

## La Smart City di Lanseria a Johannesburg: una nuova strategia democratica?\*

### Abstract

Il Sudafrica ha l'obiettivo di superare la geografia dell'apartheid: le smart cities sono presentate come la soluzione a questa sfida dal governo e dagli imprenditori edili. L'articolo analizza il progetto della Smart City di Lanseria a Johannesburg e il suo potenziale per il compimento del diritto alla città intelligente nel contesto di una società profondamente diseguale. Lo scritto indaga inoltre su quanto e come tale proposta di trasformazione urbana abbia una propria coerenza interna. Sulla base di una ricerca qualitativa fondata su interviste ed analisi di documenti, intendo dimostrare che le città intelligenti nella forma di città pianificate ex novo si presentano come un'ultima iterazione di uno sviluppo urbano diseguale, e che il loro studio aiuta a comprendere la natura delle relazioni tra lo stato e i residenti urbani. Contrariamente a quanto previsto, il loro potenziale trasformativo e democratico è vanificato dal conflitto sul loro significato e sulle aspettative dei diversi attori, oltre che dalla mancanza di una visione istituzionale coesa. Per questo motivo, la costruzione di città intelligenti ex novo non porta alla formazione di contesti urbani in cui i residenti hanno eguali opportunità di accedere ai servizi e quindi mina il diritto alla città intelligente. In accordo con gli studi attuali sulle smart city e sulle nuove città pianificate in Sudafrica, sostengo che nel caso di Lanseria il concetto di smart city è vago e astratto, e che per questo il suo potenziale trasformativo è diluito.

### Keywords

smart city, città ex novo, democrazia, trasformazione urbana, Johannesburg

\* L'indagine è stata condotta nell'ambito di un assegno di ricerca presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali, Università di Bologna.

This article is distributed in Open Access under the Creative Commons CC-BY 4.0 Licence  
(c) Author(s)

DOI:<https://doi.org/10.23810/AEOXXVII202327>

When citing this article please include its DOI with a resolving link

## Introduzione: annuncio di una nuova città intelligente ex novo<sup>1</sup>

*Sogno un Sudafrica in cui sorga la prima città interamente nuova costruita nell'era democratica, con grattacieli, scuole, università, ospedali e fabbriche. In 25 anni di democrazia non abbiamo costruito una nuova città. Il 75 per cento dei sudafricani vivrà nelle aree urbane entro il 2030... non è forse arrivato il momento di costruire una nuova città intelligente fondata sulle tecnologie della quarta rivoluzione industriale?<sup>2</sup>*

Nel discorso alla Nazione del 2019 il Presidente Ramaphosa ha annunciato il lancio della prima città del Sudafrica post-apartheid, una nuova smart city nella periferia di Johannesburg, situata in quello che secondo le previsioni diventerà un nuovo polo economico della Gauteng City Region, all'incrocio tra tre comuni e due province.<sup>3</sup> Il progetto è stato annunciato come parte di una più ampia visione di sviluppo del paese. La nuova città sarebbe il motore della trasformazione spaziale e sociale che contribuirebbe a superare la geografia dell'apartheid, una questione ancora irrisolta nonostante le proposte di democratizzazione dello spazio urbano dettate nel National Development Plan (NDP).<sup>4</sup>

La creazione della Smart City di Lanseria è stata presentata come la nuova frontiera dello sviluppo del paese. Essa romperebbe con i modelli di segregazione del passato perché caratterizzata da inclusività, uso di tecnologie per la sostenibilità e lo sviluppo economico e superamento della divisione per classi dello spazio urbano. Nel 2021 il Sudafrica ha approvato una direttiva sulle smart cities, spiegando che queste sono necessarie perché rispondono alle esigenze di trasformazione del paese in linea con il National Development Plan (NDP).<sup>5</sup> Dal 2014 si è iniziato a parlare di rendere Johannesburg una città intelligente, iniziando con l'istituzione di un ufficio apposito. La creazione di nuove città promette un nuovo modello di cittadinanza inclusiva, e parte dal presupposto che una nuova economia sudafricana possa essere ottenuta solo attraverso la creazione di nuove istituzioni urbane e nazionali (Ratshitanga 2019). Questa prospettiva è particolarmente allettante in un contesto in cui i cittadini meno abbienti si affidano alle promesse del governo di garantire abitazioni, occupazione e infrastrutture. Tuttavia la realizzazione di tali progetti non è sempre lineare e spesso non vengono portati a termine.

Il progetto per la creazione di una nuova smart city a Lanseria è in fase embrionale e, a quattro anni dall'annuncio, c'è ancora incertezza sul suo futuro. Tra lo scetticismo di molti, si prevede che il piano sarà completato a vent'anni

a partire dal momento dell'avvio. I sostenitori delle smart cities (che spesso ne sono anche i promotori, come ad esempio IBM e CISCO) le considerano un rimedio alla complessità delle città contemporanee e tendono a vedere un legame positivo tra tecnologia, governance e sviluppo democratico. D'altro canto, la letteratura critica su tali fenomeni (Odendaal 2021; Watson 2014) mette in guardia dal romanticizzare il suo potenziale per risolvere le criticità e le disuguaglianze degli spazi urbani e suggerisce un'analisi più sfumata, che vada oltre il determinismo tecnologico. Quando costruite ex novo sulla base di masterplan (come nel caso in questione) le smart cities sono esempi di megaprogetti: la letteratura sul tema dimostra come quella del gigantismo non sia necessariamente la via migliore allo sviluppo, anche perché spesso i progetti non vengono portati a termine (Ballard et al. 2017).

Recenti studi propongono un'agenda di ricerca per lo studio della smart city nel contesto del Sud globale, suggerendo di analizzare “il diritto alla città intelligente” (Alizadeh e Prasad 2023). Se le smart cities devono essere costruite, chi ha il diritto di beneficiarne? Chi ha il diritto di definirne le caratteristiche? Cosa succede quando il progetto non decolla e quando gli attori coinvolti esprimono aspettative diverse? Tenendo presente questi filoni di ricerca, il presente lavoro si pone l'obiettivo di determinare in che misura il progetto della Smart City di Lanseria è coerente con l'etica della trasformazione socio-spaziale che dichiara di avere. L'articolo utilizza il caso di Lanseria per analizzare le diverse rivendicazioni di diritti sociali, economici, e politici. In aggiunta, partendo dalle considerazioni sul diritto alla “città intelligente”, propone alcune riflessioni rispetto al “diritto alla smart city” nel contesto di una società profondamente diseguale.

L'articolo presenta queste rivendicazioni attraverso lo studio di come il progetto di Lanseria è stato concettualizzato dai diversi attori (residenti, amministrazioni, attori privati), per poi capire le implicazioni per lo sviluppo urbano e il compimento del diritto alla città intelligente e infine come queste determinino le relazioni tra lo stato e la società. Il lavoro sul campo è stato svolto durante tre visite a Johannesburg tra Novembre 2022 e Ottobre 2023. Ho condotto venti interviste (con costruttori, architetti, funzionari, residenti, accademici e rappresentanti della società civile) e ho effettuato otto visite giornalieri all'area della Smart City e tre visite della durata di tre giorni. Le visite hanno costituito un'osservazione partecipante e mi hanno offerto l'opportunità di conoscere la zona, di capire la struttura dell'area e di contestualizzare il progetto. Le conversazioni informali con i residenti della zona mi hanno anche

permesso di comprendere i diversi punti di vista rispetto alla proposta, e spesso la mancanza di conoscenza della stessa. Per triangolare i miei dati, ho anche consultato documenti chiave (atti amministrativi, verbali di partecipazione e consultazione pubblica, piano regolatore della città).

Con questo articolo intendo mostrare come concezioni antagoniste e non coerenti di cosa sia una smart city, determinate dalla posizione di potere degli attori, rendono complicata la realizzazione di questo modello. Partendo da questo presupposto, dimostro anche che queste concezioni e rivendicazioni antagoniste e non coerenti pongono degli ostacoli alla creazione di uno sviluppo urbano capace di prendere in considerazione i bisogni dei suoi residenti e di conseguenza i loro diritti alla città intelligente. La smart city non si presenta quindi come una soluzione che facilita una trasformazione socio spaziale. Al contrario, le città intelligenti nella forma di agglomerati pianificati ex novo si presentano come un'ulteriore iterazione di uno sviluppo urbano diseguale. In accordo con l'attuale letteratura sulle smart cities in Sudafrica, sostengo che nel caso di Lanseria quello di smart city sia un concetto vago e astratto, e che per questo il suo potenziale trasformativo sia diluito.

## **Smart city come modello globale: sviluppo, retorica e storia**

Secondo l'International Standard Organisation (ISO), una città intelligente è “una città che aumenta la velocità con cui ottiene risultati di sostenibilità sociale, economica e ambientale e risponde a sfide come il cambiamento climatico, la rapida crescita della popolazione e l'instabilità politica ed economica [...], applica metodi di leadership collaborativi, [...] utilizz[a] i dati e le moderne tecnologie per fornire servizi migliori e una migliore qualità della vita a coloro che vivono nella città [...]”.<sup>6</sup> Questa definizione invita a pensare alle smart cities oltre l'uso delle tecnologie digitali per un migliore utilizzo delle risorse, concentrandosi sulla creazione di spazi più sicuri e su una maggiore interazione tra cittadini e governo. La contro visione di riferimento di tali discorsi è spesso promossa da grandi organismi internazionali (World Bank 1991; 2000), che vedono nelle infrastrutture tecnologiche la possibilità di rivitalizzare gli spazi urbani (Vanolo 2015).

