

# TRASPORTI

# *& cultura*

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**PORTI E CITTÀ**



Rivista quadrimestrale  
gennaio-aprile 2015  
anno XV, numero 41

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona  
e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it  
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio  
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico  
Giuseppe Goisis  
Università Ca' Foscari, Venezia  
Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma  
Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli  
Cristiana Mazzoni  
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,  
Strasbourg  
Marco Pasetto  
Università di Padova  
Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma  
Enzo Siviero  
Università Iuav, Venezia  
Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais  
Maria Cristina Treu  
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2015 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

## TRASPORTI

- 5 PORTI E CITTÀ**  
di Laura Facchinelli
- 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE:  
INTERAZIONI CON LA CITTÀ**  
di Oriana Giovinazzi
- 15 VENEZIA: IL PORTO COME  
RISORSA PER LO SVILUPPO  
ECONOMICO DELLA CITTÀ**  
di Paolo Costa
- 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI  
TRANSIZIONI PER SUPERARE IL  
'900 INDUSTRIALE**  
di Francesco Gastaldi
- 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE:  
IL NUOVO WATERFRONT DI  
MARINA DI CARRARA**  
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli
- 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE  
INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ**  
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e  
Giuseppe Inturri
- 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME-  
DITERRANEO E SCENARI FUTURI**  
di Oriana Giovinazzi
- 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL  
PORTO DI AMBURGO**  
di Chiara Mazzoleni
- 61 PROGETTI DI RECUPERO DI  
AREE INDUSTRIALI DISMESSE  
SULL'ESTUARIO DEL TAGO**  
di André Fernandes
- 69 LA RISCOPERTA DEL  
WATERFRONT DI ROTTERDAM**  
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e  
Walter de Vries
- 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA-  
ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU-  
RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI  
WATERFRONT**  
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena  
Micheletti
- 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL  
PROGETTO TANGER PORT  
FRA PROMOZIONE POLITICA E  
FRAMMENTAZIONE URBANA**  
di Zeila Tesoriere

**93 DINAMICHE SULL'OCEANO  
INDIANO: TRASFORMAZIONI  
SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO**

di Annick Miquel

**103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E  
PORTO IN ASIA**

di Yves Boquet

**111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO  
DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI  
CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA**

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

## cultura

**117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO:  
QUALE FUTURO?**

di Pierre Gras

**125 DA DESPINA A VALDRADA,  
ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO**

di Cecilia Scoppetta

**137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL  
BASSO CORSO DEL DANUBIO:  
BRĂILA**

di Alexandru Damian

**141 PORTO VECCHIO A TRIESTE,  
UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI  
SILENZIO**

di Marta Moretti

**145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ  
SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI**

di Giuseppe Mazzeo

**149 LOGISTICA E TRASPORTO  
MARITTIMO. UN FOCUS GROUP  
DEI PROTAGONISTI CAMPANI**

di Alessandro Panaro

**151 TRASPORTI, CULTURA,  
ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE  
DEL N. 38 DI T&C A PALERMO**

di Zeila Tesoriere

**155 PONTE SULLO STRETTO, PER  
VALORIZZARE IL MERIDIONE E  
RILANCIARE L'ECONOMIA ITA-  
LIANA. UN CONVEGNO A ROMA**

di Laura Facchinelli

# Porti e città

di Laura Facchinelli

*Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.*

*Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.*

*Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.*

*E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.*

*Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.*

*Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.*

*Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".*

*La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.*



# Da Despina a Valdrada, eterotopie del Golfo Persico

di Cecilia Scoppetta

*In due modi si raggiunge Despina: per nave o per cammello. La città si presenta differente a chi viene da terra e a chi da mare.*

*Il cammelliere che vede spuntare all'orizzonte dell'altipiano i pinnacoli dei grattacieli, le antenne radar [...] pensa a una nave, sa che è una città ma la pensa come a un bastimento che lo porti via dal deserto, un veliero che stia per salpare, col vento che già gonfia le vele non ancora slegate, o un vapore con la caldaia che vibra nella catena di ferro, e pensa a tutti i porti, alle merci d'oltremare che le gru scaricano sui moli, alle osterie dove equipaggi di diversa bandiera si rompono bottiglie sulla testa [...].*

*Nella foschia della costa il marinaio distingue la forma d'una gobba di cammello, d'una sella ricamata di frange luccicanti tra due gobbe chiazze che avanzano dondolando, sa che è una città ma la pensa come un cammello dal cui basto pendono otri e bisacce [...] e già si vede in testa a una lunga carovana che lo porta via dal deserto del mare, verso oasi d'acqua dolce all'ombra seghettata delle palme, verso palazzi dalle spesse mura di calce, dai cortili di piastrelle [...].*

*Ogni città riceve la sua forma dal deserto a cui si oppone; e così il cammelliere e il marinaio vedono Despina, città di confine tra due deserti.*

Italo Calvino, *Le città invisibili*, 1993

## Il modello insediativo storico tra nomadismo e sedentarietà

La Despina descritta da Calvino riproduce poeticamente la tradizionale rappresentazione dicotomica dei popoli arabi, fondata sull'intima relazione tra nomadi e cittadini – tra natura e cultura – dove, lo spazio della legge (*bled al-makhzen*) convive con quello dell'insubordinazione (*bled as-siba*) (Petruccioli, 1985), consentendo l'interiorizzazione dell'Altro e non la sua espulsione come "diverso" o "barbaro", tipica della cultura occidentale.

Le radici di tale rappresentazione dicotomica sono da ricercare nel rapporto delle popolazioni del deserto con il proprio territorio, dove momenti di accentramento e di edificazione urbana si alternano a fasi di dispersione, proprie della vita erratica e pastorale. Gli insediamenti, infatti, sono disposti lungo le direttrici che permettono le relazioni tra la costa e l'interno e, anche se di modeste dimensioni, le stesse oasi hanno sempre caratteristiche urbane, in quanto luoghi di sosta per le carovane e di scambio di merci: l'attività agricola, legata alla presenza dell'acqua, è certamente una componente primaria dell'economia dell'oasi, ma non la sola (Laureano, 1995).

La dimensione del viaggio, dello spostamento, del commercio è quindi indispensabile per comprendere la struttura organizzativa e sociale dello spazio arabo. Secondo lo storico Ibn Khaldun, vissuto nella Spagna araba del XIV secolo, la società

