



Ritratti di città. Gibuti, dicotomie urbane nel Corno d'Africa

Eredità coloniali, posizioni commerciali strategiche, finanziamenti dall'estero. Tanti studi internazionali progettano e costruiscono nella capitale del piccolo stato africano. Ma senza incidere sulle condizioni di vita delle persone e sulla informalità, ancora prevalente

CITTA' DI GIBUTI (Gibuti). Affacciata sullo stretto di Bab el-Mandeb, uno dei passaggi marittimi più strategici al mondo, **Città di Gibuti è il principale centro urbano e politico della Repubblica di Gibuti** e il nodo logistico dominante del **Corno d'Africa**. Negli ultimi due decenni, investimenti infrastrutturali internazionali e una concentrazione senza precedenti di **basi militari straniere** hanno trasformato questa ex città coloniale in una **piattaforma globale di transito, sicurezza ed energia**. Questa centralità strategica, tuttavia, cela **una realtà urbana fragile**, fatta di profonde disuguaglianze sociali, informalità abitativa e dipendenza economica da attori esterni. Gibuti rappresenta dunque l'esempio paradigmatico di **urbanizzazione accelerata in un contesto post-coloniale**, dove lo sviluppo infrastrutturale procede più rapidamente della costruzione di un welfare urbano e di una governance inclusiva.

Merci e militarizzazione spaziale

Avamposto coloniale francese fondato nel 1888, Gibuti è cresciuta come città-porto e terminale ferroviario funzionale al collegamento tra l'entroterra etiope e il Mar Rosso. Ancora oggi oltre il 90% del commercio estero dell'Etiopia - paese di oltre 120 milioni di abitanti privo di accesso al mare - transita dal suo porto, consolidandone la vocazione di **città-corridoio**. La sua strategica posizione geopolitica ha attratto installazioni permanenti o semi-permanenti di basi militari provenienti da Francia, Stati Uniti, Cina, Giappone e Italia. Una militarizzazione che produce effetti morfologici tangibili: fasce costiere interdette, perimetri di sicurezza, **enclave funzionali separate dalla città ordinaria**. Ne deriva una capitale sovradimensionata rispetto alla propria demografia (circa mezzo milione di abitanti) ma centrale nei flussi globali di merci e sicurezza, in cui la logica strategica prevale sulla continuità urbana.

Crescita urbana e informalità come regola

Negli ultimi 20 anni la popolazione urbana è cresciuta rapidamente, tuttavia, a fronte di una popolazione urbana che supera il 70% di quella nazionale, l'offerta di alloggi e servizi pubblici resta insufficiente. L'espansione si è concentrata principalmente in **quartieri informali come Balbala**, posti ai margini della città storica e caratterizzati da un'alta densità e da un accesso limitato alle reti idriche e fognarie. Il centro coloniale, caratterizzato da un impianto razionale e dalla presenza di edifici amministrativi, convive con una periferia frammentata in cui **l'abitare è più una strategia di sopravvivenza** che un diritto garantito.

I flussi migratori regionali - provenienti da Etiopia, Somalia ed Eritrea - amplificano la pressione demografica e la vulnerabilità urbana. La città cresce, ma in modo diseguale: investimenti concentrati nelle infrastrutture portuali, ferroviarie ed energetiche; marginalità persistente nei quartieri residenziali popolari.

Hub logistico: modernizzazione senza inclusione

Il porto di Gibuti, ampliato e modernizzato con capitali internazionali, rappresenta il cuore dell'economia urbana e rafforza **l'immagine della città come hub continentale**. Terminal di container automatizzati, zone franche e il collegamento ferroviario con Addis Abeba - **finanziato dalla Cina** e integrato alla realizzazione della Zona internazionale di Libero Scambio (DIFTZ) - consolidano questa vocazione strategica. Quest'ultima, una volta completata, diventerà la più grande dell'Africa (4.800 ettari), con strutture logistiche e industriali e il [Djibouti Business District](#), moderno quartiere affacciato sul mare.

