

Cicli, mode e circolazione internazionale dei mega-progetti urbani*

Matti Siemiatycki

University of Toronto, Department of Geography and Program in Planning
(siemiatycki@geog.utoronto.ca)

Nonostante un corpo crescente di letteratura evidenzi come i mega-progetti urbani spesso finiscano per disattendere le aspettative di efficacia urbanistica, rendimento finanziario, miglioramento infrastrutturale e di inclusione sociale, la scala e la diffusione di questo tipo di interventi sono in aumento in larga parte del mondo. Verrebbe dunque da chiedersi come mai questi progetti continuino a riscuotere tanto favore, in particolar modo in città e settori in cui sono evidenti i segni dei fallimenti passati. L'articolo individua differenti fasi di maturazione dei mega-progetti, ne evidenzia attori e gruppi di interesse a scala urbana, notando i potenziali ambiti di innovazione. Sostiene infine che i mega-progetti urbani continuano ad essere programmati anche in virtù di mode e retoriche che circolano fra amministratori e decisori, che promettono benefici immediati e che si fondano su potenti messaggi politici e simbolici

Parole chiave: trasferimento delle politiche; innovazione; mega-progetti

Introduzione: il fascino del grande sogno e due paradossi urbani

La scala e la diffusione geografica dei progetti di sviluppo di grandi infrastrutture urbane è cresciuta in maniera esponenziale, arrivando a toccare una vasta gamma di settori di intervento. Dai nuovi sistemi di trasporto, ai grandi progetti di rigenerazione urbana, ai sempre più smisurati grattacieli, stadi e complessi culturali spettacolari, i mega-progetti stanno diventando sempre più ambiziosi fino a costare centinaia di milioni o anche miliardi di dollari.

Nonostante il consistente incremento dei progetti di grande scala, il loro sviluppo presenta due paradossi per il decision-making urbano. Innanzitutto, una sempre più corposa letteratura evidenzia che questi interventi sono completati sforando ampiamente il budget iniziale e dunque le previsioni di efficienza auspiccate, i benefici finanziari, l'efficacia nella riqualificazione ambientale e l'inclusione sociale promessi sono spesso disattesi (Hall, 1982; Pickrell, 1992; Altshuler and Luberoff, 2003a, Lovallo and Kahneman, 2003).

Per esempio, uno studio compiuto da Bent Flyvbjerg e i suoi colleghi (2003) che considera oltre 250 mega-progetti di nuove infrastrutture in 20 paesi di cinque continenti distinti ha dimostrato che i costi di sviluppo erano in media più alti del 28% rispetto alle previsioni iniziali. Mentre le previsioni di utilizzo delle strutture presentavano inesattezze che si attestavano in media fra il 9% e il 39% a seconda del tipo di infrastruttura realizzata. Secondo lo studio, questa tendenza non è cambiata negli ultimi settanta anni. Inoltre, molti mega-progetti, non hanno successo né dal punto di vista procedurale né politico: i programmi sono spesso coperti da segretezza, i promotori iniziali del progetto divengono oggetto di polemiche pubbliche quando i costi di sviluppo crescono a dismisura o la iniqua ripartizione di costi e benefici diventa più evidente tra i cittadini.

Un secondo paradosso è che, nel secolo passato, i mega-progetti urbani sono stati concepiti e implementati entro una varietà di contesti sociali e da soggetti politici estremamente differenti:

* L'articolo è stato sottoposto dall'autore a *Territorio* in occasione del ciclo di seminari «Crisis and Renewal of Contemporary Urban Planning» promosso da Stefano Moroni e Davide Ponzini nel 2014, in occasione del primo anno di attività del Dottorato Urban Planning, Design and Policy del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano. Il testo si basa su una ricerca pubblicata in parte in Siemiatycki (2013).