



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M. FANNO"

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA

PROVA FINALE

**"Il processo di urbanizzazione in Europa e nei Paesi in via di sviluppo: passato,
presente e sfide per le città del futuro "**

RELATORE:

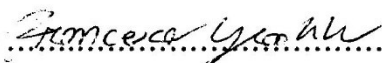
CH.MA PROF.SSA FAVARO DONATA

LAUREANDA: FRANCESCA GRADIN

MATRICOLA N. 2001144

Dichiaro di aver preso visione del “Regolamento antiplagio” approvato dal Consiglio del Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali e, consapevole delle conseguenze derivanti da dichiarazioni mendaci, dichiaro che il presente lavoro non è già stato sottoposto, in tutto o in parte, per il conseguimento di un titolo accademico in altre Università italiane o straniere. Dichiaro inoltre che tutte le fonti utilizzate per la realizzazione del presente lavoro, inclusi i materiali digitali, sono state correttamente citate nel corpo del testo e nella sezione ‘Riferimenti bibliografici’.

I hereby declare that I have read and understood the “Anti-plagiarism rules and regulations” approved by the Council of the Department of Economics and Management and I am aware of the consequences of making false statements. I declare that this piece of work has not been previously submitted – either fully or partially – for fulfilling the requirements of an academic degree, whether in Italy or abroad. Furthermore, I declare that the references used for this work – including the digital materials – have been appropriately cited and acknowledged in the text and in the section ‘References’.

Firma (signature) 

INDICE

INTRODUZIONE	Pag. 3
CAPITOLO I	
DALL'AGRICOLTURA ALL'INDUSTRIA: I FATTORI CHE HANNO INFLUENZATO STORICAMENTE IL PROCESSO DI URBANIZZAZIONE	
1. La definizione di "urbanizzazione"	Pag. 4
2. Le fasi principali dello sviluppo urbano europeo	Pag. 8
3. La Cina come l'Europa?	Pag. 13
CAPITOLO II	
CONSUMER CITIES: IL FENOMENO DELL'URBANIZZAZIONE SENZA INDUSTRIALIZZAZIONE	
1. La pseudo-urbanizzazione indiana	Pag. 17
2. Un confronto tra India e Cina	Pag. 20
3. L'Africa sub-sahariana	Pag. 22
CAPITOLO III	
IL FUTURO DELL'URBANIZZAZIONE	
1. La situazione in Europa oggi	Pag. 26
2. Le urban giants del continente asiatico	Pag. 27
3. L'urbanizzazione sostenibile	Pag. 30
CONCLUSIONI	Pag. 32
BIBLIOGRAFIA	Pag. 33
SIOTOGRAFIA	Pag. 36

INTRODUZIONE

Il presente lavoro intende illustrare le somiglianze e le differenze del processo di urbanizzazione che ha portato alla formazione delle città che conosciamo oggi in Europa e nei Paesi in via di sviluppo, analizzando quanto è accaduto nel vecchio continente a partire dal 700 a.C. e confrontarlo con gli eventi che hanno trasformato il paesaggio urbano di Cina, India e delle regioni dell'Africa sub-sahariana.

La scelta di questi argomenti deriva dalla loro importanza nell'attualità. L'urbanizzazione è un fenomeno antico ma non ancora concluso e studiarne le caratteristiche e le sue declinazioni consente di individuare i prossimi passi da compiere in direzione di un futuro sostenibile.

L'obiettivo di questo elaborato è identificare le motivazioni per cui Europa, Asia e Africa si sono urbanizzate in tempi e modi differenti. In particolare, si vogliono individuare i fattori chiave economici, sociali e demografici che hanno trasformato i villaggi europei, così come quelli cinesi, in città ricche di industrie, mentre quelli africani sono diventati città sovrappopolate che raramente offrono la possibilità di migliorare la propria condizione sociale e economica. Attraverso l'analisi di modelli, grafici e mappe sarà presentata nel primo capitolo la storia dell'urbanizzazione europea e confrontata con quella cinese per poi procedere nel secondo con la comparazione tra India e Cina e la presentazione della situazione in Africa. L'ultimo capitolo verte invece sullo stato attuale del vecchio continente e sulle nuove strutture urbane che si sono originate in quello asiatico, le megalopoli, per concludere con le strategie adoperate dai governi dei Paesi analizzati per rendere l'urbanizzazione sostenibile e garantire un futuro alle città di oggi.