## From Despina to Valdrada, heterotopias in the Persian Gulf

by Cecilia Scoppetta

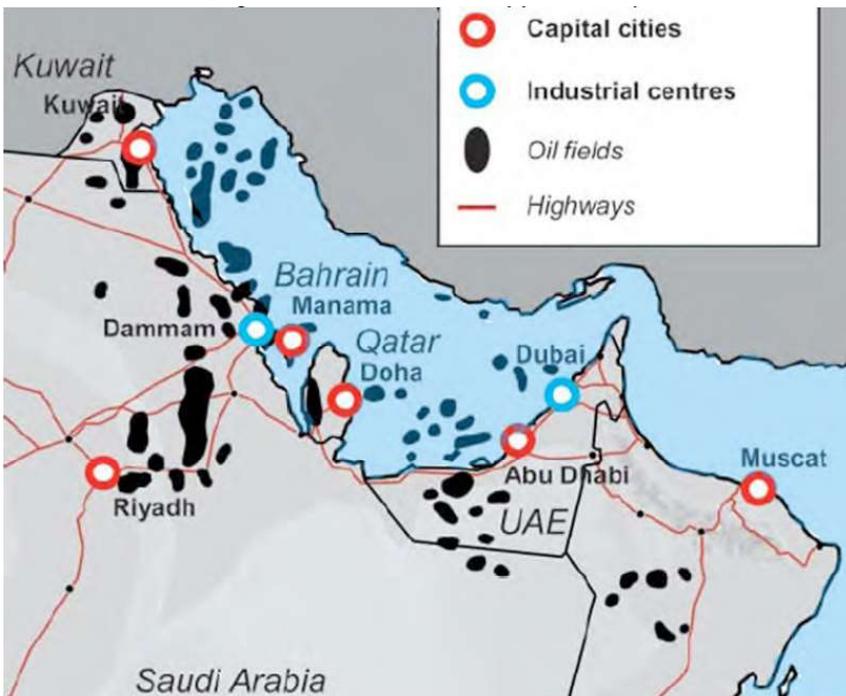
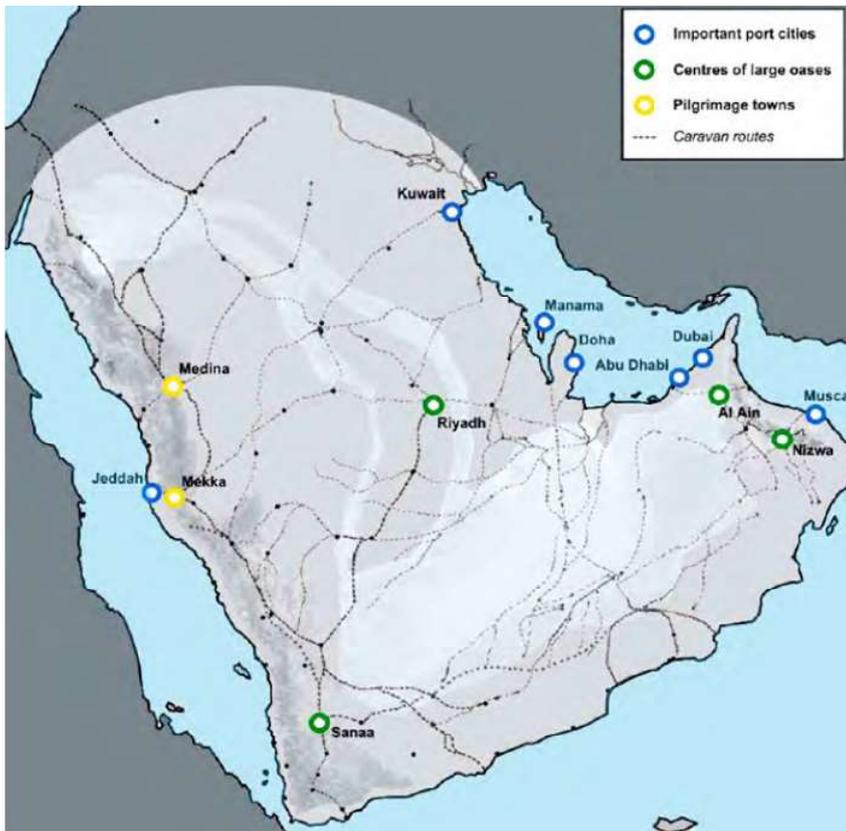
The aim of the paper is to analyse the features of the distinctive urban segregation pattern that first emerged in the Arab Gulf seaport-cities as a result of both their specific historical path and globalization process, and then spread to Western countries by way of the current financial-economic crisis.

Starting from their origins, determined by their position on the border between the desert and the sea, Arab Gulf cities are described across their successive historical stages, highlighting the links that still exist between spatial and social order.

The current fragmented spatial pattern based on segregation generates a hybrid world-city model, where the concept of "island" appears as a crucial key to understanding this sort of contemporary "urbanity": not only the artificial islands and a seascape in which it may soon be difficult to differentiate what is natural and what is built, but the thematic Free Trade Zones as well, the gated communities and the labour camps on the edge of the desert that are part of the official city even if they were built by the immigrants who live there, and the off-shore heterotopias. In this sense, one could say that the concept of "island" may actually be seen as a social program inscribed in the space (a sort of urban lapsus linguae).

The paper underlines the need to focus on how such a peculiar urban pattern comes to place the meaning itself of city and public space in a very critical position.

Nella pagina a fianco: grattacieli a Dubai.



1 - Percorsi carovaniere, principali oasi, centri di pellegrinaggio e città-porto nella Penisola Araba prima della scoperta del petrolio.

2 - Città petrolifere, centri industriali (raffinazione), autostrade e giacimenti esistenti.

(umran) si fonda sui due poli della vita nomade (*badiya*, da cui "beduino") e sedentaria (*hadra*), la prima caratterizzata dall'utilizzo diretto della natura e dalla soddisfazione dei bisogni elementari, dove a dominare sono i rapporti di ferocezza e di lignaggio; la seconda basata sulla trasformazione della natura e sulla divisione del lavoro, che determina le classi e l'emergere di una aristocrazia economica (Ibn Khaldun, 1978, I, p. 241).

Non a caso, anticipando sorprendentemente la potente metafora contemporanea del network, nel Corano (Sura XII) il mondo è visto come una rete di città lontane connesse dalle carovaniere,

dove l'organizzazione itinerante che assicura i trasporti ha un ruolo e un valore pari ai poli del sistema. Richiedendo nei diversi luoghi di sosta le medesime condizioni di supporto, l'attività commerciale contribuisce a spiegarne la trama organizzativa urbana omogenea: il palmeto, il serraglio per le carovane, il cimitero ed il luogo di culto all'esterno dell'abitato, l'asse del mercato percorribile senza penetrare il tessuto delle abitazioni private, i grandi edifici religiosi con i bagni e gli alberghi. Sarebbe, tuttavia, fuorviante pensare a un modello costituito da due mondi separati - le carovane in perenne movimento e le città come "stazioni di servizio" - perché si tratta, in realtà, di due aspetti dello stesso fenomeno, dove la città si organizza e struttura le vie commerciali, ma, al tempo stesso, è la carovana che crea il centro urbano. Infatti, per dimensione, organizzazione, popolazione e varietà di beni e strutture trasportate, le periodiche grandi carovane possono essere considerate come vere e proprie "città in movimento". La tradizione delle grandi carovane, del resto, è molto arcaica e risale alla storia mitica dei popoli: si pensi, ad esempio, all'epopea ebraica o alle grandi dinastie di re persiani, fondate su una capitale itinerante. Quando la carovana sostava, l'accampamento rispondeva a precisi principi organizzativi e difensivi dall'impianto simile ad un agglomerato urbano, la cui matrice era data dalle strutture idriche e di produzione agricola, con al centro una cittadella in muratura, luogo di deposito collettivo delle merci, intorno al quale venivano disposte le tende destinate, nel tempo, a divenire edifici residenziali. Il mercato costituiva l'ultima struttura a divenire stabile: legato ai movimenti commerciali, tendeva infatti a mantenere a lungo una organizzazione mobile o precaria.

Questo processo spiega perché le città arabe presentano spesso una struttura doppia, dove il centro urbano, una volta formato e cinto da mura, tendeva a ricreare all'esterno un nuovo spazio per la carovana che, col tempo, poteva dare origine ad una nuova agglomerazione.

## Tra mare e deserto: le città-porto del Golfo Persico

Collocati al termine delle vie carovaniere che, muovendo dai porti sul Mar Rosso, attraversavano la penisola arabica centrale passando per il nodo de La Mecca, le città-porto del Golfo Persico non costituiscono un'eccezione alla regola generale. Si tratta, infatti, di città murate, con edifici in terra cruda, sorte in relazione alla pesca delle ostriche perlfere e al loro commercio.

Sebbene le sabbie mobili e le paludi costiere della regione di Al-Hasa non favorissero l'approdo, a partire dal VII sec. d. C. - divenuti insicuri i precedenti itinerari verso l'India (come, ad esempio, quello che passava per Petra) a causa delle continue guerre tra Bizantini e Persiani - questi centri costieri dall'entroterra limitato ed arido acquisirono importanza, soprattutto dopo l'avvento degli Abbasidi (750-1258) ed il trasferimento del Califato a Baghdad. L'intenso traffico marittimo che ne derivò era dato dalla collocazione di Bassora, il porto della capitale, presso lo Shatt Al-Arab, cioè il corso d'acqua navigabile formato dal Tigri e dall'Eufrate, il cui delta sfocia nel Golfo Persico. L'antico villaggio di pescatori si strutturò, quindi, intorno al commercio marittimo e ad attività com-

mercantili di limitate dimensioni, legate alla costruzione e riparazione di imbarcazioni.

Del resto, date le difficili condizioni ambientali, questi centri urbani - la cui popolazione poteva variare da 2.000 a 15.000 abitanti - non erano in grado di sostenersi grazie ad una propria produzione agricola. Soprattutto in casi come quello di Doha (Qatar) - il cui entroterra è costituito da un deserto pietroso che occupa un altopiano calcareo, con precipitazioni che non superano i 100 mm annui - il necessario approvvigionamento non poteva provenire dalla troppo lontana oasi di Hufuf, pur essendo questa una delle più vaste d'Arabia grazie alla presenza di numerose sorgenti calde e fredde alimentate da un'ampia falda sotterranea.