Le smart cities si presentano come un modello globale di trasformazione sociale, spaziale e istituzionale per il miglioramento della vita dei cittadini. Si tratta di uno schema itinerante emerso nel Nord globale e che viene ora adottato in tutto il mondo. In quanto tale, il modello deve essere studiato nelle sue peculiarità, specialmente quando viene replicato, reinterpretato e ridefinito,

tenendo conto delle diverse traiettorie storiche e dello sviluppo delle istituzioni locali. Nell'ultimo decennio le smart cities sono state oggetto d'interesse accademico nel Sud globale in generale e nel continente africano nello specifico, soprattutto quando queste si sono presentate nella forma di megaprogetti e di città ex novo. Il trend delle smart cities è sviluppato in Marocco, Nigeria, Kenya e Sudafrica. Bandauko e Arku (2022) dimostrano che in questi paesi le smart cities hanno il potenziale di diventare veicoli di trasformazione sostenibile. Tuttavia se attuate in modo inefficace, possono amplificare le disuguaglianze. In contesti istituzionali complessi e che incontrano importanti difficoltà nel garantire servizi di base alla popolazione, la prospettiva di costruire città più efficienti, sostenibili e democratiche grazie all'uso della tecnologia attrae sia i governi che il settore privato. Inoltre, la prospettiva di costruire da zero è vista come una soluzione ai problemi e alle complessità delle aree urbane. Tuttavia, come verrà dimostrato nel corso di questo articolo, vi è spesso un divario tra la concettualizzazione di tali progetti e la capacità dei governi di attuare i bisogni della popolazione. La letteratura a tal proposito si concentra sul diritto alla città democratica, al rapporto tra smart cities, democrazia e sviluppo e infine sulla governance delle città intelligenti.

La letteratura recente invita a studiare le smart cities nel Sud globale seguendo il "diritto alla città intelligente" (Alizadeh e Praasad 2023). Secondo Alizadeh e Praasad (2023), quando si studiano tali progetti si dovrebbe sempre prestare attenzione a esporre, proporre e politicizzare i loro processi costitutivi, facendo particolare attenzione al punto di vista di coloro che non sono inclusi nei meccanismi decisionali e che subiscono le conseguenze di questi progetti. Alla base di questa prospettiva risiede una preoccupazione per i fenomeni di espropriazione e di esclusione dei meno abbienti che mettono in discussione il carattere democratico delle smart cities. I proponenti di questo approccio si rifanno agli studi urbani sul ruolo politico dell'infrastruttura nella città. Se le smart cities innescano dei meccanismi dove la tecnologia è messa al servizio dello sviluppo economico, migliorando anche il governo e i trasporti, l'enfasi sullo sviluppo di nuove infrastrutture suscita anche critiche in quanto, seguendo Graham and Marvin (2001), producono un effetto frantumato della città, caratterizzato da divisione e segregazione che confligge con il principio di "diritto alla smart city". Questo principio trova le sue basi sul "diritto alla città" introdotto da Lefebvre (1968), secondo cui i cittadini non solo hanno il diritto di occupare lo spazio urbano, ma anche il diritto di modellare tale spazio a seconda delle loro necessità e aspettative. I residenti hanno quindi il diritto

a usare la città e le sue infrastrutture per il loro benessere. Il diritto alla città è quindi esteso a pratiche di partecipazione pubblica per quanto concerne la gestione degli spazi urbani (Fernandes 2007) e di rappresentazione politica. Se si prende in considerazione il diritto alla città intelligente, si può anche pensare ai vari modi in cui i residenti rivendicano il loro spazio all'interno della città e come questo sia in contrasto con la visione promossa dagli attori istituzionali.

Seguendo questa linea, autori come Przeybilovicz e da Silva (2022) sostengono che una smart city è democratica solo quando tutti gli attori sono coinvolti in modo equo nella sua costruzione e si prende in considerazione l'elemento sociale della città. Tuttavia Marques e de Souza dimostrano che, nonostante i tentativi di inclusività da parte dei governi, coloro che sono ai margini rimangono svantaggiati.<sup>7</sup> Secondo Odendaal (2016), questo accade perché i governi privilegiano la componente informatica della smart city in linea con un mandato di sviluppo che rientra nel quadro di un'economia neoliberale, dove il paradigma urbano è generato da attori economici. Questo approccio mette in discussione l'idea che la tecnologia possa rilanciare lo sviluppo economico e propone di concentrarsi sull'impatto sociale e locale di questo modello (Aurigi e Odendaal 2020).

Se il paradigma delle smart city è globale, rimane importante fare attenzione al contesto locale e a come questo ne moduli il significato e le aspettative. L'inclusività e l'equità sono concetti fondamentali associati alla smart city, tuttavia diversi attori ne declinano il significato in modo diverso (Backhouse 2015). Le diverse accezioni di città intelligente sono di estrema importanza in quanto modellano lo sviluppo urbano, la sua prospettiva democratica e la sua fattibilità. Backhouse e Cohen (2014) suggeriscono che comprendere chi "definisce" è molto importante, in quanto le smart cities non dovrebbero solo rappresentare gli interessi delle élite globali, come spesso accade. La definizione di tali progetti è un compito cruciale, in quanto permette di stabilire se e come la smart city viene implementata in modo top-down o bottom-up, e ne determina anche il diritto alla città.

Un terzo punto focale è il divario tra progettazione e attuazione. Valli e Baeten sostengono che "l'atto stesso di immaginare ciò che è 'intelligente' e il perseguimento di questo ideale, [suggeriamo], è l'essenza delle città intelligenti".<sup>8</sup> Meijer e Bolivar (2016) suggeriscono di superare la compartimentazione con cui guardiamo alle smart cities (incentrate sull'IT o sulle risorse umane) e di concepirle come nuove forme di collaborazione umana (incentrate sulla governance). Infine, Tonnarelli e Mora sostengono che lo *smart urbanism* in

Africa è caratterizzato da un divario tra teorie e pratiche contestuali.<sup>9</sup> I presupposti per il funzionamento delle città intelligenti sono il coordinamento delle diverse sfere di governo, l'attivazione di politiche coerenti e integrate e la presenza di autorità pubbliche in grado di formulare politiche strategiche. Tuttavia, essi dimostrano che la realtà del continente non presenta questi elementi. Watson (2021) sottolinea che le gerarchie amministrative non sempre facilitano lo *smart urbanism*. La prassi dello *smart urbanism* è ostacolata anche dall'interazione tra istituzioni formali e informali. Gli studiosi e i think tank hanno attribuito un ruolo fondamentale alla governance e hanno suggerito strutture come l'istituzione di nuclei operativi per le smart cities al fine di facilitarne l'attuazione.<sup>10</sup> Il rapporto di UN-Habitat vede la governance come un esercizio multiforme, composto da tre pilastri: strategia (pianificazione, definizione del settore pubblico, politiche e regolamenti), ecosistema collaborativo (partnership e pratiche collaborative) e infrastruttura tecnologica (progettazione e fornitura di servizi informativi e digitali). L'analisi condotta ha mostrato che in tutto il mondo i paesi si sono organizzati in modo disomogeneo attorno a questi pilastri. In questo quadro, i paesi africani hanno ottenuto un punteggio molto basso per quanto riguarda la presenza di sistemi che definiscono la smart city e la collaborazione tra i diversi attori.<sup>11</sup>

Nell'ambito delle città intelligenti, un fenomeno prominente nel Sud globale a partire dagli anni Novanta (Moser 2015) è rappresentato dalla costruzione di città ex novo sotto forma di megaprogetti, spesso fondate su un partenariato privato-pubblico e presentate come una possibilità di sviluppo economico. Questo tipo di sviluppo è prominente nel Sud globale e nel continente africano. Watson (2014) lo considera la manifestazione di un urbanesimo estrattivo e imprenditoriale e un esempio pregnante di come le forze economiche globali interagiscono con i contesti africani. Van Noorloos e Kloosterboer (2018) descrivono diversi tipi di nuove città nel continente (nuove capitali, abitazioni per la classe media inferiore, sviluppo commerciale per la classe superiore, sviluppi a uso misto e nuove zone economiche speciali), tutti caratterizzati da segregazione spaziale. Gli studi sulla mobilità si occupano del modo in cui le politiche urbane si "muovono" nello spazio, alterando così sia i luoghi che le politiche pubbliche (McCann 2011). Oggi il discorso sui megaprogetti e sulle città costruite ex novo è associato alla retorica (dettata soprattutto da aziende internazionali come Mckenzie, Deloitte, Microsoft e Cisco) dell'elevazione a potenza dell'Africa e dell'intercettazione di nuovi mercati e di nuove risorse finanziarie.