CAPITOLO I

DALL'AGRICOLTURA ALL'INDUSTRIA: I FATTORI CHE HANNO INFLUENZATO STORICAMENTE IL PROCESSO DI URBANIZZAZIONE

1. La definizione di “urbanizzazione”

L'urbanizzazione è un fenomeno molto complesso storicamente descritto da teorie di natura sociologica e urbanistica, basate sullo studio della morfologia delle aree urbane, delle dinamiche insediative e dei fenomeni di dispersione e densificazione urbana, da cui sono derivate numerose ed eterogenee classificazioni e definizioni, tutte però accomunate dalla distinzione tra l'urbano e il non urbano. Recentemente sono emerse nuove scuole di pensiero intenzionate ad abbandonare la suddetta dicotomia, proponendo una nuova visione del territorio. Le due principali interpretazioni dell'urbanizzazione sono: quella demografica e quella territoriale. La prima, basata sull'analisi dell'aumento della popolazione nelle aree urbane e la *proportion urban*¹, la seconda, sul consumo del suolo, la concentrazione e la diffusione. Tra gli studi condotti finora, quelli che hanno riscosso maggior successo, hanno perseguito le teorie a carattere sociologico e urbanistico. Quest'ultime hanno individuato diverse fasi dello sviluppo morfologico delle aree urbane confrontandole con diversi fenomeni economici e demografici, al fine di comprendere, non solo le caratteristiche, i trend e i fattori principali che hanno guidato il processo di urbanizzazione, ma anche le sfide che esso pone alle istituzioni e alle amministrazioni territoriali. Secondo le suddette teorie la prima fase di urbanizzazione è caratterizzata dalla crescita del centro città, dovuta all'incremento delle attività economiche e industriali, che poi si espande verso la periferia con l'intensificarsi delle migrazioni dalle campagne. La seconda fase è contraddistinta dalla terziarizzazione dell'economia, cioè il nucleo di produzione della ricchezza si sposta dalle industrie al settore terziario, dove è maggiormente occupato il ceto medio, per cui si hanno anche importanti mutamenti nella struttura sociale. In questa fase la velocità con cui la città cresce inizia a rallentare, ma senza arrestarsi e sempre più cittadini si stabiliscono nelle periferie contribuendo allo sviluppo dell'area metropolitana. L'ultima fase è quella della disurbanizzazione, strettamente connessa al fenomeno della suburbanizzazione, che prevede la perdita di abitanti nei centri urbani a favore delle aree più esterne. Nascono così le “città sparse” molto diverse dai sobborghi di periferia, perché sono completamente autosufficienti. Il loro nome deriva dalla densità abitativa molto bassa. Alla dicotomia tra urbanizzazione e

¹È la proporzione tra popolazione urbana e quella rurale definita dagli studi condotti dalle Nazioni Unite

dis-urbanizzazione si oppone la teoria del differenziale di urbanizzazione che intende spiegare l'esistenza delle città di medie dimensioni come il risultato dell'alternarsi continuo delle fasi di urbanizzazione alla fase di dis-urbanizzazione (Berry 1977). Le teorie più accreditate sull'urbanizzazione si basano sulla distinzione tra area urbana e non urbana o rurale. Tuttavia, non esiste un'unica definizione globalmente riconosciuta. Infatti, ciascun Paese adopera percentuali e parametri differenti per definirle, ad esempio: soglie minime di popolazione, densità abitativa, sviluppo infrastrutturale, settori occupazionali o il numero di abitanti di specifiche città di quello stato.

La tabella seguente illustra alcune delle definizioni adottate²

Country	National definition of 'urban'
Argentina	Localities with 2,000 inhabitants or more.
Sweden	Built-up areas with 200 inhabitants or more and where houses are at most 200 metres apart.
Japan	Cities defined as <i>shi</i> . In general, <i>shi</i> refers to a municipality that satisfies the following conditions: (1) 50,000 inhabitants or more; (2) 60 per cent or more of the houses located in the main built-up areas; (3) 60 per cent or more of the population (including their dependents) engaged in manufacturing, trade or other urban type of business.
India	Statutory places with a municipality, corporation, cantonment board or notified town area committee and places satisfying all of the following three criteria: (1) 5,000 inhabitants or more; (2) at least 75 per cent of male working population engaged in non-agricultural pursuits; and (3) at least 400 inhabitants per square kilometre.
Zimbabwe	Places officially designated as urban, as well as places with 2,500 inhabitants or more whose population resides in a compact settlement pattern and where more than 50 per cent of the employed persons are engaged in non-agricultural occupations.
Singapore	Entire population.