Gli scambi commerciali costituivano, quindi, la modalità di approvvigionamento privilegiata, basata sull'importazione di grano, acqua, spezie e materie prime e sull'esportazione verso l'Iran, l'Iraq, l'India e l'Africa orientale di perle, cammelli e burro. Tale economia urbana, basata sul commercio marittimo e su quello carovaniero, costituiva il principale fattore di trasformazione della tradizionale organizzazione socio-economica tribale, sostanzialmente autosufficiente, introducendo inedite forme di divisione del lavoro, in grado di dar luogo al formarsi di differenti classi sociali.

Da un lato, quindi, i mercanti (*al-tujjar*), proprietari delle imbarcazioni, il cui benessere economico era dato dal controllo dei mezzi di produzione (Al Falah, 1983). Dall'altro, la fascia di popolazione, quantitativamente più ampia, dei pescatori di perle (*al-ghasa*) e dei marinai, formava un proletariato urbano collocato, però, all'interno di un sistema politico ed economico arcaico, in cui i rapporti di produzione si estendevano al di là del processo produttivo, permeando l'intera struttura delle relazioni sociali. Coltivatori delle oasi all'esterno delle mura urbane (alcuni dei quali proprietari di piccoli appezzamenti, ma la maggior parte braccianti su terreni di proprietà degli sceicchi o delle famiglie benestanti), carpentieri e manovali impegnati nei cantieri navali o nell'edilizia, pastori beduini, artigiani, bottegai, pescatori, religiosi delle scuole coraniche, funzionari, membri dei corpi di guardia delle famiglie dominanti formavano una classe intermedia. Tale stratificazione sociale trovava corrispondenza nell'organizzazione urbana, dove quartieri ben distinti contribuivano, almeno in parte, al consolidamento di nuove "micro-identità", superando le vecchie appartenenze tribali, basate su legami di sangue.

## Un improvviso illimitato benessere

In coincidenza con la caduta dell'impero ottomano, la scoperta di ingenti giacimenti petroliferi e l'avvio dell'esportazione su vasta scala della preziosa risorsa determinarono nei Paesi del Golfo Persico la trasformazione radicale dei precedenti assetti socio-economici. La dimensione di tale trasformazione è data dall'unanimità, da parte della comunità scientifica locale, nell'individuare due fasi ben distinte ("pre-oil" e "post-oil") nello sviluppo storico dei paesi dell'area. Del resto, circa il 50% delle riserve petrolifere mondiali si trova nei Paesi del Golfo e, per di più, con costi di estrazione ridotti per via della scarsa profondità dei depositi. Verificatasi in un arco di tempo brevissimo, la "rivoluzione petrolifera" - "dagli stracci alla ricchezza",



secondo Al-Fahirn, 1996 - ha infatti modificato radicalmente non soltanto la struttura socio-economica, ma anche quella urbana, trasformando i piccoli centri portuali dalle povere architetture in terra cruda in scintillanti capitali connesse, nel contesto della globalizzazione, alle principali "world cities".

A partire dagli anni '70 - quando, durante la crisi del '73, legata alla guerra arabo-israeliana, i prezzi del petrolio salirono alle stelle - i Paesi del Golfo Persico hanno conosciuto un benessere senza precedenti, poiché la redistribuzione dell'ingente surplus di capitali si è tradotto in un altissimo livello di reddito pro-capite che ha fatto sì che il benessere così rapidamente e facilmente raggiunto fosse percepito come illimitato, vero e proprio "dono di Dio" (Khalaf, 1992).

L'improvvisa ed inaspettata ricchezza d'un tratto permise - a Paesi ancora strutturalmente arcaici, con un'economia di sussistenza, che non avevano conosciuto alcuna rivoluzione industriale - l'acquisto di tecnologie sviluppate nel corso di più di due secoli dall'Occidente industrializzato, consentendo anche rilevanti investimenti esteri in settori strategici e livelli di consumo impensabili in qualsiasi altra parte del mondo.

Letteralmente spazzate via le attività economiche tradizionali, ridotte a manifestazione folkloristica, venne avviato un processo di industrializzazione inizialmente basato sull'investimento pubblico in interventi spesso sovradimensionati - oltre alle raffinerie, impianti di trasformazione dell'alluminio o di desalinizzazione delle acque marine, porti

3 - L'hotel a 7 stelle "Burj Al-Arab" a Dubai.

TIPO DI GOVERNO	SCOPERTA GIACIMENTI	POPOLAZIONE	ESTRAZIONE PETROLIFERA
BAHRAIN monarchia semi- costituzionale (ma limitata partecipazione dei cittadini)	1933 (giacimenti di dimensione relativamente ridotta)	Da 61.000 (1965) a 148.000 (1995)	Da 75.000 barili/giorno nei '70 agli attuali 35.000 (meno della metà)
KUWAIT monarchia semi- costituzionale (ma limitata partecipazione dei cittadini). Indipendenza nel 1961	1946 (giacimenti rilevanti)	Da circa 100.000 (1950) a quasi 2 milioni (2000). Incremento annuo: 18%. 1961-80: ampie demolizioni/ricostruzioni (città satellite) nella capitale: da 96.860 a 60.365 (popolazione complessiva 1.359.000). Emigrazione dovuta alla guerra del Golfo (1990): circa 500.000	Picco estrattivo previsto nel 2013
QATAR monarchia più o meno assoluta. Indipendenza nel 1971	1949 (ma anche il maggiore produttore mondiale di gas)	Doha: da appena poche migliaia di abitanti (metà XX sec.) a più di 340.000 alla fine dei '90	780.000 barili/giorno (2004). Previsti: 270.000 (2020). Gas naturale: 1,4 miliardi barili/giorno (2011)
EAU Indipendenza nel 1971. Monarchia semi- costituzionale (ma limitata partecipazione dei cittadini)	1962 (ampi giacimenti, soprattutto ad Abu Dhabi)	Dubai: da 183.187 (1975) a 826.387 (2000)	Abu Dhabi: possibile aumento (fino a 1,8 miliardi barili/giorno). Picco previsto nel 2026. Dubai (secondo produttore mondiale): dai '90, da 230.000 a 170.000 barili/giorno. Riserve esaurite nei prossimi 20 anni

4 - Livelli di democrazia ed estrazione petrolifera.

ed aeroporti – che innescarono rilevanti fenomeni migratori verso le aree urbane. In seguito l'intervento pubblico fu re-indirizzato verso la produzione di beni di consumo, in modo da ridurre le importazioni.

A partire dalla metà degli anni '90, le radicali trasformazioni connesse alla scoperta dei giacimenti petroliferi hanno dato luogo all'emergere di una specifica tipologia sociale – definita dagli studiosi locali (Khalaf & Hammoud, 1987) come *al-mujtama't al-naftiyarn* ("società petrolifere") – che, nelle sue caratteristiche socio-antropologiche e strutturali, differisce sia dalle società tipiche del capitalismo avanzato che dalla tipologia identificata da Shils (1963) e Geertz (1963) come "Terzo Mondo emergente". Né – per i livelli di benessere e reddito pro-capite, dimensione della popolazione e della quota di lavoratori immigrati – si può paragonare l'organizzazione sociale dei Paesi del Golfo con quella degli altri stati produttori di risorse energetiche, quali l'Iran, l'Iraq, l'Algeria, la Nigeria o il Venezuela.

Oltre a condizioni climatiche ed ecologiche, evoluzione storica, caratteri demografici, aspetti linguistici, culturali e religiosi, tali "società petrolifere" condividono, infatti, la prosperità apparentemente illimitata derivante dall'estrazione petrolifera che, a sua volta, ha dato luogo ad analoghe trasformazioni, modalità di sviluppo, criticità e livelli di integrazione nel contesto della cosiddetta "world economy". Grazie al surplus di capitali, la modernizzazione si è tradotta, in sostanza, nella trasformazione degli antichi *al-tujjar* in agenti di compagnie multinazionali (Ansari & Qutub, 1983) volte a soddisfare, attraverso il più alto livello di importazioni al mondo, una inesauribile domanda di beni di lusso corrispondente ai nuovi stili di vita improntati ad un insostenibile consumismo. In tal modo, le economie dei Paesi del Golfo sono divenute quasi del tutto dipendenti dagli introiti

petroliferi, definendo il modello che Khalaf e Hammoud (1987) chiamano «the oil mode of production» che, con una accelerazione senza precedenti, ha finito per "dare forma" ad ogni aspetto della vita sociale.