L'impatto occupazionale, tuttavia, resta circoscritto: i settori logistici e militari generano rendite

ma offrono pochi posti qualificati alla popolazione locale. L'economia urbana si polarizza tra personale internazionale e una vasta fascia impiegata nell'economia informale e nei servizi a basso reddito. L'aumento dei canoni di locazione, sostenuto dalla domanda estera e dalla scarsità di suolo, accentua l'esclusione abitativa e amplia **la frattura** tra aree globali e quartieri marginali. In questo quadro si inseriscono il progetto per l'isola artificiale dell'Hôtel Radisson e le vaste espansioni immobiliari in costruzione - Rawaby City, Future City Djibouti e Djiboutiana, con 200.000 mq destinati a residenze, spazi commerciali e una nuova marina - che rafforzano una geografia urbana selettiva.

La recente stagione di interventi - boulevard, waterfront, comparti direzionali - costruisce **una narrazione di modernizzazione orientata all'attrazione di investimenti**. Tuttavia, l'enfasi sull'immagine produce più una città-vetrina che uno spazio pubblico inclusivo. La pianificazione resta centralizzata, con limitati processi partecipativi, e lo spazio collettivo è spesso subordinato a logiche di controllo e sicurezza. La cultura urbana e le pratiche quotidiane risultano marginali rispetto a una visione fortemente geopolitica dello sviluppo.

Una capitale fragile

Città di Gibuti è oggi una capitale costruita più per il mondo esterno che per i suoi abitanti. La sua stabilità politica e la sua rilevanza strategica non si traducono in benessere urbano diffuso. Al contrario, la dipendenza da rendite geopolitiche e logistiche espone la città a **vulnerabilità strutturali**: crisi regionali, mutamenti negli equilibri internazionali, instabilità dei flussi commerciali. E così, mentre secondo alcuni Gibuti potrebbe diventare la **Nuova Dubai**, è altrettanto vero che potrebbe ritrovarsi gravata da un paio di enormi cattedrali nel deserto, sotto forma di una ferrovia inutilizzata e di un quartiere direzionale vuoto.

La sfida centrale per il futuro non è dunque solo economica, ma urbana e sociale. Trasformare una città-hub in una città abitabile richiede investimenti in housing pubblico, accesso ai servizi, spazi collettivi e partecipazione dei residenti ai processi decisionali. Senza una visione inclusiva, Città di Gibuti rischia di rimanere **una capitale di transito**: cruciale per il commercio globale, ma inadatta alla quotidianità dei suoi abitanti. Una città che connette il mondo, ma non da prendersi cura di chi la abita.

Architetture educative di ispirazione francese

Un'eccezione parziale alla logica prevalentemente infrastrutturale è rappresentata da due

architetture educative firmate [Richard+Schoeller Architectes](#): il Liceo francese (2024) e il Fablab - Incubatore Universitario (in completamento). Entrambe introducono **una riflessione sul rapporto tra spazio, clima e funzione pubblica**. Il campus universitario è compatto, organizzato in volumi bassi attorno a corti ombreggiate per mitigare le condizioni climatiche estreme. Brise-soleil, superfici filtranti e percorsi coperti richiamano la tradizione modernista adattata ai contesti aridi, in continuità con la **genealogia francese dell'architettura tropicale e desertica**. Tuttavia il complesso resta introverso: recintato e separato dal tessuto urbano, impermeabile alla città informale circostante.

Analoga l'impostazione della scuola, concepita come oggetto autonomo e protetto. La qualità degli spazi interni - ventilazione naturale, ombreggiamento, controllo solare - contrasta con la debole integrazione con lo spazio pubblico. **L'architettura fatica a diventare infrastruttura sociale aperta**, luogo di incontro oltre l'orario scolastico. Pur rappresentando un investimento simbolico e materiale nel futuro del paese, questi progetti rivelano i limiti di **un modello di sviluppo per enclave**. Progettate con rigore climatico e competenze internazionali, università e scuola restano episodi isolati in una città che non dispone ancora delle condizioni per trasformarle in veri catalizzatori urbani. Il loro potenziale non dipende solo dalla forma o dalla tecnica, ma dalla capacità di renderle beni collettivi, attraversabili e connessi ai quartieri e alle pratiche quotidiane.

Linguaggi geo-politici di frammentazione

Negli ultimi 15 anni, Città di Gibuti è diventata un laboratorio di architettura infrastrutturale, dove la progettazione contemporanea è chiamata a dare forma a una città pensata come nodo logistico. In questo processo, un ruolo rilevante è stato assunto da studi francesi, spesso legati a grandi committenze pubbliche e a programmi di cooperazione tecnica, in continuità con la lunga presenza politica e militare della Francia nel paese.