Lo sviluppo di nuove città è promosso anche dai governi nazionali e dalle élite imprenditoriali come rimedio a un'urbanizzazione caotica e non pianificata (Côté-Roy e Moser 2019) nel contesto di quello che viene descritto come un urbanesimo fallito. La retorica delle élite sulle nuove città si basa sul presupposto che quelle esistenti presentino problemi irrimediabili e che le smart cities siano la soluzione ottimale per affrontare la rapida urbanizzazione in atto (Watson e Agbola 2013). Spesso la retorica viene estesa a progetti politici nazionalisti, come nel caso dell'India (Basu 2019). Infine, da una prospettiva storica, la costruzione di nuove città è legata anche all'eredità coloniale. L'idea di costruire partendo da una *tabula rasa* non è nuova e, così come la missione dell'Impero britannico era quella di sviluppare nuove città imperiali (di cui Johannesburg è un buon esempio), lo sviluppo di smart cities è un nuovo modo di “mettersi al passo” con l'Occidente. Lo stato attuale dell'arte suggerisce anche la necessità di una maggiore ricerca empirica sulle città intelligenti.

## **Un nuovo modello per il Sudafrica: la Smart City di Lanseria**

Nel giugno 2023, Mamoloko Kubayi, ministra sudafricana per il Department of Human Settlements, è intervenuta all'Assemblea Habitat delle Nazioni Unite a Nairobi, in Kenya, dove ha dichiarato che il Paese dovrebbe essere messo nella condizione di costruire più città ex novo.<sup>12</sup> La ministra equipara il miglioramento della governance urbana e della crescita economica alla nascita di nuove città. Il Sudafrica non è nuovo a questa prospettiva. Il mito della nuova città post-apartheid è affiorato già nei primi anni democratici del paese. Un primo esempio è quello della città di Lephalale nella provincia del Limpopo, costruita allo stesso tempo di un megaprogetto della centrale a carbone di Medupi.<sup>13</sup> Inoltre, non appena il presidente ha annunciato il progetto della Smart City di Lanseria, i governatori di diverse province sudafricane hanno comunicato che avrebbero costruito città intelligenti, nuovi centri urbani e nuove Zone Economiche Speciali, che sarebbero gestiti interamente dal settore privato o attraverso un partenariato pubblico-privato.

Le nuove città pianificate sono esempi di megaprogetti. Questi sono stati indicati dal Department of Human Settlements in Sudafrica nel 2014 come la via da seguire per soddisfare il fabbisogno abitativo del paese (Ballard e Rubin 2017). A Johannesburg si sono concretizzati con la costruzione di Modderfontein, un esempio di megaprogetto non compiuto (Ballard et al. 2017) e Waterfall City, un esempio di smart city costruita sul modello di un'urbanistica privatizzata (Murray 2015), caratterizzata dalla presenza di *gated communities*

accessibili ai ceti sociali abbienti e a una classe media emergente. Entrambi i progetti si presentano quindi come esempi di esclusione della maggioranza della popolazione sudafricana.

Gli studi sui megaprogetti in Sudafrica non solo evidenziano la loro natura escludente ma anche il conflitto tra i diversi soggetti interessati. Il risultato è che spesso tali progetti non vengono portati a termine o prendono strade diverse da quelle inizialmente ipotizzate (Ballard et al. 2017). Ciò conferma le conclusioni di Harrison e Croese (2022), che nel loro lavoro sulle città pianificate nel continente africano mostrano come i retaggi storici e coloniali, gli squilibri di potere e le lotte rendono difficoltosa la loro pianificazione e attuazione.

Leslie Bank, in una recente pubblicazione sulle smart city in Sudafrica, esamina i vari progetti di smart cities e suggerisce che non è sufficiente opporsi *tout court* a queste ipotesi, ma che bisogna spingere per fare prevalere loro parte più progressista e trasformativa.<sup>14</sup> La smart city di Lanseria è da collocarsi in questo contesto. Il contesto sudafricano presenta un quadro piuttosto importante a riguardo. I termini della città post-apartheid e le sue caratteristiche sono in costante discussione e negoziazione. Secondo Freund (2010) i cambiamenti urbani post-apartheid sono limitati dalla sovradeterminazione del settore privato e dall'assenza di una visione e di interventi pubblici strutturati, come dall'assenza di un'iniziativa dal basso. Il caso di Lanseria si presenta come interessante in quanto proposto inizialmente dallo stato. "L'anno scorso ho chiesto alla nazione di unirsi a me nell'immaginare una nuova smart-city, una vera e propria città post-apartheid che sarebbe sorta per cambiare l'architettura spaziale sociale ed economica dell'apartheid".<sup>15</sup> In occasione del discorso sullo Stato della Nazione del 2020, il Presidente Ramaphosa ha annunciato che la prima città sudafricana post-apartheid stava iniziando a prendere forma. Una nuova smart city costruita da zero, situata nella periferia di Johannesburg, diventerà un nuovo polo economico della regione urbana del Gauteng. Sarà costruita nel prossimo decennio e ospiterà 500.000 persone. L'area è da tempo nel mirino dei progetti di sviluppo. Il Gauteng Spatial Development Framework 2030 (GSDF)<sup>16</sup> identifica l'aeroporto presente nella zona come una priorità sia a livello locale che regionale. Ciò è stato riconosciuto nei successivi piani urbanistici della metropoli di Johannesburg dove si prevede una città compatta e concentrata attorno a un nucleo urbano compatto e ad aree di trasformazione prioritarie, supportate da una rete di trasporto integrata.<sup>17</sup>

L'area ha una superficie di 53.311 ettari suddivisa in tre municipalità (Città di Johannesburg 42 per cento, Città di Mogale 38 per cento e Città di Tshwane

20 percento), e la popolazione attuale vive in ricchi quartieri protetti (*gated communities*), insediamenti informali emersi negli ultimi 15 anni, case indipendenti e fattorie. La zona è caratterizzata dalla presenza di un aeroporto internazionale, punto di riferimento soprattutto per gli spostamenti domestici e per le attività commerciali.

Lanseria, situata nella parte settentrionale della città di Johannesburg, confinante con il Cradle of Humankind e contenuta da barriere naturali come fiumi e riserve, è stata individuata come target per uno sviluppo economico integrato secondo il paradigma della smart city. I terreni della zona sono per l'80 per cento di proprietà privata e attualmente la maggior parte dell'area non è edificata. L'aeroporto internazionale di Lanseria costituisce un importante nodo per uno sviluppo finora disomogeneo e poco regolamentato, soprattutto per quanto riguarda la costruzione di lussuose proprietà recintate e di insediamenti informali.

Dai primi anni del Novecento la zona di Lanseria era una zona agricola con fattorie e piccoli insediamenti. Nel 1974 il governo sudafricano decise di costruire un nuovo aeroporto e il terreno fu inizialmente acquistato dai comuni di Krugersdorp e Roodepoort, insieme al Transvaal Peri-Urban Board. La zona si è poi sviluppata mantenendo l'aeroporto come centro nevralgico attorno al quale sono state costruite aree commerciali e abitazioni residenziali.

Al momento dell'annuncio, alcuni critici hanno sottolineato che a Johannesburg non è necessaria una nuova città e che sarebbe piuttosto importante sistemare quella esistente.<sup>18</sup> Tale visione non è stata condivisa dagli esperti coinvolti nell'ideazione del progetto, i quali hanno insistito sulla sua importanza per Johannesburg e per l'intero paese, presentandolo come una grande opportunità di trasformazione sociale. Lo sviluppo dell'area di Lanseria ha avuto inizio prima dell'annuncio ufficiale del 2019. Il potenziale commerciale dell'area è stato anticipato dai costruttori già nel 2009 con il progetto chiamato "Cradle City",<sup>19</sup> quando alcuni imprenditori avviarono una trattativa con la città di Johannesburg sui possibili utilizzi dell'aeroporto.

Dal 2013 sono stati approvati i primi progetti ed è stata presentata una proposta di gara per uno sviluppo integrato a uso misto su una delle principali arterie della superficie. In seguito, nel 2015, il governatore del Gauteng, nel discorso sullo stato della regione, ha menzionato questa particolare area della città come "il fulcro delle iniziative di green e blue economy, del turismo, dell'agro-lavorazione e della logistica" con l'aeroporto di Lanseria e il sito del patrimonio mondiale di Maropeng come fondamenta della nuova città e della nuova eco-

nomia della zona.<sup>20</sup> Più tardi, nel 2016, lo stesso ha annunciato lo sviluppo della nuova città aeroportuale di Lanseria, menzionando i ritardi nella realizzazione delle infrastrutture di base, di competenza del comune di Johannesburg.<sup>21</sup> Ma è solo dal 2019 che è stata data maggiore attenzione pubblica al piano, quando la presidenza lo ha annunciato come progetto di bandiera, con la nomina di un gruppo di esperti per la redazione del Greater Lanseria Master Plan (GLMP).<sup>22</sup> Come si legge nei verbali del processo di consultazione, “l’obiettivo del master plan è quello di integrare tutta la documentazione esistente a livello comunale, regionale e nazionale, individuando ogni forma di pianificazione che non tenga conto dell’obiettivo generale per l’intera regione”.<sup>23</sup>

Parlando del contesto all’interno del quale la smart city è stata concepita, il responsabile del progetto del governo dichiara: “Quando abbiamo pianificato e concettualizzato la Smart City di Lanseria, la nostra controparte era rappresentata da Steyn City e Waterfall, non volevamo riprodurre la disuguaglianza spaziale”.<sup>24</sup> Steyn City e Waterfall City sono due megaprogetti nella regione del Gauteng che rappresentano iterazioni leggermente diverse di città recintate e private. Steyn City è nota per essere un’esclusiva tenuta equestre e da golf, mentre Waterfall si presenta come una città intelligente, dotata di tecnologie informatiche all’avanguardia e comprensiva di scuole, strutture sanitarie e negozi: un esempio di urbanesimo privatizzato (Murray 2015). Al contrario, l’intento degli ideatori di Lanseria è quello di costruire una città post-apartheid. Dal punto di vista ufficiale, il progetto è guidato dai principi di inclusività abitativa e di definizione di un assetto in grado di accogliere diversi gruppi sociali in nome della trasformazione.