## Paternalismo e dipendenza

Inizialmente, secondo una logica ancora colonialista, l'estrazione petrolifera era limitata ad alcune enclaves isolate di proprietà di compagnie – come, ad esempio, la Shell Company of Qatar (del gruppo Royal Dutch Shell) – che si occupavano anche della gestione e della commercializzazione. In seguito, il diretto e completo controllo delle risorse petrolifere è passato nelle mani delle diverse famiglie regnanti. Ciò ha consentito agli sceicchi di liberarsi della necessità di dover di volta in volta trovare forme di mediazione con le altre famiglie mercantili, come, invece, avveniva nella fase pre-petrolifera, quando il controllo dei mezzi di produzione (le navi) era condiviso e richiedeva necessariamente un'accorta strategia di alleanze, estesa alle tribù beduine, in grado di assicurare una protezione militare.

Conseguenza del nuovo assetto di potere è che l'inaspettato benessere non deriva dalle forze sociali produttive, ma viene re-distribuito "dall'alto" attraverso uno sterminato apparato burocratico, che Al-Rumaihi (1983) definisce «beducrats». In tal modo, lo "Stato petrolifero" (*dawlat al-naft*) ha finito per estendersi ben oltre il semplice controllo dei mezzi di produzione (Ismael, 1982) – che, in ogni caso, non riguardano soltanto le risorse petrolifere, ma anche le più rilevanti attività nel settore commerciale, industriale e finanziario (per non parlare dei terreni, soprattutto edificabili) – ed arrivando ad invadere ogni spazio, anche privato, della vita sociale, in modo paradossalmente ana-

	POP. AUTOCTONA (2004)	%	POP. IMMIGRATA (2004)	%	POP. TOTALE (2004)	% FORZA LAVORO IMMIGRATA
BAHRAIN	438.209	62,0	268.951	38,0	707.160	circa 65,0
KUWAIT	943.000	35,6	1.707.000	64,4	2.650.000	82,0
QATAR	223.209	30,0	520.820	70,0	744.029	quasi 90,0
EAU	722.000	19,0	3.278.000	81,0	4.000.000	90,0

5 - Lavoratori immigrati nei Paesi del Golfo.

NAZIONALITA	BAHRAIN 2004	KUWAIT 2003	QATAR 2002	EAU 2002
INDIA	120	320	100	1.200
PAKISTAN	50	100	100	450
EGITTO	30	260	35	140
BANGLADESH		170		100
FILIPPINE	25	70	50	120
SUDAN				30
SRI LANKA		170	35	160
GIORDANIA/PALESTINA	20	50	50	110
INDONESIA		9		
SIRIA		100		
IRAN	30	80	60	40
NEPAL			70	
BEDUINI		80		

6 - Principali comunità immigrate nei Paesi del Golfo (in migliaia).

logo all'approccio tipico dei Paesi del Patto di Varsavia.

Un esempio in questo senso è dato dal modello di industrializzazione prescelto: inizialmente, infatti, il settore industriale era strettamente legato – direttamente o indirettamente – al ciclo del petrolio, mentre tutti gli altri elementi del processo produttivo (forza lavoro, materie prime, competenze specifiche, ecc.) dovevano essere necessariamente importati. Di conseguenza, l'intero settore industriale era sostenuto dal finanziamento pubblico, che a sua volta derivava dalle esportazioni petrolifere.

Quello dello "Stato petrolifero" è quindi un volto paternalistico, dominante su ogni aspetto della vita quotidiana in quanto in grado di provvedere, attraverso la re-distribuzione del benessere petrolifero, a qualsiasi necessità: non soltanto in termini di infrastrutture pubbliche, ma anche mediante un sistema di welfare del tutto inimmaginabile nei Paesi dell'Occidente avanzato. Si tratta, cioè, di una struttura di potere del tutto asimmetrica, in grado di produrre non "cittadini" ma – utilizzando le parole di Al-Falah (1983) – parassitari "recipients", "charity seekers" che "work little and produce nothing".

Sullo sfondo della "dependency syndrome" (Nagi, 1986) prodotta da un'economia quasi completamente basata sull'esportazione delle risorse energetiche, la re-distribuzione dello "Stato petrolifero" tende quindi a tradursi in assistenzialismo, la cui conseguenza più evidente consiste nella necessità di "importare" non soltanto forza lavoro non qualificata, da impiegare nel processo di estrazione e raffinazione petrolifera o nei servizi, ma anche le competenze adeguate a sostenere un livello di sviluppo più che avanzato (Ibrahim, 1982). Per questo motivo i Paesi del Golfo costituiscono oggi una delle principali destinazioni dei flussi migratori globali (Castles & Miller, 1998; Nayyar, 2002; Castree et al., 2004). Di conseguenza, in ciascuno di questi Paesi, la popolazione autoctona, pur se privilegiata, è ormai divenuta minoritaria.

A causa delle affinità linguistiche, culturali e religiose, inizialmente la forza lavoro straniera proveniva dai Paesi arabi circostanti, ma ben presto la diffusione delle ideologie sociali e politiche radicali - quali il marxismo o il panarabismo, che rivendicavano l'abolizione della monarchia o il

ripensamento dei confini nazionali intesi come artificiali imposizioni dell'Occidente imperialista - cominciò ad essere percepita come pericolosa minaccia per la stabilità interna e, nei decenni successivi, ai lavoratori stranieri provenienti dai Paesi arabi vennero preferiti gli immigrati asiatici, più facili da licenziare, ritenuti più efficienti, obbedienti e gestibili (Ghobash, 1986), anche perché tendenti a non trasferirsi con le proprie famiglie (e, quindi, non intenzionati a rimanere a lungo).

Accanto ai milioni di lavoratori non qualificati, provenienti dal sud-est asiatico ed impiegati mediante contratti a termine e con bassi salari, anche molti consulenti e manager europei, nordamericani e australiani contribuirono ad ingrossare le fila dell'immigrazione nei Paesi del Golfo.

### Petro-urbanistica

Lo "Stato petrolifero", con i suoi caratteri di dipendenza, trova la sua espressione fisico-spaziale in uno specifico modello urbano, la cosiddetta "oil-city" (Khalaf, 2006), definita attraverso quello che Riad (1981) ha definito «petro-urbanism». Si tratta di un modello che non può essere pienamente compreso se non collocato nel contesto più ampio delle peculiari dinamiche dell'economia petrolifera all'interno dei processi di globalizzazione. Infatti, pur se organizzati in relazione all'attività estrattiva, non è possibile interpretare i centri urbani dei Paesi del Golfo come "città industriali", dato che il processo di industrializzazione che li ha strutturati non è paragonabile a quello verificatosi negli altri cosiddetti "Paesi in via di sviluppo", dove urbanizzazione e industrializzazione sono fenomeni verificatisi in modo graduale, pur se con un'accelerazione rispetto al passato.

Inoltre, alla velocissima trasformazione e alle asimmetrie nella composizione demografica e dei settori economici si aggiunge la collocazione costiera, dove la realizzazione di nuove ed imponenti infrastrutture portuali ha sostituito le originarie attività legate alla pesca, finendo paradossalmente per introdurre fattori di tolleranza culturale non riscontrabili in altri Stati islamici conservatori. Anche il ruolo di città capitale di Stati sostanzialmente privi di territorio contribuisce a definire la specificità di questi centri urbani, nei quali si concentrano, oltre



7 - Un nuovo insediamento a Dubai.

alla maggior parte della popolazione, le principali attività economiche, funzioni amministrative e di governo.

Ulteriori fattori di differenziazione sono dati dalle specifiche modalità di diretto e pervasivo controllo, da parte dello Stato "elargitore" (cioè della famiglia regnante), su ogni aspetto della vita dei propri cittadini-sudditi e sui mezzi di produzione.

Ma è soprattutto il possesso della totalità del territorio da parte degli Sceicchi a far sì che quest'ultimo possa essere inteso come "tabula rasa" - oltre tutto non investito dai processi di urbanizzazione spontanea, propri dei cosiddetti "Paesi in via di sviluppo", né dai fenomeni di dismissione industriale tipici dell'Occidente industrializzato - insieme alla propensione, da parte della popolazione autoctona, verso l'insediamento a bassa densità (con il conseguente abbandono della città vecchia) a definire, sotto il profilo fisico-spaziale, il modello della "oil-city" la cui espansione orizzontale è indirettamente proporzionale alla dimensione demografica.