Progetti legati al sistema portuale, ferroviario e aeroportuale - tra cui terminal, edifici direzionali, stazioni e infrastrutture di supporto - sono stati affidati a professionisti specializzati in architettura dei trasporti e delle grandi reti, come [AREP](#), attivo nella progettazione di nodi ferroviari e intermodali nel contesto del **nuovo collegamento Addis Abeba-Gibuti**. Architetture dal linguaggio sobrio, funzionale, ingegnerizzato, ove il controllo climatico, la resistenza alle condizioni estreme e la gestione dei flussi prevalgono sulla dimensione simbolica.

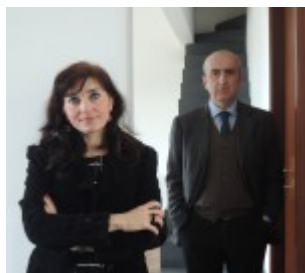
Parallelamente, altri studi francesi coinvolti in edifici amministrativi, complessi direzionali e interventi istituzionali hanno contribuito a definire un'estetica urbana che combina **modernismo tardivo, razionalismo climatico e monumentalità discreta**. Si tratta di architetture pensate per rendere efficiente la macchina logistica e amministrativa rappresentando lo Stato e la sua proiezione internazionale più che per costruire spazi di vita quotidiana: volumi isolati, recintati, spesso separati dal tessuto urbano circostante.

L'architettura contemporanea diventa **un'estensione della geopolitica**: edifici sicuri, controllati, performanti, ma poco permeabili alla città informale che li circonda. Il risultato è una dicotomia evidente. Da un lato, una **città internazionale**, progettata da studi stranieri, inserita nei circuiti globali dell'architettura e della logistica; dall'altro, una città vissuta, in larga parte auto-costruita, **priva di strumenti progettuali** ed investimenti pubblici. L'assenza di dialogo tra queste due dimensioni produce uno spazio urbano frammentato, da un'architettura contemporanea che si limita a rappresentare potere, efficienza e controllo.

Città di Gibuti, dunque, **manca di un progetto urbano condiviso**: un quadro in cui il contributo degli studi internazionali non sia orientato solo alla funzionalità strategica, ma anche alla costruzione di spazi pubblici, servizi e luoghi collettivi capaci di ridurre, anziché amplificare, le disuguaglianze urbane.

Immagine di copertina: il centro di Gibuti (©Archivio AutonomeForme)

About Author



[Lucia Pierro e Marco Scarpinato](#)

Scrivono per «Il Giornale dell'Architettura» dal 2006.

Lucia Pierro, dopo la laurea in Architettura all'Università di Palermo, consegue un master in Restauro architettonico e recupero edilizio, urbano e ambientale presso la Facoltà di Architettura RomaTre e un dottorato di ricerca in Conservazione dei beni architettonici al

Politecnico di Milano.

Marco Scarpinato è architetto laureato all'Università di Palermo, dove si è successivamente specializzato in Architettura dei giardini e progetto del paesaggio presso la Scuola triennale di architettura del paesaggio dell'UNIPA. Dal 2010 svolge attività di ricerca all'E.R. AMC dell'E.D. SIA a Tunisi. Vive e lavora tra Palermo e Amsterdam.

Nel 1998 Marco Scarpinato e Lucia Pierro fondano AutonomeForme | Architettura con l'obiettivo di definire nuove strategie urbane basando l'attività progettuale sulla relazione tra architettura e paesaggio e la collaborazione interdisciplinare. Il team interviene a piccola e grande scala, curando tra gli altri progetti di waterfront, aree industriali dismesse e nuove centralità urbane e ottenendo riconoscimenti in premi e concorsi di progettazione internazionali. Hanno collaborato con Herman Hertzberger, Grafton Architects, Henning Larsen Architects e Next Architect. Nel 2013 vincono la medaglia d'oro del premio Holcim Europe con il progetto di riqualificazione di Saline Joniche che s'inserisce nel progetto "Paesaggi resilienti" che AutonomeForme sviluppa dal 2000 dedicandosi ai temi della sostenibilità e al riutilizzo delle aree industriali dismesse con ulteriori progetti a Napoli, Catania, Messina e Palermo.

Parallelamente all'attività professionale il gruppo sviluppa il progetto di ricerca "Avvistamenti | Creatività contemporanea" e cura l'attività di pubblicistica attraverso Plurima

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)