Qui *smartness*, inclusività, accessibilità e mobilità sono concetti chiave, con un “approccio all’integrazione di comunità recintate ed emarginate in una struttura di città-regione trasformata”.<sup>25</sup> L’enfasi sulle caratteristiche inclusive della città, in particolare sulla sua differenza rispetto agli esclusivi quartieri organizzati in *gated communities*, è importante perché permette di collocare il progetto nel contesto di un tessuto urbano caratterizzato da alti livelli di segregazione, dove spesso viene contestata la natura stessa della smart city come veicolo di trasformazione spaziale. Il responsabile di progetto del governo dichiara: “lavorando con i consulenti (architetti) ci siamo interessati al diritto alla città, abbiamo ragionato su come costruire una città inclusiva e ci siamo entusiasti, ma ci siamo anche resi conto che non tutti nell’amministrazione pubblica erano sulla stessa lunghezza d’onda”.<sup>26</sup> Il messaggio importante di questa intervista è che da un punto di vista amministrativo non vi è una visione

coesa e sostenibile. Secondo l'intervistato questo è da imputare al continuo cambiamento delle amministrazioni e alla conseguente impossibilità di portare avanti un processo a lungo termine.

Per esempio, l'architetto incaricato di elaborare il progetto ha dichiarato: "Ho sempre lavorato pensando alla creazione di spazi pubblici, in questo caso è stato suggerito il paradigma della smart city, ma noi eravamo più interessati ai suoi elementi sociali".<sup>27</sup> Durante l'intervista suggerisce che da un punto di vista istituzionale, soprattutto per quanto riguarda la sfera regionale e nazionale, si è posta più attenzione all'immaginario del progetto, piuttosto che ad un'analisi approfondita dei concetti chiave per l'idealizzazione di una città democratica secondo i principi di inclusività.

In linea con i piani regolatori esistenti, il progetto proposto ha preso in considerazione la trasformazione del territorio e lo sviluppo economico, facendosi promotore di una città post-apartheid. La smart city è vista come un nuovo concetto urbano legato alla possibilità di costruire città olistiche, come dettagliato nel rapporto: "un tipo di città circolare, trasgressiva e compatta. Ciò significa che la città intelligente non è solo una concettualizzazione digitale [...]: ci sono diverse dimensioni su cui si basa e i principi che la sostengono sono il bisogno di inclusività sociale, economica e culturale. Una città profondamente divisa lungo linee economiche, etniche, culturali e di esclusione non può essere sostenibile".<sup>28</sup> Come si legge dai verbali del processo di consultazione, la nuova smart city deve poi essere collocata all'interno di una regione più ampia: "Questa non è una città posta nel mezzo del nulla. È una città nel cuore della Gauteng City Region che crescerà fino a diventare una delle più grandi megapoli del mondo".<sup>29</sup> Nonostante la visione di una metropoli olistica costruita da zero, il piano sottolinea il riconoscimento della popolazione esistente e si oppone ad un'espansione urbana non controllata, che sarebbe contraria alla visione della città di Johannesburg. Il piano propone un'offerta abitativa che inverte l'approccio urbano segregato con la presenza di *gated communities* e di quartieri monofunzionali, ponendo così il trasporto pubblico e la mobilità al suo centro. Tuttavia, il piano si presenta anche con delle contraddizioni in quanto non prevede la presenza di baraccopoli, al momento presenti nella zona in questione.

L'idea di città democratica è qui legata alla costruzione di un contesto urbano dove il pendolarismo è ridotto al minimo. La chiave per la riuscita del progetto risiede "nell'uso di tecnologie per la costruzione di una nuova città, per migliorare la mobilità e l'integrazione urbana".<sup>30</sup> Secondo il piano, ciò invertirebbe

gli attuali modelli di dispersione della città e gli alti livelli di disallineamento spaziale in cui i lavoratori spesso fanno ore di pendolarismo per raggiungere il proprio posto di lavoro.

Il GLMP è stato approvato dal Consiglio della città di Johannesburg il 24 marzo 2021. Si legge nel documento: “il consiglio lo sostiene come iniziativa congiunta di più comuni, a condizione che vengano realizzate le infrastrutture necessarie”.<sup>31</sup> Nonostante queste approvazioni, il progetto è ancora agli inizi e le infrastrutture non sono ancora state portate a termine. In realtà, si sta discutendo su chi supervisionerà la costruzione della città, sui compiti del governo, sulla provenienza dei finanziamenti e sul ruolo del settore privato. Inoltre, la questione in gioco è la legittimità del progetto. Come ha commentato l’architetto: “siamo stati incaricati di lavorare su un progetto, ma questo non può essere realizzato così come è stato presentato in quanto dovrebbe essere approvato da tutti i comuni interessati”.<sup>32</sup>

Questa tensione è evidente anche nei verbali di consultazione e partecipazione pubblica, dove un rappresentante del governo che ha lavorato a stretto contatto con l’architetto afferma che “è stato istituito un comitato direttivo per snellire e coordinare la comunicazione tra i diversi enti governativi [...]. L’intenzione è anche quella di dichiarare l’area una zona speciale di pianificazione territoriale in linea con le disposizioni dello SPLUMA”.<sup>33</sup> Ciò contribuirebbe a dare un’attuazione coerente al percorso. Rispetto a questa problematica, la responsabile di progetto della regione si chiede “[c]ome si potrà evitare che Lanseria diventi una serie di interventi privati e non coordinati?”<sup>34</sup> Sebbene il progetto miri a prevenire lo sviluppo di un’urbanizzazione frammentata e di un’espansione a macchia d’olio, l’attuale contesto istituzionale non lo consente, in quanto non fornisce una legislazione per l’attuazione di tali propositi.

## **Dinamiche del progetto: attori istituzionali**

“È davvero poco lungimirante da parte della città di Johannesburg non essere interessati a questo progetto. Stiamo parlando della più grande area metropolitana del paese, non di una piccola città nel mezzo del Karoo. La città dovrebbe fare entrambe le cose, occuparsi del centro e della periferia e allo stesso tempo essere in grado di sostenere un progetto del genere”.<sup>35</sup>

Come si evince dall’estratto di questa intervista, l’attuazione del piano della nuova città non è semplice. Infatti, a livello istituzionale non c’è una visione coesa su cosa significhi costruire una nuova città. Se il progetto è destinato a superare la geografia dell’apartheid, che tipo di città immagina il governo? Chi

dovrebbe promuoverla e qual è il ruolo del governo e degli attori privati? Gli attori istituzionali dichiarano che i cittadini sono al centro della nuova città e si pongono l'obiettivo di dare una forma inclusiva allo sviluppo urbano. Ma come portano avanti questi principi?

Sebbene la trasformazione del territorio e lo sviluppo economico siano al centro del progetto e la costruzione di una città olistica ne sia il principio guida, un'analisi dettagliata di ciò che questo significa per il governo mostra che non esiste una visione coesa. La sua governance è infatti problematica e contestata. Tutti gli attori istituzionali che ho intervistato, dal governo locale alla presidenza, concordano sul fatto che una nuova città dovrebbe essere guidata da principi di sostenibilità, sviluppo e trasformazione spaziale. Concordano sul fatto che il governo dovrebbe essere in grado di svolgere un ruolo importante, sostenuto dal settore privato. In linea con la letteratura internazionale sulle smart cities, gli attori istituzionali vedono il progetto come veicolo per fornire servizi più equi ai cittadini. Come spiega la responsabile del GGDA: “la storia che abbiamo sulla pianificazione urbana, [...] non è integrata, ecco perché abbiamo bisogno [di costruire] in un modo più sostenibile, in un modo che sia fondamentalmente resiliente, e che sia anche protetto e possa fornire servizi in modo efficace”.<sup>36</sup> Nel corso dell'intervista, diventa chiaro che la sostenibilità cui si fa riferimento è pensata nella sua accezione tecnica (fonti di energia rinnovabile per il trattamento dei rifiuti e uso della intelligenza artificiale per migliorare i servizi e le infrastrutture), a discapito di una riflessione più approfondita sui risvolti sociali. La stessa responsabile sottolinea la differenza tra la Smart City di Lanseria e altri sviluppi urbani: “Se si guarda allo sviluppo in Sudafrica, nella maggior parte dei casi questo si riferisce prevalentemente alla costruzione di abitazioni”.<sup>37</sup> Questo progetto è diverso perché coinvolge le imprese e si occupa anche dello sviluppo economico”.<sup>38</sup>

Il coinvolgimento del governo dovrebbe essere visto come un timbro di garanzia per il rispetto dei principi normativi e di equità. Tuttavia, da un'analisi più approfondita si evince che ci sono discrepanze sull'interpretazione di una città post-apartheid, su cosa sia una smart city e su chi dovrebbe supervisionare la sua promozione.