Infatti, all'inizio del processo di "urbanizzazione petrolifera", le tradizionali città-oasi cominciarono ad espandersi oltre gli antichi confini, definiti in relazione alle esigenze di approvvigionamento. In questo senso, l'abbattimento delle mura urbane e la conseguente dissoluzione dell'originaria forma compatta costituirono il primo effetto del processo di "petro-urbanizzazione", destinato a produrre una delle più basse densità insediative del mondo. Nella "oil-city" che ne è derivata possono, quindi, essere individuati tre ambiti ben distinti: l'antica città vecchia, il nuovo centro degli affari ed i suburbi periferici, che costituiscono l'area dimensionalmente più rilevante, organizzata secondo una rigida maglia ortogonale, dove strade ed autostrade definiscono i lotti quadrati degli insediamenti residenziali.

La trasformazione urbana, nei Paesi del Golfo, sembra essersi verificata, infatti, secondo modalità differenti da quelle tipiche delle città coloniali, dove la "città nuova" dei colonizzatori tende a collocarsi accanto ed, in qualche modo, in contrasto rispetto a quella "vecchia" preesistente. Ciò non è affatto casuale: eccetto il Bahrain, i Paesi del Golfo non hanno conosciuto un periodo coloniale e la modernizzazione ha seguito un percorso differente. Non è stata imposta dall'alto e dall'esterno, ma

è stata - piuttosto - adottata o, meglio, importata. Sotto il profilo fisico-spaziale, ciò non ha comportato - quale espressione tangibile dell'istaurarsi di un nuovo ordine - l'accostamento di un nuovo centro coloniale accanto a quello preesistente: la modernizzazione ha, piuttosto, investito il vecchio centro urbano, distruggendolo insieme agli antichi modelli socio-culturali che vi trovavano espressione.

Anche le antiche relazioni tra la città e il mare, basate sulle attività legate alla pesca, si sono trasformate, permanendo simbolicamente nella forma di ciò che Khalaf (1992) efficacemente definisce "state-supported annual production of nostalgia", volte ad intensificare la percezione del raggiunto illimitato benessere, così differente dal vecchio *ayyam al-faqr* ("tempo della povertà"). È il caso, ad esempio, della celebrazione annuale dell'indipendenza nazionale del Kuwait, chiamata *yum al-bahhar al-Kuwaiti* ("il giorno del pescatore kuwaitiano"), o del *yum al-badiya* ("giorno del deserto") o, ancora, della *ihya thikra al-ghous* ("commemorazione della pesca delle perle").

Anche per quanto riguarda le specifiche modalità di trasformazione urbana nelle città dei Paesi del Golfo, differentemente dai centri di antica industrializzazione (in Occidente, ma anche nei Paesi ex-comunisti), più che di "rigenerazione urbana" si può parlare di vera e propria "generazione" urbana (Pacione, 2005).

Nel suo insieme, la "oil-city" può essere vista come vera e propria antitesi della città preesistente, proprio come la villa mono o bi-familiare rispetto alla tradizionale tipologia dell'edificio a corte interna. Se, infatti, si può dire che la forma urbana tradizionale, basata sul criterio di adattamento al difficile ambiente desertico, costituisca il modello più interessante dal punto di vista ecologico, per via della capacità di ri-utilizzazione delle risorse, la "oil-city" si configura come il suo perfetto opposto, dati i livelli altissimi di consumo di energia per abitante.

Una ulteriore caratteristica distintiva della *oil-city*, dovuta all'abbondanza di petrolio e alla bassa densità abitativa, consiste nel predominio dell'automobile. Non che manchino i trasporti pubblici: questi, tuttavia, vengono utilizzati soltanto dagli lavoratori immigrati e, di conseguenza, vengono anche simbolicamente associati al

REDDITO	"WEALTHFARE"	TIPOLOGIA EDILIZIA	TIPO DI INSEDIAMENTO
ALTO	Educazione Sanità Assicurazione Sussidi per famiglie, giovani, anziani, portatori di handicap Attività sportive Diritto all'impiego statale Generoso sistema previdenziale Prestiti per matrimonio, costruzione/ristrutturazione abitazione Servizi telefonici gratuiti	Ville mono o bi-familiari a 2 piani, con 5-7 stanze, 3-5 bagni, piscina, 2 garage ed area di pertinenza recintata di 30 mq	Aree a bassa densità esterne al centro urbano, con viabilità che ne rinforza i caratteri di chiusura: viabilità principale: servizi commerciali Viabilità secondaria (strade più strette): servizi comunitari (moschea, spazi giochi) Viabilità di 3° livello (più stretta): definita dall'allineamento di recinzioni e cancelli delle ville, che conferiscono alla strada un carattere privato
BASSO (famiglie beduine recentemente insediate, conservatrici sotto il profilo politico e socio-culturale)	Sussidi per cibo, elettricità ed acqua	Al-bait al-sha-bi ("casa del popolo") ceduta gratuitamente dallo Stato, generalmente occupata da 50-80 famiglie, forme architettoniche uniformi e ripetitive ed ampi cortili con palme e sha'beyat (spazio comunitario), con mantenimento dei legami sociali tradizionali	Insedimenti costruiti nei '70-'80 in zone periferiche ed attualmente "inglobate" dall'espansione a bassa densità

8 - Modelli insediativi della popolazione autoctona.

REDDITO	"WEALTHFARE"	TIPOLOGIA EDILIZIA	TIPO DI INSEDIAMENTO
ALTO (professionisti nordamericani o europei)	Status di visitatori perpetui Nessun sistema di previdenza Divieto di proprietà (edifici, terreni)	Ampi e lussuosi appartamenti in grattacieli di stile architettonico "globale", con piscine, spazi ricreativi, saloni per feste, parcheggi, mini-market e lavanderia	Nel CBD Nel suburbio a bassa densità
MEDIO (insegnanti, tecnici sanitari, religiosi, sorveglianti, poliziotti arabi)	Divieto di conduzione attività (necessario un partner locale) Nessuna assicurazione	Edifici residenziali uniformi e ripetitivi, simili a quelli dei Paesi dell'est europeo comunista	Insedimenti costruiti nei '70-'80 in zone periferiche ed attualmente "inglobate" dall'espansione a bassa densità
BASSO (asiatici maschi single con bassa qualifica professionale - edilizia, estrazione e raffinazione, grande distribuzione - o donne - collaboratrici domestiche, commesse)	Nessun sussidio per l'abitazione Divieto di esercitare alcune professioni (es.: inerenti la legge) o di impiego in uffici statali Obbligo di avere un kafeel (referente locale), con rischio di sfruttamento	Abitazioni in affitto fornite dal datore di lavoro Alloggio nell'abitazione del datore di lavoro Residenza nei campi di lavoro o nei dormitori presso il luogo di lavoro Affitto a basso costo in appartamenti spesso in condivisione con altri lavoratori immigrati	Nelle aree industriali agli estremi confini della città (campi di lavoro e dormitori) Nei quartieri residuali della città vecchia, visti dagli autoctoni come un problema che distorce l'immagine "moderna" della città

9 - Modelli insediativi dei lavoratori immigrati.

loro status, percepito come inferiore rispetto a quello della popolazione autoctona e privilegiata (Khalaf, 2006).

Ne deriva un sistema viabilistico fatto di autostrade e ampie circonvallazioni a veloce scorrimento, insieme alla scomparsa della intricata e labirintica trama viaria tipica della città musulmana, in cui il concetto di *al-shari* ("la strada") implica la caratteristica gradualità del rapporto tra la dimensione privata dell'abitazione, l'ambito semi-privato del cortile interno e lo spazio pubblico pedonale brulicante di vita.

Nella "oil-city", del resto, il luogo delle relazioni sociali non è più la strada, ma lo shopping mall, rivelando la reale natura consumistica e non produttiva (Abu-Lughod, 1983) di questi centri urbani in cima alle classifiche mondiali riguardanti il rapporto tra spazi di vendita ed abitanti. Tali shopping mall si configurano, del resto, come veri e propri ampi ed ultra-moderni "paradisi" dei consumi, organizzati su più piani e provvisti di scintillanti pavimenti di marmo, ascensori, fontane zampillanti,

bar, caffè e ristoranti alla moda in cui sono impiegati i lavoratori immigrati sottopagati, ma anche delle più avanzate innovazioni tecnologiche e, soprattutto, di aria condizionata che, durante la stagione calda e umida (circa metà dell'anno), attrae migliaia di visitatori-consumatori.

