

L'IMPRESA

N° 1
2016

RIVISTA ITALIANA DI MANAGEMENT

N°1
GENNAIO 2016
€ 6,90 + il prezzo del quotidiano.

GRUPPO **24**ORE

www.limpresaonline.net

DIAMOCCI LA POSSIBILITÀ DI SBAGLIARE

**Il vantaggio competitivo di chi non ha paura
di immaginare il futuro**

**CAMPIONI
DI CAMBIAMENTO**
Quando la business
transformation
diventa la normalità

**LEAN
LEADERSHIP**
Le competenze dei
manager eccellenti
secondo Jeffrey Liker

**LA SCOMMESSA
PER IL 2016**
Il ruolo delle politiche
attive secondo le
agenzie per il lavoro



PUBBLICITÀ

ITALIC DESIGN THINKING



Il design salverà le megalopoli

di Giulio Ceppi

Le tendenze in atto ci indicano chiaramente che quelle che oggi chiamiamo ancora megalopoli sono destinate a diventare Megalopoli e che la popolazione del pianeta si riverserà sempre più nei centri urbani, passando nel 2050 da 3,5 miliardi di persone a 5,2 di residenti urbani: ben il 66% della popolazione mondiale, con picchi del 90% nei paesi asiatici, secondo le stime Onu. Nel 2015 sono 28 le mega-città del mondo, che ospitano 453 milioni di persone (circa il 12% degli abitanti delle città di tutto il mondo): sedici si trovano in Asia, quattro in America Latina, tre in Africa e in Europa e due in Nord America. Nel 2030, il mondo è proiettato ad avere 41 mega-città con 10 milioni di abitanti o più, ma ci appare chiaro che quanto definiamo Urbanistica o Pianificazione Urbana ha dimostrato negli anni tutta la sua fragilità e inefficienza e che, mediamente parlando, gli strumenti di gestione del territorio hanno prodotto risultati alquanto scarsi rispetto alle aspettative e alle perfette teorizzazioni a monte. Non può essere che tutta la colpa sia però da attribuirsi solo alla classe politica (per certo a quella italiana), forse è più facile credere che vi fosse un vizio e un'ingenuità di fondo: ovvero credere che pochi (gli amministratori, i politici, i progettisti...) potessero controllare e garantire le qualità degli spazi di molti, che un'élite sapesse ragionare come una moltitudine, soprattutto quanto i processi e i tempi di attuazione sono così rapidi e violenti, come le megalopoli asiatiche o indiane ci dimostrano.

La trasformazioni in atto

Una trasformazione è in atto: la progettazione partecipata, il

crowdsourcing, le economie circolari, la digital economy ci stanno facendo capire che esiste oggi un modello di trasformazione che non è più solo top down, verticistico e dirigista, ma sempre più bilanciato e compensato da logiche bottom up, in cui i cittadini si autorganizzano e strutturano in forma autonoma e individuale e le comunità locali agiscono da portatori di innovazione. Inoltre, appare chiaro come la digital economy e l'uso pervasivo delle tecnologie digitali consenta un'organizzazione dal basso, prima impensabile. Solo pensando al tema del trasporto urbano, possiamo citare Uber, presente in 70 città del mondo in meno di 5 anni e con partner come Goldman Sachs o Google ventures alle spalle e Car2go, primo modello al mondo di noleggio auto a breve termine, che batte ogni record, raggiungendo quota 1 milione di noleggi. Non sono quindi il singolo urbanista o l'Assessorato ai trasporti a generare e promuovere tali dinamiche a monte, anche se questo non vuol dire che allora non serva un pensiero connettivo, un ente governante, un soggetto trasversale che sappia garantire comunque un equilibrio dinamico e cosciente del sistema. Anche solo a livello simbolico, va ricordato ad esempio che nel 2015, il tradizionale Turner Prize della Tate Gallery di Londra è andato per la prima volta ad Assemble, un collettivo di architetti, responsabile della riqualificazione di Liverpool.

Se il design "veste" la tecnologia

Un tema emblematico per il governo urbano, fondamentale per la gestione delle future Megalopoli è quello del *congestion charge*,

già affrontato all'inizio di questo Millennio in città come Londra, Melbourne, Shanghai, San Paolo... e anche a Milano: QFree è una società norvegese leader nei sistemi di controllo del traffico che si è alleata con il design italiano per una visione innovativa sulla mobilità e sulle interazioni che la gestiscono. Porte elettroniche di rilevamento e Obu (On Board Unit) si contrappongono alla tradizionale simbologia sanzionatoria e coercitiva di tutti i "segnali stradali", per evocare nel cittadino nuovi sentimenti di identificazione e adesione. L'estetica "veste" la tecnologia, aiutando chi si sposta nel territorio urbano a gestire opportunità che vengono offerte in funzione delle oggettive possibilità delle infrastrutture e degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La tecnologia Qfree coniuga la possibilità, per le amministrazioni, di riscuotere pagamenti, limitare accessi, controllare transiti e anche però di premiare chi ha comportamenti virtuosi, inquinando di meno. Ma si tratta anche di un approccio che offre al cittadino un "pacchetto di possibilità" per spostarsi, disegnato *ad hoc* sulle proprie necessità lavorative, familiari, di salute, studio e svago. Una fusione tra visione progettuale, design e tecnologia che può rappresentare, allo stesso tempo, una risposta efficace all'emergenza ambientale e un approccio di lungo periodo politicamente più evoluto. ■

Giulio Ceppi è architetto e designer; fondatore di *Total Tool* e del Master in *Business Design* di *Domus Academy*, è docente incaricato al Politecnico di Milano