Ad esempio, dal processo di consultazione è emerso un conflitto tra diversi ministeri. Il ministero per gli insediamenti umani (Department of Human Development, DHD) ha espresso riserve sul piano, ritenendo che non sia in grado di fornire alloggi a basso costo: “Non capisco i motivi: abbiamo bisogno di una nuova città?”<sup>39</sup> D'altro canto, alcuni attori istituzionali ritengono che

la visione di questo ministero sia quella di creare progetti abitativi sparsi, che contribuiranno a rendere la città più frammentata e divisa.

Dal punto di vista istituzionale, la domanda che sorge è: chi è responsabile del progetto? Ci si aspettava che la città di Johannesburg fosse il motore principale, ma non è così. Dall'intervista con Lawrence Boya, responsabile dell'ufficio smart city del comune, emerge un quadro caratterizzato da un conflitto di idee su cosa e dove dovrebbe essere implementata una smart city: "La nostra attenzione è rivolta all'adeguamento dell'intero contesto della città e vogliamo concentrarci sulla città esistente".<sup>40</sup>

Per il comune di Johannesburg, creare una nuova città non è fattibile, date le attuali difficoltà finanziarie e la continua attenzione necessaria alle infrastrutture urbane. Ma, secondo i sostenitori della nuova città, il comune ha il doppio compito di migliorare l'esistente, sperimentando al contempo nuove forme urbane e modelli di governance: "La città deve guidare, deve avere una visione, e perché non può costruire una nuova città e prendersi cura di quella vecchia?"<sup>41</sup>

Nonostante l'approvazione del consiglio, l'amministrazione cittadina (e in particolar modo l'ufficio urbanistico) ritiene il progetto come elemento di ulteriore espansione della metropoli con le relative criticità. Questa visione non è condivisa dai promotori del progetto e dal governo nazionale secondo cui costruire una nuova città risponde ai criteri di uno stato sviluppatista. È evidente che alla domanda sul "perché" si debba costruire una nuova città e su cosa questo significhi per la città stessa, segue la questione finanziaria. Chi finanzia questo progetto? A tre anni dall'approvazione in consiglio del progetto, si registra un apparente immobilismo. Tuttavia, gli imprenditori e alcuni funzionari governativi sono concordi nel dire che "il progetto andrà avanti".

Il progetto non specifica le modalità di finanziamento della città, ma da un punto di vista istituzionale si è convenuto che, per coordinare tale impresa, il governo dovrebbe costituire una società veicolo (*special purpose vehicle*). Come sottolineato nei commenti forniti durante il processo di consultazione, i comuni "in primo luogo, devono approvare il progetto [...] la seconda decisione è quella di approvare una società veicolo (SPV) il cui obiettivo è quello di raccogliere fondi per ripagare il debito contratto per la costruzione dell'infrastruttura di base. La terza decisione sarà quella di partecipare a un Quadro di Sviluppo Territoriale Regionale (RSDF) che essenzialmente unifica la pianificazione [...]".<sup>42</sup>

L'ufficio tributi di Johannesburg è irremovibile sul fatto che il comune non dovrebbe fornire le infrastrutture per lo sviluppo della nuova città: "Sai, c'è

un po' di disallineamento tra le nostre priorità interne e i piani nazionali e regionali, perché se non sono supportate da denaro, non daremo priorità a fondi che potremmo altrimenti utilizzare per la fornitura di servizi di base quotidiani alla città esistente".<sup>43</sup>

D'altra parte, Khmotso Letsatsi, commenta che "in termini di piano di performance annuale, mi è stato richiesto di raccogliere una parte dei finanziamenti entro marzo 2023; ora sto parlando con la Banca di sviluppo del Sudafrica e con altri soggetti privati, perché abbiamo bisogno di avviare il progetto".<sup>44</sup>

La posizione riluttante del comune deriva dalla prospettiva di voler mantenere una "città democratica" attraverso il finanziamento della città esistente e vede tale sviluppo andare nella direzione opposta. Tuttavia, data la frammentazione della governance alle diverse scale, il futuro del percorso è ancora incerto.

## Prospettive e rivendicazioni dei residenti

Durante la mia prima visita<sup>45</sup> alla zona interessata al progetto sono stata colpita dal vuoto e dal fatto che la gente non fosse a conoscenza del piano. Queste considerazioni sono state confermate dalle visite successive, quando ho fatto dei focus group con i residenti e con i lavoratori della zona, i quali hanno espresso curiosità ma anche molte perplessità. Alcuni abitanti avevano appreso dell'idea di costruire una città intelligente quando è stata annunciata, ma poi non hanno più avuto notizie, pensando così che il progetto fosse solo uno slogan. Un'abitante della zona che risiede in una *gated community* equestre e che mi ha accompagnato in diverse visite, stupita dalla mancata conoscenza del progetto da gran parte della popolazione mi chiede: "Ma sei sicura che questo progetto esista? Questa smart city verrà costruita?"<sup>46</sup> È proprio in questa domanda che risiede l'interesse di questa ricerca. Il fatto che la popolazione non sia a conoscenza del progetto non vuol necessariamente dire che ci sia un'inerzia istituzionale (come è stato dimostrato nella sezione precedente) o che non vi sia un immaginario individuale e collettivo di una smart city. La sensazione generale è che parlare di smart city sia un mero slogan politico, una parola d'ordine, qualcosa che il governo ha annunciato ma che manca di sostanza. Tuttavia, il progetto non è ignorato dai residenti, che vedono nella sua implementazione o meno un canale per rivendicare i loro diritti alla città democratica.

Le reazioni sul campo al progetto possono essere riassunte in scetticismo, opportunità e ostacolo. Queste rappresentano diverse rivendicazioni di diritti

sociali, economici e politici, in conflitto tra di loro a cui corrispondono diverse concezioni della smart city costruita ex novo come città democratica e paradigma di nuove relazioni con lo stato. Mentre molti residenti hanno sentito parlare del piano solo quando è stato annunciato dal Presidente, pochi hanno avuto l'opportunità di impegnarsi da vicino nel progetto. Il processo di consultazione e partecipazione pubblica ha coinvolto i principali stakeholder, ma non ha raggiunto tutti i residenti.

Una prima prospettiva di scetticismo è manifestata da coloro che sono venuti a conoscenza del progetto solo nel periodo iniziale e che sono stati solo marginalmente informati. Per esempio, la responsabile di un'associazione non governativa esclama: "Oh sì, siamo a conoscenza del piano, e ci è stato detto che dovremo spostare la nostra associazione qualora il progetto verrà realizzato, ma non abbiamo altre informazioni".<sup>47</sup> La responsabile conferma anche che da anni non sentono più parlare del progetto e che credono che questo non si realizzerà.

Anche i residenti più abbienti delle *gated communities*, pur essendo maggiormente informati, dimostrano scetticismo. Si chiedono se la città sarà mai costruita e da chi. Sanno che in linea di principio le loro proprietà non saranno messe a rischio dal progetto, ma ritengono che l'area non abbia bisogno di un progresso guidato dal digitale, bensì di un miglioramento delle infrastrutture esistenti. Lo scetticismo riguarda soprattutto la capacità dello stato di portare a compimento un progetto di tale importanza. Giovanna, una residente abbiente, sintetizza così la sua visione: "Come può il governo costruire una città intelligente, se non è nemmeno in grado di fornire le infrastrutture essenziali?"<sup>48</sup> Il vuoto e la mancanza d'informazioni sembrano demolire la prospettiva dell'esistenza della smart city, così come qualsiasi ragionamento su cosa significhi oggi una città democratica. Il progetto in questo caso produce una disaffezione tra i residenti e le istituzioni. I residenti vedono nello stato un attore incapace di capire i suoi limiti e le sue potenzialità e di conseguenza percepiscono la smart city meramente come uno slogan politico e senza potenzialità trasformativa.