Oltre a determinare i più alti livelli di spreco di risorse energetiche al mondo, questi "paradisi artificiali" tendono a riflettere "the dream image of the global economy" (Kanna, 2003), contribuendo alla produzione di "global subjectivities", cioè alla costruzione di immaginari e discorsi omologanti. Ma, forse, la caratteristica peculiare della "oil-city" - che, in fondo, riassume tutti gli elementi evidenziati in precedenza - riguarda la dimensione segregativa della sua struttura fisico-spaziale che, secondo Dresch e Piscatori (2005), può essere interpretata come espressione di un sistema di casta de facto, basato non su fattori religiosi, etnici o tribali, ma sul rapporto tra nazionalità, proprietà e reddito che, a sua volta, può essere ricondotto al generoso "wealthfare" (Nagi, 1986) derivante

dalla "sindrome da dipendenza" dovuta al surplus petrolifero.

Infatti, soltanto alla popolazione autoctona (*al-muwateneen*) – oscillante, sotto il profilo ideologico, tra tradizionalismo e modernità, dove il consumismo recentemente raggiunto si affianca alla difesa identitaria (e dei privilegi connessi) – è consentito il possesso di terreni ed edifici o l'affitto di terreni di proprietà pubblica.

Oltre a godere di un'ampia gamma di servizi pubblici ed agevolazioni, soltanto questa fascia sempre più ristretta di popolazione può inoltre usufruire dei prestiti statali non gravati da interessi (*ard wa qardh*) per la costruzione di una delle ville mono o bi-familiari che sembrano esprimere quella sorta di "diritto alla privacy" tipico delle aree di espansione suburbana (Nagi, 1998).

Oltre a subire la condizione di "visitatore" perpetuo, data dalle difficoltà delle procedure di naturalizzazione, la popolazione immigrata (*al-wafadeen*), invece, non usufruisce del sistema del "wealthfare" e dipende dal proprio datore di lavoro (*kafeel*), figura sociale emergente non soltanto dotata di privilegi legali, ma posta anche in grado

di esercitare un enorme potere dal punto di vista sociale ed economico che molto spesso si traduce in forme di sfruttamento (Khalaf, 1992). Al *kafeel*, ad esempio, è affidata la custodia del passaporto del lavoratore straniero così come l'organizzazione della maggior parte degli aspetti della sua vita quotidiana: abitazione, cibo, talvolta abbigliamento e, nei casi più estremi, anche il tempo libero (Longva, 1997).

## Il modello emergente della città post-petrolifera

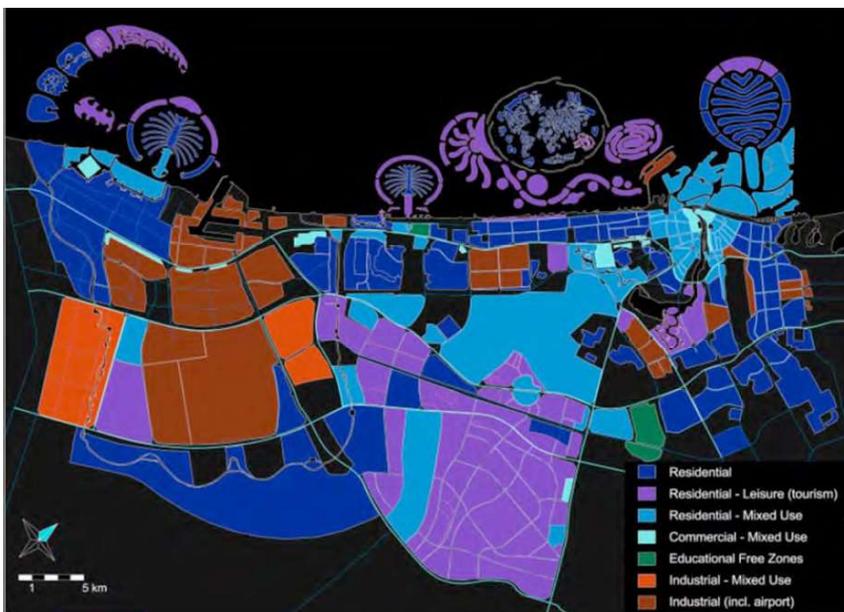
L'esaurimento imminente delle risorse petrolifere e dei depositi di gas naturale costituisce il fattore principale della recente inversione di tendenza delle politiche di sviluppo dei Paesi del Golfo, le cui strategie appaiono oggi maggiormente orientate verso una diversificazione delle attività economiche al fine di spezzare la "sindrome da dipendenza". I settori economici privilegiati sembrano essere quelli tipici delle "world cities" (Sassen, 1991): non soltanto investimenti diretti verso gli ambiti tradizionalmente legati agli scambi commerciali (potenziamento di porti ed aeroporti nell'ottica della creazione di hub internazionali), ma anche riguardanti la dimensione immateriale tipica delle economie globalizzate.

Le attività privilegiate riguardano, in primo luogo, il settore finanziario (banche off-shore), ITC e media: si pensi al ruolo crescente di Al-Jazeera, la cui sede è a Doha, in Qatar. Ulteriori ambiti di investimento sono costituiti dal settore educativo e culturale, con l'istituzione del campus della Georgetown University, a Doha, che aspira ad attirare studenti da tutto il mondo, o il Guggenheim Museum di Abu Dhabi, negli Emirati Arabi, o, ancora, del nuovo Teatro dell'Opera a Dubai. A partire dagli anni '90, l'Emirato di Dubai ha infatti indirizzato le proprie strategie di investimento verso il potenziamento dell'offerta turistica di alto livello, con la realizzazione di hotel a 5 stelle, spiagge attrezzate e shopping mall specializzati in prodotti "di lusso". Ciò ha consentito un notevole incremento di visitatori, che sono passati dai 3 milioni del 2000 ai 7 milioni del 2007. Proprio nel 2007, inoltre, lo sceicco di Abu Dhabi Sultan Ben Tahoon, ha siglato un accordo con il Louvre, impegnandosi a versare, nell'arco di trent'anni, un miliardo di euro alla Francia in cambio della de-localizzazione temporanea di opere e know how. Sarà l'"archistar" francese Jean Nouvel a realizzare il nuovo museo dalla forma di un'enorme medusa nel distretto cultural-balneare che verrà inaugurato nel 2015, dove è prevista anche la realizzazione del Guggenheim Museum di Frank Gehry e del Performing Centre di Zaha Hadid. Si tratta di un progetto che si colloca nel quadro di un più vasto processo di monetizzazione della cultura, tipico della fase neo-liberista, che sta suscitando un vivace dibattito in Europa, riguardante non soltanto la questione delle manovalanze indiane o bengalesi senza diritto di sciopero, ingaggiate per la realizzazione degli avveniristici edifici secondo regole biasimate dalle organizzazioni umanitarie. Ci si interroga, inoltre, sul significato di una simile "esportazione" in un contesto geografico, storico e culturale così lontano, da parte di un'istituzione così strettamente connessa alla storia della Francia.

Anche il settore dell'intrattenimento e dei grandi "eventi" costituisce un ambito privilegiato per gli

10 - Usi del suolo previsti a Dubai nel 2030.

11 - Tipologie urbane previste a Dubai nel 2030.



investimenti delle famiglie regnanti nei Paesi del Golfo, con il torneo di Formula 1 ed i Giochi Asiatici a Doha, dove – pur se accompagnati dalle accuse di corruzione recentemente dal Sunday Times – si svolgeranno anche i Mondiali di calcio del 2020, nonostante il fatto che, anche nel periodo dell'anno prescelto (dal 19 novembre al 23 dicembre) le temperature possono ancora toccare i 31°, con un livello di umidità del 70%. Per ovviare a questo inconveniente, i dodici stadi previsti (di cui uno già esistente e due da ristrutturare), distanti non più di 50 km o un'ora di viaggio l'uno dall'altro, saranno realizzati con tecnologie eco-sostenibili e climatizzati. Una nuova rete metropolitana ed un innovativo sistema di trasporto pubblico, comprendente anche un servizio di traghetti, consentirà di spostarsi rapidamente tra le sedi di gara (oltre a Doha, i centri di Madinat Ash Shamal, Al-Khor, Umm Salal, Al-Rayyan, Lusail, Al-Wakhray), fino alla possibilità di assistere a tre partite in un giorno.