² <https://esa.un.org/unpd/wup/>

Uruguay	Cities officially designated as such.
---------	---------------------------------------

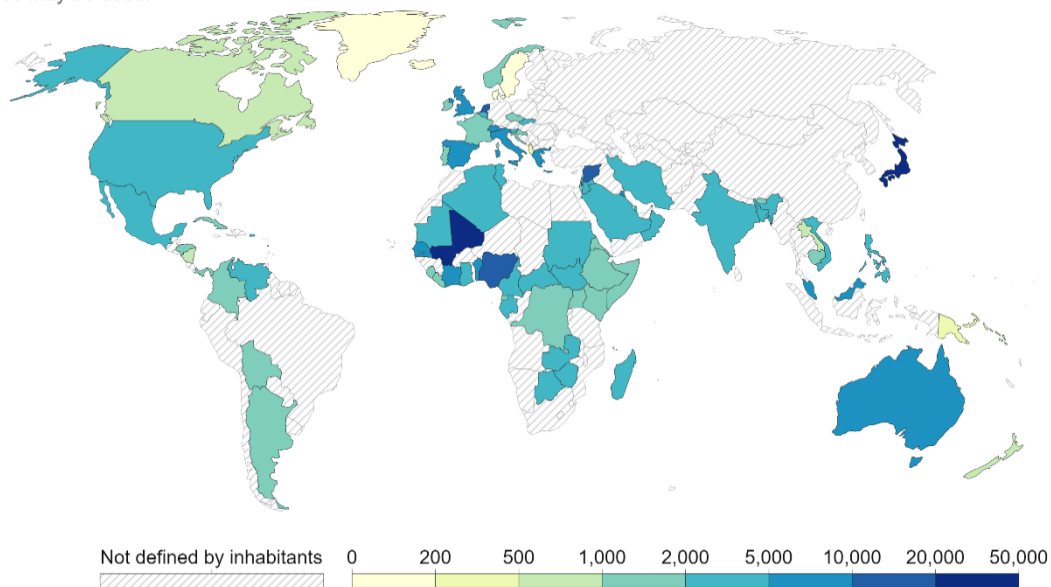
Fonte: <https://esa.un.org/unpd/wup/>

Per calcolare il livello di urbanizzazione globale le Nazioni Unite hanno confrontato le aree urbane dei diversi Paesi, ma poiché le stesse sono descritte in maniera differente, le cifre ottenute sono incorrette, in termini aggregati. La mappa qui sotto riporta il numero minimo di abitanti che la maggior parte degli Stati ha utilizzato per definire un'area urbana, i valori più frequenti sono stati 2000 e 5000 abitanti con l'eccezione di Svezia e Danimarca che hanno fissato la soglia a soli 200 abitanti mentre il Giappone a 50.000 e questi sono solo alcuni esempi.

Minimum number of inhabitants for a settlement to classify as an urban area, 2018



Minimum population threshold of a settlement for it to be defined as an 'urban area' based on national definitions. There is no universal definition of what constitutes an 'urban area'; definitions vary significantly between countries. For many countries, there is no defined threshold based on inhabitants; other metrics such as population density, infrastructure, or even pre-defined cities may be used.



Source: UN Urbanization Prospects (2018)

OurWorldInData.org/urbanization • CC BY

Fonte: UN Urbanization Prospects (2018)

Il tasso di urbanizzazione globale individuato dalle NU è quindi pari al 55% ma sarebbe in realtà sottostimato. La Commissione europea invece, attraverso il progetto Atlas of the Human Planet, durante il quale sono state confrontate immagini satellitari ad alta risoluzione con i dati dei censimenti nazionali, ha elaborato le definizioni di:

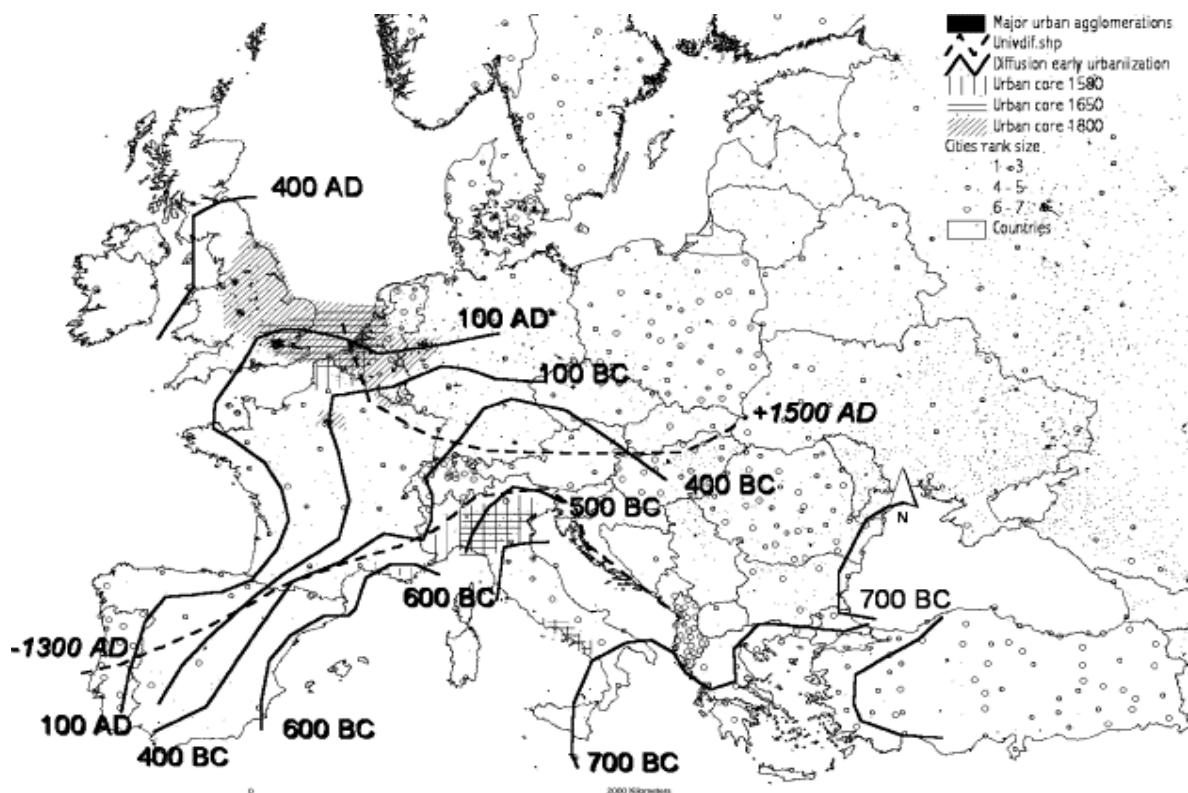
- Centro urbano: numero minimo di abitanti 50.000, densità di popolazione di almeno 1500 persone per chilometro quadrato o una densità di area edificata superiore al 50%.
- Agglomerato urbano: numero minimo di abitanti 5.000, densità di popolazione di almeno 300 persone per chilometro quadrato.
- Rurale: meno di 5.000 abitanti.

tramite le quali ha ottenuto come valore del tasso di urbanizzazione globale l'85%, ben lontano da quel 55%, che in termini di persone si traduce in circa 2 miliardi.

È evidente come il modo in cui si definisce un'area urbana ha un impatto non trascurabile sulle stime della popolazione per cui la Divisione Statistica delle Nazioni Unite al fine di studiare nel modo più corretto il fenomeno dell'urbanizzazione ha cercato di introdurre una definizione unica di area urbana ma nessuna ha avuto successo, quindi l'unica opzione possibile è sembrata quella di mantenere le singole definizioni per i dati nazionali ma usarne una universale per stimare la quota globale.

2. Le fasi principali dello sviluppo urbano europeo

In Europa il processo di urbanizzazione ha avuto inizio nel 700 a.C. nel Mediterraneo orientale con la nascita della civiltà greca, spingendosi fino al Mare del Nord in circa un migliaio di anni, non seguì un andamento lento e graduale, al contrario si alternarono lunghi periodi di rapido sviluppo a periodi di stagnazione e declino, rispecchiando perfettamente l'evoluzione demografica. **Fonte:** <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204603000264>