La smart city è vista anche come un'opportunità di sviluppo economico. Questa visione è sostenuta sia dalle figure istituzionali che dagli imprenditori, e, in misura minore, dai residenti. Tali attori interpretano il progetto come veicolo di rivendicazioni economiche. Lo sviluppo tecnologico è qui collegato allo sviluppo commerciale di tutta la zona. Un imprenditore che ha investito nell'espansione cargo dell'aeroporto di Lanseria vede lo sviluppo dell'area come una possibilità per inserirsi nel mercato subsahariano. Durante l'intervista mi ha

illustrato la sua visione del progetto e della nuova città: “L’aeroporto è al centro del polo economico con attività di import/export, e questo apre le porte ai trasporti verso l’Africa subsahariana. La città concentrica è marginale a questo tipo di sviluppo, confina con l’aeroporto ma non ne fa necessariamente parte”.<sup>49</sup>

Un approccio simile viene fornito dall’amministratore delegato dell’aeroporto di Lanseria, che sottolinea la differenza tra lo sviluppo della smart city di Lanseria e quello dell’aeroporto: “L’aeroporto ha un proprio Master Plan che è stato condiviso con i consulenti che hanno ideato la smart cities e stiamo portando avanti tutto ciò che è possibile”.<sup>50</sup> La zona cargo creerà opportunità per ulteriori sviluppi, tra cui ristoranti e casinò all’interno dell’aeroporto. In questo caso il progetto della smart city viene considerato come una chance per creare una Zona Economica Speciale. Ciò è stato ribadito anche da un rappresentante del comune di Johannesburg: “La presenza dell’aeroporto è alla base dell’idea economica di sviluppo, collegata alla questione dei nuovi megaprogetti cittadini, e questa spinta economica è ciò che differenzia Lanseria da altri progetti”.<sup>51</sup>

Entrambi gli imprenditori ritengono che il piano dovrebbe essere affidato interamente al settore privato, mentre il ruolo del governo dovrebbe essere solo quello di fornire le infrastrutture di base e garantire le autorizzazioni. I privati sono interessati agli elementi commerciali dello sviluppo che possono facilitare la creazione di un aeroporto intelligente, e vedono nell’idea di progetto della smart city una possibilità di profitto per l’aeroporto grazie alla presenza di un maggior numero di passeggeri. Da questo punto di vista, la mancanza di un coordinamento istituzionale per quanto riguarda il progetto della smart city non viene visto necessariamente con scetticismo, soprattutto perché lo sviluppo commerciale collegato all’aeroporto non necessita di ulteriori autorizzazioni da parte del comune. Gli investitori possono quindi andare avanti con il loro piano. Sebbene l’imprenditore Simone abbia commentato che “l’annuncio è stato prematuro”<sup>52</sup> e che il governo non è dotato degli strumenti giusti per affrontare la costruzione di una città ex novo, lo stato è comunque visto come un attore capace di conferire alle aziende il mandato di sviluppo commerciale.

Tuttavia, questo entusiasmo non è condiviso da coloro che non possono costruire perché in attesa delle autorizzazioni da parte del comune. Un’altra imprenditrice immobiliare racconta che “il progetto della smart city è stato uno svantaggio per lo sviluppo dell’area, l’annuncio era buono ma il diavolo era nei dettagli”.<sup>53</sup> Per questi imprenditori il rapporto con lo stato e con il governo locale rimane vitale per la realizzazione dei progetti immobiliari. È diffusa l’idea che l’annuncio della smart city sia solo una strategia politica per

comunicare ai cittadini un interesse al cambiamento, ma che in realtà il governo non è in grado di procedere. Nonostante queste differenze, lo stato è visto solo come un facilitatore che dovrebbe minimizzare la sua interferenza, ma che dovrebbe fornire le documentazioni necessarie al fine della realizzazione dei progetti degli imprenditori.

Infine, i residenti delle baraccopoli vivono il progetto della smart city come un ostacolo alla trasformazione urbana e alla creazione di una città inclusiva e democratica, benché talvolta lo vedano tuttavia come opportunità lavorativa. Le voci di questi residenti sono molto importanti poiché dovrebbero essere i beneficiari del progetto, eppure sono i meno considerati. La loro analisi del progetto restituisce una volontà di rivendicare una città che metta al centro del dibattito i diritti all'abitare e all'occupazione.

Le visite a due insediamenti informali dell'area,<sup>54</sup> Mulaji e Thabo Mbeki, sono state piuttosto istruttive per quanto riguarda il significato del progetto per i residenti. Non tutti sono a conoscenza del progetto e le informazioni sono incomplete e non sempre accurate. Alcuni sono stati informati da un imprenditore immobiliare che intende iniziare a costruire nella zona della baraccopoli una volta ottenute le autorizzazioni necessarie. Questo vuol dire che i residenti dovranno abbandonare le loro abitazioni. Altri dicono di essere stati informati dal consigliere di circoscrizione durante le assemblee di quartiere. Nonostante queste interazioni, la conoscenza del progetto non è stata approfondita e non sono pertanto in grado di fornire commenti dettagliati. Sanno però che ci saranno dei cambiamenti che loro dovranno subire. Jan, uno dei residenti di Mulaji non riesce a immaginare la smart city come inclusiva e afferma che “una città inclusiva è una città che include, non è una città che spinge le persone che vivono qui a trasferirsi altrove (e non sappiamo nemmeno dove), mentre attrae coloro che al momento non vivono nell'area”.<sup>55</sup> Sanno che potrebbero essere trasferiti se il progetto dovesse andare avanti. Lo stesso residente continua: “Molto tempo fa, prima dell'annuncio del presidente, Mama Giulia della società immobiliare è venuta a dirci della possibilità di costruire abitazioni in questa zona e che questo avrebbe significato uno sfratto per noi. Poi il presidente ha annunciato il progetto e non abbiamo più sentito nulla”.<sup>56</sup>

I residenti dell'insediamento informale hanno una visione della città democratica che non contempla elementi smart, ma la intendono piuttosto come uno spazio che offre l'opportunità di regolarizzare le abitazioni costruite informalmente. Un sacerdote che lavora nella baraccopoli di Thabo Mbeki si esprime in questi termini: “Vedi, non abbiamo bisogno di alloggi dal governo, vogliamo

solo che il governo formalizzi le nostre attuali abitazioni in modo da non essere costantemente minacciati. Finché risiediamo negli insediamenti informali non siamo considerati residenti formali, perché non abbiamo il diritto di vivere qui. Vogliamo solo poter vivere qui legalmente, non chiediamo case”.<sup>57</sup>

I residenti dell’insediamento informale della zona vedono in ogni proposta la possibilità di sviluppo, intesa come un’ipotetica opportunità di lavoro. Non sono quindi contrari all’idea di una smart city, vogliono solo essere inclusi nel progetto. Tuttavia, dal loro punto di vista una smart city è una città che contempla l’occupazione e che permette loro di rimanere nello spazio in cui hanno vissuto negli ultimi dieci anni. Questa non è però l’opinione di tutti gli abitanti. Lo stesso sacerdote dichiara: “Non possiamo avere una città intelligente qui, non posso nemmeno immaginare una città intelligente. [...] anche se ci dessero una casa nuova, non saremmo in grado di sostenere il costo degli elettrodomestici intelligenti”.<sup>58</sup> In questo caso, il residente ha fornito una forte motivazione per rifiutare l’idea della smart city basata su vincoli economici.

Dal punto di vista di questi soggetti, una città è inclusiva quando coloro che vivono in condizioni di informalità possono regolarizzare la loro presenza, così da non dover subire sfratti o espropriazioni. Anche se il progetto presentato prevede che la nuova città sarà costruita tenendo conto dell’attuale popolazione dell’area, il punto di vista dei residenti degli insediamenti informali presenta un quadro che confligge con i piani ufficiali. Lo stato qui è percepito come attore repressivo e violento e il progetto viene interpretato come positivo solo se si fa promotore dei diritti all’abitare (tramite la formalizzazione delle baraccopoli) e all’occupazione.

## **Conclusioni: la città democratica in Sudafrica**

“In Sudafrica copiamo i modelli del Nord globale, non quelli di altri paesi africani, dove l’urbanizzazione è caotica”.<sup>59</sup> Queste sono le parole di un manager di un centro spin-off associato al Progetto Lanseria. Da questo punto di vista, il modello di smart city applicato in Sudafrica sembra essere preso direttamente dal Nord. La promessa della città intelligente è legata a un’idea di ordine e di distanza da un centro urbano costruito ai tempi dell’impero britannico e ora considerato “derelitto”. Mentre scrivo queste conclusioni, alcuni quartieri centrali di Johannesburg sono senza luce da due settimane, e City Power, l’azienda cui compete la distribuzione di corrente, è in seria difficoltà. Questo pone delle importanti questioni rispetto alla volontà di costruire una nuova città.

Da un punto di vista istituzionale, gli attori sono allo stesso tempo entusiasti e scettici nei confronti del concetto di smart city. Gli imprenditori auspicano un ulteriore sviluppo dell'area e vedono nella città intelligente un'opportunità di profitto. A livello spaziale però, tale sviluppo costituisce la continuazione di un processo di trasformazione della periferia urbana della città e un processo di espulsione degli abitanti degli insediamenti informali. In linea con le ricerche sulle smart cities, questa ricerca dimostra che le città intelligenti sotto forma di città ex novo in Sudafrica sono spazi contestati. Lanseria è anche un tipico caso di città costruita da zero, in cui un nuovo spazio è visto come la nuova frontiera dello sfruttamento.