Gli strumenti utilizzati per la localizzazione di queste strategie di investimento sono di due tipi. Il primo consiste nella istituzione di Free Trades Zones (FTZ), collocate all'interno di aeroporti ed aree portuali, con tassazioni notevolmente ridotte, semplificazioni burocratiche ed una limitata, e talvolta inesistente, regolamentazione dei contratti di lavoro. All'interno delle trentasei FTZ esistenti, ad esempio, sono consentite deroghe alla regola tradizionale che, per i non autoctoni privi di cittadinanza, prevede delle restrizioni alla possibilità di stabilire attività produttive nel Paese o di acquisire quote (non più del 51%) di società locali. Oltre alla proprietà straniera del 100%, le FTZ offrono numerosi vantaggi agli investitori: nessuna imposta per 15 anni rinnovabili, libertà di rimpatriare il capitale e il reddito, nessuna imposta sul reddito personale, completa esenzione dai dazi doganali per le importazioni nella zona franca, nessuna restrizione valutaria. In sostanza, le aziende operanti nelle FTZ sono trattate come se fossero esterne agli Emirati. Grazie a queste agevolazioni, in seguito all'istituzione, nel 1985, della prima Free Trade Zone a Jebel Ali (Dubai), il modello si è rapidamente diffuso in Kuwait, Bahrain e, soprattutto, negli Emirati Arabi. Dubai Media City, all'interno della quale sono presenti la CNN e la BBC, è oggi la principale Free Trade Zone al mondo esclusivamente dedicata ai media. Le FTZ possono infatti essere "generaliste", consentendo lo svolgimento di qualsiasi attività economica o commerciale, o "specialistiche", permettendo cioè lo svolgimento solo di determinate attività economiche, come nel caso di Dubai Media City, di Dubai Internet City o di Dubai Health Care City, dedicata al "turismo sanitario".

Il secondo strumento utilizzato riguarda la liberalizzazione del diritto di proprietà privata, cioè la possibilità, da parte di privati anche non residenti, di possedere terreni ed edifici, pur se soltanto in alcune zone prestabilite. Ciò implica la possibilità, da parte dei non autoctoni, di acquisire lo status di residente per tre anni. Tale strumento è stato utilizzato per la prima volta a Dubai, con la legge n. 7 del 2006, in seguito ad un primo annuncio del 2002. Questa prima apertura al mercato aveva immediatamente suscitato un forte interesse degli investitori stranieri, spinti da motivazioni differenti: da un lato, gli stranieri residenti de facto, costretti all'affitto in quanto non residenti de jure; dall'altro, i nuovi potenziali residenti (tra cui, ad esempio, molti pensionati statunitensi),

attratti dalle possibilità di impiego remunerativi presso le sedi delle multinazionali. La nuova normativa, tuttavia, era diretta soprattutto ai fondi di investimento immobiliare, attratti dalla stabilità economica, dalle agevolazioni fiscali (tassazione sul reddito delle persone fisiche assente, un'unica imposta sull'attività d'impresa ed un'aliquota del 3% sul valore aggiunto), dal boom del settore del credito (prima della crisi del 2008), ma anche dalla possibilità di riciclare denaro "sporco" (gli Emirati, ad esempio, sono inclusi nelle tre black list che, ai fini della normativa italiana, individuano gli Stati a "fiscaltà privilegiata"). Il decision-making, in ogni caso, rimane sempre saldamente nelle mani della famiglia regnante, che alle funzioni politiche tradizionali ha aggiunto la gestione "manageriale" di una "cosa pubblica" trattata come una multinazionale. Ciò appare evidente nei più recenti sviluppi dell'attività edilizia, dove, ad esempio, la stessa famiglia degli sceicchi Amir, negli Emirati Arabi, detiene quote non irrilevanti di società private straniere che operano nel settore delle costruzioni grazie alle aperture consentite dalla nuova normativa.

## Isole di eterotopia ed iper-realtà

Gli effetti dei due nuovi strumenti sullo spazio urbano sono stati rilevanti. Ad essi si può ricondurre l'emergere di uno specifico modello tanto distintivo quanto quello precedente della "oil-city". Anche se, nonostante la loro specializzazione, tutte le città del Golfo, in quanto nodi della rete globale, senza dubbio svolgono il ruolo tipico delle «world cities» (Sassen, 1991; Friedmann, 1995), si tratta, tuttavia, di un modello che non può essere semplicemente collocato all'interno di questa categoria: semmai, può essere ricondotto al gruppo di "world cities" che Taylor (2004) definisce "wannabees". Il marketing urbano, strettamente connesso all'industria dei media e del turismo, vi svolge infatti un ruolo non irrilevante, dando vita ad una specifica sottotipologia urbana derivante da interventi "iconici" realizzati da archistar – quali Frank Gehry, Zaha Hadid, Tadao Ando o Jean Nouvel – e il continuo ricorso a superlativi: "le isole artificiali più grandi del mondo", "Burj Al-Arab, l'hotel a sette stelle", "l'edificio più alto della terra", "Burj Dubai, il chilometro più elegante mai costruito", "Masdar City, la prima città al mondo senza emissioni, rifiuti e traffico", ecc.

Poiché il ricorso all'aria condizionata consente la sperimentazione di forme architettoniche impensabili in precedenza (Katodytis, 2006), gli edifici – concepiti come replicabili "spazi mentali" del consumo – finiscono per risultare indifferenziati contenitori di attività varie, al punto che non è possibile distinguere un albergo da un edificio residenziale o per uffici. Analogamente, le stesse nozioni di "centro" e "periferia" sembrano perdere senso: si direbbe, infatti, che la città sia, al tempo stesso, ovunque e in nessun luogo.

Come nelle *eterotopie* di Foucault (1986), questi spazi urbani effimeri «invertono, contestano e rappresentano gli spazi reali» e sembrano «in grado di giustapporre in un singolo luogo reale spazi differenti e reciprocamente incompatibili, come in una sorta di microcosmo». Si direbbe che l'antica Despina si sia trasformata in Anastasia, «città ingannatrice», la cui descrizione «non fa che risvegliare i desideri uno per volta per obbligarti a soffocarli» e dove «se per otto ore al giorno tu lavori [...] la tua fatica che dà forma al desiderio prende dal desiderio la sua forma, e tu credi di godere per tutta



12 - Rappresentazione tridimensionale del futuro sviluppo di Dubai.

Anastasia mentre non ne sei che lo schiavo» (Calvino, 1993). Questa concezione dei luoghi, riscontrabile al livello del singolo edificio, si traduce in uno spazio urbano frammentato, che presenta le caratteristiche del collage. In questo senso, si può parlare di un modello "ibrido" di "world city", basato, da un lato, su un controllo sociale pervasivo da parte dello Stato e, dall'altro, su un neo-liberismo economico, dove, invece, le regole sono ridotte al minimo. Drogato dalla continua promessa di nuove e sempre più sorprendenti "mirabilia" e tendente a creare appetiti più che a risolvere problemi, il modello "ibrido" che caratterizza le città del Golfo appare quale una sorta di "laboratorio" dove viene sperimentato un tipo di urbanistica del tutto inedito rispetto al passato (ed alla stessa ragion d'essere della disciplina), in grado di mettere in crisi l'idea stessa di "città" e di "spazio pubblico".

Non è un caso, del resto, che il concetto di isola costituisca un fattore cruciale dell'intera organizzazione fisico-spaziale delle città del Golfo, essenziale per comprenderne le forme emergenti di "urbanità" che vi si sperimentano. Il riferimento non è soltanto alle isole artificiali dell'arcipelago turistico di "The Palm" o di "The World", dove è difficile distinguere il naturale dall'artificiale, il residente dal turista, la dimensione quotidiana del lavoro e del tempo libero. Non si allude nemmeno alle "Free Trade Zones" tematiche o al permanere dei precedenti assetti di segregazione fisico-spaziale, in cui i differenti gruppi etnici o nazionali (autoctoni, arabi, asiatici ed europei o nordamericani) continuano a vivere in quartieri residenziali rigidamente separati e senza alcuna possibilità di interazione (Nagi, 2006). Ulteriori isole di segregazione sono, infatti, costituite dai campi di lavoro recintati e situati ai margini del deserto, che non fanno parte della città ufficiale, anche se quest'ultima – con le sue eterotopie off-shore – è stata materialmente costruita da chi li abita: pachistani, indiani e bengalesi. Parallelamente, le isole artificiali si configurano come vere e proprie "gated communities", dotate di recinzioni e sistemi di sorveglianza, contribuendo alla "costruzione" dello stile di vita dei propri privilegiati abitanti, la cui condizione è

quella di proprietari temporanei, cioè di ospiti. Gli estremi opposti dei campi dei lavoratori immigrati e delle isole artificiali sembrano quindi rivelare come il concetto di "isola" possa essere inteso come vero e proprio deliberato programma sociale inscritto nello spazio urbano: una sorta di *lapsus linguae*. Come nella Valdrada di Calvino (1993), «le due città gemelle» – «una diritta sopra il lago e una riflessa capovolta» – «non sono uguali, perché nulla di ciò che esiste o avviene a Valdrada è simmetrico: a ogni viso e gesto rispondono dallo specchio un viso o gesto inverso punto per punto. Le due Valdrade vivono l'una per l'altra, guardandosi negli occhi di continuo, ma non si amano». Che tale modello – così distante dall'idea di città ed "urbanità" "costruite" in più di un secolo di teoria e pratica urbanistica – cominci ad affermarsi anche al di fuori dello specifico contesto in cui si è sviluppato, grazie alla natura reticolare dell'economia globale contemporanea, dovrebbe essere oggetto di una riflessione approfondita sulle radici etiche della disciplina. La crisi economico-finanziaria degli ultimi anni non sembra, però, lasciare spazio ad alcun dibattito, mentre i tessuti urbani di intere parti di città subiscono inimmaginabili "mutazioni genetiche", destinate a cambiarne profondamente il significato e la struttura sociale.

