche una parte delle risorse prodotte dal turismo. In parallelo si possono favorire forme di turismo a passo lento, più vicine all'idea di soggiorno che a quella di consumo rapido. Il lavoro da remoto rende più realistico trattenersi settimane nello stesso luogo. Chi resta a lungo tende a usare i servizi locali, a tornare nello stesso bar, a conoscere orari e regole. L'impatto è molto diverso da quello di chi arriva la mattina e riparte nel pomeriggio.
Un turismo rispettoso è possibile se le città smettono di subire i flussi e iniziano a orientarli. Significa legare l'accesso alle risorse e alle infrastrutture a una durata minima di permanenza, vincolare una quota degli introiti alla vita quotidiana dei residenti, usare i dati di presenza per modulare servizi e trasporti. In altre parole, trattare i visitatori come ospiti in una casa abitata, non come clienti in un centro commerciale.