La contestazione non riguarda solo il significato e la comprensione della smart city, ma la sua stessa fattibilità. La possibilità di trasformazione spaziale e sociale della Smart City di Lanseria è frustrata sia dall'idea stessa di costruire da zero, sia dalla mancanza di una visione coesa a livello istituzionale. Di conseguenza le smart cities di nuova costituzione non possono essere democratiche e non garantiscono il "diritto alla città intelligente". Nel caso sudafricano è inoltre importante pensare alla smart city non come a un'entità compiuta, ma piuttosto come a un'idea. Analogamente ad altri progetti urbani e in linea con la letteratura sulle città pianificate, vediamo che, a causa di queste contestazioni, il progetto non procede infatti come previsto.

Infine, questo caso di studio mostra anche che, contrariamente alle aspettative di implementazione delle smart city per una migliore governance e servizi ai cittadini, la mancanza di idee coese e il conflitto tra gli attori si traducono in una maggiore distanza e in una maggiore mancanza di fiducia dei residenti nei confronti delle istituzioni statali. L'articolo ha dimostrato che l'importanza del progetto (nella sua forma non compiuta e al momento piuttosto astratta) non risiede solo nella sua contestazione istituzionale, bensì anche nella rivendicazione di diritto alla città dei suoi residenti. Le dinamiche poste in essere dal progetto di Lanseria risultano quindi essere decisive per comprendere le trasformazioni contemporanee del Paese, indipendentemente dall'attuazione o meno del piano. Data la complessità del progetto, ulteriori studi e approfondimenti si rendono necessari per comprendere la relazione tra smart cities, democrazia e sviluppo.

Federica Duca è Senior Researcher presso il Public Affairs Research Institute (PARI) della University of Johannesburg.

## Note

1 - È importante ricordare che il progetto in questione ha l'obiettivo di sviluppare un agglomerato urbano e commerciale in una zona non densamente popolata ai margini della città di Johannesburg. In questo caso non si tratta di una nuova città amministrativa e vi è un forte dibattito sulla natura di questo progetto. Mentre alcuni attori preferiscono parlare di mero sviluppo, altri parlano di costruzione ex novo. In questo articolo ho scelto di descrivere questo progetto come ex novo sia perché il progetto stesso parla di città e nuovo agglomerato (prendendo in considerazione tutti gli aspetti che costituiscono una città), sia perché gli attori istituzionali la contrappongono alla città già esistente di Johannesburg.

2 - Ramaphosa, C. (2019), "State of the Nation Address", *South African Government*, <https://www.gov.za/news/speeches/president-cyril-ramaphosa-state-nation-address-2019-20-jun-2019> (ultimo accesso 28 novembre 2023). Tutte le traduzioni sono state effettuate dall'autrice.

3 - La Gauteng City Region è un insieme integrato di città, paesi e nodi urbani che insieme costituiscono il cuore economico del Sudafrica. Le città di Johannesburg e Pretoria fanno parte di questo insieme.

4 - Il National Development Plan (NDP), è un piano di sviluppo nazionale presentato nel 2012 per garantire il futuro dei sudafricani, come previsto dalla Costituzione.

5 - Il piano si sviluppa su 6 pilastri e il suo compimento è previsto per il 2030 con l'eliminazione di povertà e fame. Il piano prevede che "la pianificazione in Sudafrica sarà guidata da una serie di principi normativi per creare spazi vivibili, equi, sostenibili, resilienti ed efficienti, e che supportino le opportunità economiche e la coesione sociale". National Planning Commission (2023), *National Development Plan 2030: Our Future, Make it work*, [https://www.gov.za/sites/default/files/gcis\\_document/201409/ndp-2030-our-future-make-it-workr.pdf](https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201409/ndp-2030-our-future-make-it-workr.pdf) (ultimo accesso 9 dicembre 2023).

6 - International Standard Organisation (ISO) 37122, (2019), *Sustainable Cities and Communities. Indicators for Smart Cities, 2019-05*.

7 - Marques S. and De Souza C. (2022), "Tracing Brazilian (Social) Smart Cities: On Conceptualisation, Implementation, and Practices", in *Urban Matters Journal: Imagining, Doing Smart Cities*, <https://urbanmattersjournal.com/tracing-brazilian-social-smart-cities-on-conceptualization-implementation-and-practices/> (ultimo accesso 4 agosto 2024).

8 - Valli C., Baeten G. (2022), "Editorial: Imagining/Doing Smart Cities", *Urban Matters Journal: Imagining, Doing Smart Cities*, <https://urbanmattersjournal.com/issue/imagining-doing-smart-cities/> (ultimo accesso 4 agosto 2024).

9 - Tonnarelli F. and Mora L. (2023), "Smart Urbanism in Africa: When Theories Do Not Fit With Contextual Practices", *Regional Studies*.

10 - Un-Habitat, (2022), "Global Review of Smart City Governance Practices", *United Nations Human Settlements Programme*, <https://unhabitat.org/global-review-of-smart-city-governance-practices> (ultimo accesso 20 agosto 2024).

11 - Ibid.

12 - Tshangela L., (2023), "South Africa needs to create new cities to address overpopulation: Kubayi", *SABC News*, <https://www.sabcnews.com/sabcnews/south-africa-needs-to-create->

new-cities-to-address-overpopulation-kubayi/ (ultimo accesso 15 novembre 2023).

13 - Phadi, M., Pearson, J. (2018), “We Are Building a City: Governance and the Struggle for Self-sufficiency in Lephalale Local Municipality”. Research Report. *Johannesburg: Public Affairs Research Institute*.

14 - Bank L. (2022), “Placing the Smart City: Innovation, Infrastructure and Inclusive Development in South Africa”, *Open Form/ECSECC*.

15 - Ramaphosa, C. (2020), “State of the Nation Address”, *South African Government*, <https://www.gov.za/news/speeches/president-cyril-ramaphosa-2020-state-nation-address-13-feb-2020> (ultimo accesso 15 novembre 2023).

16 - Gauteng Provincial Government (2017), *Gauteng Spatial Development Framework (GSDF)*, <https://www.gauteng.gov.za/Publications/TagPublications?tag=Gauteng%20Spatial%20Development%20Framework> (ultimo accesso 20 settembre 2023).

17 - City of Johannesburg (2021), “Spatial Development Framework 2040”, <https://joburg.org.za/Documents/2021%20Notices/December/Joburg%20SDF%202021%20Draft%20for%20Public%20Comment.pdf> (ultimo accesso 10 dicembre 2023).

18 - Harrison P., & Todes A. (2022), “South Africa doesn’t need new cities: it needs to focus on fixing what it’s got”, *The Conversation*, <https://theconversation.com/south-africa-doesnt-need-new-cities-it-needs-to-focus-on-fixing-what-its-got-187873> (ultimo accesso 3 agosto 2024).

19 - Key Project (2019), “Cradle City is Coming Soon”, <https://www.keyprojects.co.za/news/cradle-city-is-coming-soon/> (ultimo accesso 23 novembre 2023).

20 - Gauteng Province Premier Makhura D., (2015), “State of the Province Address”, <https://www.gov.za/news/speeches/premier-david-makhura-gauteng-2015-state-province-address-23-feb-2015> (ultimo accesso 10 settembre 2023).

21 - Gauteng Province Premier Makhura D. (2016), *State of the Province Address*, <https://www.gov.za/speeches/premier-david-makhura-gauteng-state-prov-state-province-address-2016-22-feb-2016-0000> (ultimo accesso 10 settembre 2023).

22 - GAPP Architects and Urban Designers, “Greater Lanseria Master Plan (GLMP), (2020)”, 20 dicembre 2020 (documento prodotto per l’Office of the Premier, Gauteng Panning Division, Gauteng Provincial Government).

23 - Verbali del processo di consultazione e partecipazione pubblica, condotto da NMA Effective Social Strategists, incontro con la cittadinanza, Settembre-Dicembre 2020.

24 - Intervista al responsabile di progetto, 26 settembre 2023.

25 - GAPP Architects, “Greater Lanseria Master Plan (GLMP) (2020)”, p. 88, [https://www.gov.za/sites/default/files/gcis\\_document/202011/greater-lanseria-masterplans.pdf](https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/202011/greater-lanseria-masterplans.pdf) (ultimo accesso 15 ottobre 2023).

26 - Intervista al responsabile di progetto, 26 settembre 2023.

27 - Intervista all’architetto dello studio GAPP, appaltato per elaborare il progetto della Smart City di Lanseria, 12 settembre 2023.

28 - GAPP Architects, “Greater Lanseria Master Plan (GLMP) (2020)”, p. 21, [https://www.gov.za/sites/default/files/gcis\\_document/202011/greater-lanseria-masterplans.pdf](https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/202011/greater-lanseria-masterplans.pdf) (ultimo

accesso 15 ottobre 2023).

29 - Verbali del processo di consultazione e partecipazione pubblica, condotto da NMA Effective Social Strategists, incontro con la cittadinanza 23 settembre 2020. Verbali messi a disposizione dell'autrice da NMA Effective Social Strategists.

30 - Intervista all'architetto dello studio GAPP, appaltato per elaborare il progetto della Smart City di Lanseria, 12 settembre 2023.

31 - Item 38, Council 24-25 March 2021, Lanseria Master Plan, documento del comune di Johannesburg.