Un esempio in questo senso è dato dal fatto che, sullo sfondo dei processi di degrado che investono un patrimonio edilizio pubblico ormai fatiscente e talvolta perfino inagibile (come nel caso della periferia milanese), di recente Tamir bin Hamad al-Thani, emiro del Qatar – che già partecipa con il QIA (Qatar Investment Authority, il fondo di investimenti del Qatar) a diverse joint ventures con soci europei nei settori dell'edilizia e del lusso – ha rilevato il 60% che ancora non possedeva del Progetto Porta Nuova a Milano, diventandone così l'unico proprietario. Si tratta di un progetto destinato a cambiare il volto della città, comprendente il quartier generale di Unicredit (con il grattacielo più alto d'Italia), la sede di Google, il "bosco verticale" (la torre residenziale progettata da Stefano Boeri e vincitrice di un premio internazionale). Sull'area di 290 mila mq è previsto, inoltre, un in-

tero quartiere, con 380 unità abitative, zone pedonali, piste ciclabili ed un parco di 90.000 mq. A differenza di Aabar (il fondo di investimenti di Abu Dabhi), più interessato al settore bancario o aeronautico (si pensi all'acquisizione del 65% di Unicredit o al 49% di Alitalia, attraverso Etihad), il Qatar sembra infatti orientato all'acquisizione di interi pezzi di città e di territorio: l'hotel Gallia a Milano (acquistato nel 2011), l'Hotel Four Seasons a Firenze e la Costa Smeralda Holding.

Riproduzione riservata ©

## Bibliografia

Abu-Lughod, J. (1983) *Urbanization and Social Change in the Arab World*, *Ekistics*, 50(300).

Al-Fahirn, M. (1996) *From Rags to Riches: The Story of Abu Dhabi*, London Center of Arab Studies Ltd, 11, London.

Al-Falah, N. (1983) *Kuwait: An Attempt Towards Understanding its Social Structure*, in: "Proceedings of the Conference on the Socio-economic Formations in the Arab Countries", The Arab Planning Institute, Kuwait.

Al-Rumaihi, M.G. (1983) *Synchronized formations and dependent development: A Study of the Common characteristics of Gulf Oil-Countries*, in: "Proceedings of the Conference on the Socio-economic Formations in the Arab Countries", The Arab Planning Institute, Kuwait.

Ansari, G., Qutub, I. (1983) *Characteristics of Urban Growth in the Gulf States: A Socio-cultural Analysis*, in: Ansari, G., Nas, P. (eds.) "Town-Talk: The Dynamics of Urban Anthropology", E.J. Brill, Leiden.

Brochmann, G. (1993) *Middle East Avenue: female migration from Sri Lanka to the Gulf*, Westview Press, Boulder, CO.

Calvino, I. (1993) *Le città invisibili*, Mondadori, Milano.

Castles, S., Miller, M. (1998) *The age of migration: international population movements in the modern world*, Guilford, London.

Castree, N., Coe, N.M., Ward, K., Samers, M. (2004) *Spaces of work: global capitalism and the geographies of labour*, Sage, London.

Dresch, P., Piscatori, J. (eds.) (2005) *Monarchies and Nations: Globalization and Identity in the Arab States of the Gulf*, I.B. Tauris, New York.

Farah, A.S. (1983) *Arab Labour Migration: Arab Migrants in Kuwait*, in: Assad, T., Owen, R. (eds.) "The Middle East", Macmillan, London.

Foucault, M. (1986) *Of other spaces*, "Diacritics" 16, 22-27.

Friedmann, J. (1995) *Where we stand: a decade of world city research*, in: Knox, P.L., Taylor, P.J. (eds) "World cities in a world system", Cambridge University Press, Cambridge.

Geertz, C. (1963) *The Integrative Revolution*, in: Geertz, C. (ed.) "Old Societies and New States", The Free Press, New York.

Ghobash, M. (1986) *Immigration and Development in the United Arab Emirates*, "Al Wafa Press", Cairo.

Hammoud, H. (1987) *Kuwait*, in: Dixon, J. (ed.) "Social Welfare in the Middle East", Croom Helm, London.

Ibn Khaldun (1978) *Discours sur l'histoire universelle, Sindbad, Paris* [traduzione di al-Muqaddima, a cura di V. Monteil].

Ibrahim, S.D. (1982) *The New Arab Social Order*, Arab Unity Studies Center, Beirut.

Ismael, J. (1982) *Kuwait – Social Change in Historical Perspective*, Syracuse University Press, Syracuse.

Kanna, A. (2003) *Dreams Images of the Global: Dubai as an Ethnographic Site in the Global Economy*, paper presented at "Dubai Conglomerated: A Conference on Dubai at Harvard Graduate School of Design".

Khalaf, S. (1992) *Gulf Societies and the Image of Unlimited Good*, *Dialectical Anthropology*, 17(1).

Khalaf, S. (2006) *The evolution of the Gulf city type, oil, and globalization*, in: Fox, J.W., Mourtada-Sabbah, N., Al-Mutawa, M. (eds.) "Globalization and the Gulf", Routledge, London/New York.

Khalaf, S., Hammoud, H. (1987) *The emergence of the oil welfare state: the case of Kuwait*, "Dialectical Anthropology", 12(3).

Laureano, P. (1995) *La piramide rovesciata*, Bollati Boringhieri, Torino.

Longva, A.N. (1997) *Walls Built on Sand: Migration, exclusion and society in Kuwait*, "Westview Press", Boulder.

Mohammed, N.S.A. (2003) *Population and development of the Arab Gulf States: the case of Bahrain, Oman and Kuwait*, Ashgate, Aldershot.

Nagi, M.H. (1982) *Imported Development, Dependency and the Future of the Gulf*, in: "Proceedings of the Fourth International Symposium on the Gulf", Center for Arab Gulf Studies, University of Basrah.

Nagi, M.H. (1986) *Dimension of Dependency in the Oil-Rich Countries*, "The Arab Journal of the Social Science", 1(2).

Nagy, S. (1998) *Social Diversity and Changes in the Form of Appearance of the Qatari House*, "Visual Anthropology", 10, 281-304.

Nagy, S. (2006) *Making room for migrants, making sense of difference: spatial and ideological expressions of social diversity in urban Qatar*, "Urban Studies" 43, 119-37.

Nayyar, D. (2002) *Cross-border movements of people*, in: "Nyyar, D.(ed.) Governing globalization: issues and institutions", Oxford University Press, Oxford.

Pacione, M. (2005) *Dubai*, "Cities" 22, 255-65.

Petruccioli, A. (1985) *Dar al-Islam. Architetture del territorio nei paesi islamici*, Carucci, Roma.

Riad, M. (1981) *Some Aspects of Petro-Urbanism in the Arab Gulf States*, "Bulletin of the Faculty of Humanities and Social Science", 4.

Sassen, S. (1991) *The global city: New York, London, Tokyo*, New York, Princeton University Press, Princeton.

Scoppetta, C. (2012) *Arab Gulf seaport-cities. A distinctive pattern for city/sea relationship*, "Portus Plus", 3.

Shils, E. (1963) *The Comparative Study of the New States*, in: Geertz, C. (ed.) "Old Societies and New States", The Free Press, New York.

Smith, B. (2006) *Labor camps and seven-star hotels: migrants and the making of the world city of Dubai*, Paper presented at the Annual Meeting of the Association of American Geographers, Chicago, March.

Taylor, P.J. (2004) *World city network: a global urban analysis*, Routledge, London.