32 - Intervista all'architetto dello studio GAPP, appaltato per elaborare il progetto della Smart City di Lanseria, 5 maggio 2023.

33 - Lo SPLUMA (Spatial Planning and Use Management Act) è un ente istituito nel 2013 che si propone di fornire un quadro di riferimento per la pianificazione territoriale e la gestione del territorio. Verbali del processo di consultazione e partecipazione pubblica, condotto da NMA Effective Social Strategists, Incontro con la cittadinanza, Settembre-Dicembre 2020. Verbali messi a disposizione dell'autrice da NMA Effective Social Strategists.

34 - Intervista a Khomotso Letsatsi, responsabile di progetto al Gauteng Growth and Development Agency-GGDA, 29 maggio 2023.

35 - Intervista al responsabile di progetto, 26 settembre 2023.

36 - Intervista a Khomotso Letsatsi, responsabile di progetto al Gauteng Growth and Development Agency-GGDA, 29 maggio 2023.

37 - Il riferimento è al Reconstruction and Development Programme (RDP) secondo cui il governo deve garantire un'abitazione a tutti i cittadini.

38 - Intervista a Khomotso Letsatsi, responsabile di progetto al Gauteng Growth and Development Agency-GGDA, 29 maggio 2023.

39 - Verbali del processo di consultazione e partecipazione pubblica, condotto da NMA Effective Social Strategists, incontro con la cittadinanza, Settembre-Dicembre 2020. Verbali messi a disposizione dell'autrice da NMA Effective Social Strategists.

40 - Intervista a Lawrence Boya, responsabile ufficio smart city del comune di Johannesburg, 7 giugno 2023.

41 - Intervista all'architetto dello studio GAPP, appaltato per elaborare il progetto della Smart City di Lanseria, 12 settembre 2023.

42 - Verbali del processo di consultazione e partecipazione pubblica, condotto da NMA Effective Social Strategists, incontro con la cittadinanza, Dicembre 2020.

43 - Intervista al rappresentante ufficio tributi della città di Johannesburg, 31 maggio 2023.

44 - Intervista a Khomotso Letsatsi, responsabile di progetto al Gauteng Growth and Development Agency-GGDA, 29 maggio 2023.

45 - La prima visita di tre giorni si è tenuta il 15-18 aprile 2023. Altre osservazioni si sono tenute il 23-25 maggio 2023 e il 3-6 settembre 2023.

46 - Intervista a Luisa, nome di fantasia durante la seconda visita alla zona di Lanseria, 23 maggio 2023.

- 47 - Intervista a Franca, nome di fantasia, responsabile di un'associazione non governativa, 23 maggio 2023.
- 48 - Intervista a Giovanna, nome di fantasia, durante la seconda visita alla zona di Lanseria, 24 maggio 2023,
- 49 - Intervista a Simone, nome di fantasia, imprenditore edile a Lanseria, 19 settembre 2023.
- 50 - Intervista all'amministratore delegato dell'Aeroporto di Lanseria, 28 agosto 2023.
- 51 - Intervista al rappresentante urbanistica del comune di Johannesburg ,13 febbraio 2023.
- 52 - Intervista a Simone, nome di fantasia, imprenditore edile a Lanseria, 19 settembre 2023.
- 53 - Intervista a Sara, imprenditrice edile-residenziale a Lanseria, 31 maggio 2023.
- 54 - Le due visite si sono tenute il 03 settembre 2023 e il 14 settembre 2023.
- 55 - Mulaji è una baraccopoli adiacente all'aeroporto di Lanseria. Intervista a Jan, nome di fantasia,3 settembre 2023.
- 56 - Ibid.
- 57 - Intervista al sacerdote della baraccopoli di Thabo Mbeki, 14 settembre 2023.
- 58 - Ibid.
- 59 - Intervista a Richard della Lanseria Smart City Initiative, 23 novembre 2022.

## Bibliografia

- Alizadeh T. and Prasad D. (2023), *The Right to the Smart City in the Global South: A Research Agenda*, in "Urban Studies", vol. 61, n. 3, pp. 426-44
- Aurigi A. and Odendaal N. (2020), *From "Smart in the Box" to "Smart in the City": Rethinking the Socially Sustainable Smart City in Context*, in "Journal of Urban Technology", vol. 28, n. 1-2, pp. 55-70
- Backhouse J., Cohen J. (2014), *What is a Smart City for Information Systems Research in Africa?*, in "Proceedings African Cyber Citizenship Conference 2014 (ACCC2014)", pp. 129-137
- Backhouse J. (2015), *Smart City Agendas of African Cities*, in "Proceedings of the African Conference on Information Systems and Technology (ACIST)", 1-10
- Ballard R., Dittgen R., Harrison P., and Todes A. (2017), *Megaprojects and Urban Visions: Johannesburg's Corridors of Freedom and Modderfontein*, in "Transformation: Critical Perspectives on Southern Africa", vol. 95, n. 1, pp. 111-139
- Ballard, R., and Rubin, M. (2017), *A 'Marshall Plan' for Human Settlements: How Megaprojects Became South Africa's Housing Policy*, in "Transformation: Critical Perspectives on Southern Africa", vol. 95, n. 1, pp. 1-31
- Bandauko, E., Arku, R.N. (2022), *A Critical Analysis of Smart Cities as an Urban Development Strategy in Africa*, in "International Planning Studies", vol. 28, n.1, pp. 69-86
- Basu I. (2019), *Elite Discourses Coalition and the Governance of 'Smart Spaces': Politics, Power and Privilege in India's Smart Cities Mission*, in "Political Geography", vol.

- 68, n.1, pp. 77-85
- Côté-Roy L., Moser S. (2019), *Does Africa not Deserve Shiny New Cities? The Power of Seductive Rhetoric around New Cities in Africa*, in “Urban Studies”, vol. 56, n. 12, pp. 2391-407
- Fernandes E. (2007), *Constructing the Right to the City in Brazil*, in “Social & Legal Studies”, vol. 16, n. 2, pp. 201-19
- Freund B. (2010), *Is There Such a Thing as a Post-Apartheid City?*, in “Urban Forum”, vol. 21, n. 3, pp. 283-298
- Graham S. and Marvin S. (2001), *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, London.
- Harrison P. and Croese S. (2023), *The Persistence and Rise of Master Planning in Urban Africa: Transnational Circuits and Local Ambitions*, in “Planning Perspectives”, vol. 38, n. 1, pp. 25-47
- Lefebvre H. (1968), *Le droit à la ville suivi de Espace et politique*, Paris, Anthropos
- McCann E. (2011), *Urban Policy Mobilities and Global Circuits of Knowledge: Towards a Research Agenda*, in “Annals of the Association of American Geographers”, vol. 101, n. 1, pp. 107-30
- Meijer A. and Bolivar, M.P.R. (2016), *Governing the Smart City: A Review of the Literature on Smart Urban Governance*, in “International Review of Administrative Sciences”, vol. 82, n. 2, pp. 392-408
- Moser S. (2015), *New Cities: Old wine in new bottles?*, in “Dialogues in Human Geography”, vol 5, n. 1, pp. 31-35
- Murray M. (2015), *Waterfall City (Johannesburg): Privatized Urbanism in Extremis*, in “Environmental and Planning A”, vol. 47, n. 3, pp. 503-520
- Odendaal N. (2016), *Smart City: Neoliberal Discourse Or Urban Development Tool?*, in Grugel J., Hammet D. (a cura di), “The Palgrave Handbook of International Development”, London, Palgrave Macmillan.
- Odendaal N. (2021), *Everyday Urbanisms and the Importance of Place: Exploring the Elements of the Emancipatory Smart City*, in “Urban Studies”, vol. 58, n. 3, pp. 639-54
- Przebyłowicz E., Pereira da Silva, R. (2022), *A Collaborative Approach to Formulate a Public Strategy: The Experience of the Brazilian Charter for Smart Cities*, “15th International Conference on Theory and Practice of Electronic Governance” (ICEGOV 2022), 546-548
- Ratshitanga T. (2019), *New Cities New Economies: South Africa and Africa’s Grand Plan: A Pan African Economic Revolution*, “The Thinker”, n. 85, pp. 6-18
- Van Noorloos F., Kloosterboer, M. (2018), *Africa’s New Cities: The Contested Future of Urbanisation*, in “Urban Studies”, vol. 55, n. 6, pp. 1223-241
- Vanolo A. (2015), *Smart city e sviluppo urbano: alcune note per un’agenda critica*, in “Scienze Del Territorio”, vol. 3, pp. 111-18
- Watson V., Agbola, B. (2013), *Who Will Plan African Cities*, London, Africa Research Institute.

- Watson V. (2014), *African Urban Fantasies: Dreams or nightmares?*, “Environment and Urbanization”, vol. 26, n. 1, pp. 215-31
- Watson V. (2021), *The Return of the City-Region in the New Urban Agenda: Is This Relevant in the Global South?*, in “Regional Studies”, vol. 55, n. 1, 19-28
- World Bank (1991), *Urban Policy and Economic Development: An Agenda for the 1990s*, The World Bank, Washington DC.
- World Bank (2000), *Cities in Transition: World Bank Urban and Local Government Strategy*, The World Bank, Washington DC.