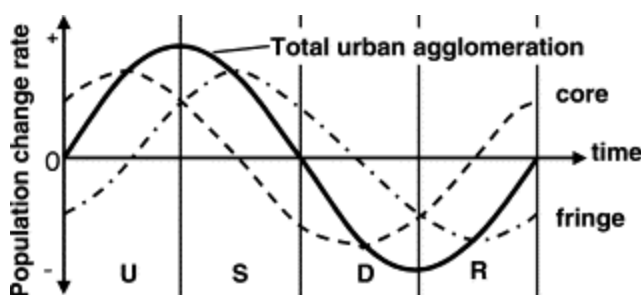
Il fattore maggiormente responsabile della prima fase dello sviluppo urbano europeo, fino al 1000 d.C., fu il miglioramento delle tecniche agricole, essenziale per la formazione di un surplus alimentare che non solo garantì migliori condizioni di vita per la popolazione ma anche il suo moltiplicarsi. La crescita demografica portò ad un aumento della manodopera disponibile, e quindi del numero e della varietà di attività complementari al settore primario che potevano essere svolte. Quest'ultime si concentrarono in un unico luogo, la città, la quale costituiva la struttura più efficiente ad ospitarle ma non solo, favorì anche la circolazione e il commercio dei prodotti che da esse derivavano. Per proteggere i vantaggi provenienti dalla concentrazione di molteplici attività, persone e culture in un unico luogo, le città vennero cintate e fisicamente separate dalle terre rurali circostanti, diventando così centri di innovazione da cui si originarono nuove idee, tecnologie e beni. Ciascun insediamento sviluppò una propria e unica identità dovuta a specifiche combinazioni tra le condizioni naturali del luogo e la sua possibilità di crescere e svilupparsi. In particolare, fu la limitata mobilità e quindi le distanze percorribili giornalmente a contribuire allo sviluppo di due tipi di modelli urbani: una città principale, che dominava un vasto entroterra e gruppi di città più piccole a distanza relativamente vicina. Esempi del primo tipo, per il periodo che va dal 1000 al 1400, furono Parigi, Londra, Lisbona, Napoli e Costantinopoli mentre del secondo le Fiandre e l'Italia settentrionale. Con l'inizio dell'età moderna, l'aspetto delle città iniziò a modificarsi in risposta al processo di accentramento del potere nelle mani di un'unica persona o di una élite, che raggiungerà il suo massimo durante il periodo rinascimentale.

Nel XVI secolo si sviluppò il concetto di città ideale e le piante delle città divennero caratterizzate da strade diritte e ampie che conducevano a piazze monumentali dove si stagliavano le facciate degli edifici simbolo delle nuove sedi del potere. Le disuguaglianze sociali, che le città medievali avevano in qualche modo mitigato, vennero esaltate dalla nuova struttura urbanistica, fenomeno che culminerà nel XVII e XVIII secolo, durante il periodo Barocco quando le città si trasformarono in veri e propri palcoscenici dove tra complicati intrecci di strade e piazze spiccavano enormi palazzi e chiese. Il carattere distintivo di quel periodo fu la maniacale attenzione agli interventi decorativi come fontane, giardini e porticati e alle infrastrutture periferiche necessarie alle industrie. Le zone residenziali iniziarono a differenziarsi e ad acquistare caratteristiche proprie a seconda dello stile di vita e delle occupazioni dei loro abitanti. Dal 1630 al 1750 l'Europa attraversò un periodo di crisi demografica che portò inevitabilmente ad un rallentamento dello sviluppo economico e urbano. Le cause principali del calo demografico furono le varie epidemie di peste che flagellarono il continente a partire dal XIV secolo e che ridussero la popolazione di circa dieci milioni. Altri fattori rilevanti furono: l'aumento dell'età media del matrimonio e quindi la

diminuzione delle nascite, le frequenti carestie dovute sia alle condizioni climatiche sia ai limiti strutturali del settore agricolo che non era riuscito nei secoli precedenti a far fronte all'aumento della domanda e le guerre, in particolare, la guerra dei Trent'anni. A partire dal 1750 molte città iniziarono ad abbattere le mura da cui erano cinte da più di tre secoli e ciò cambiò radicalmente la loro struttura oltre a modificarne l'identità storica. Tuttavia, quest'azione permise la rapida crescita delle industrie e del commercio grazie soprattutto all'avvento di nuove tecnologie e mezzi di trasporto come i treni e la nave a vapore. Infatti, vennero costruite reti ferroviarie in grado di raggiungere le regioni più remote e inaccessibili, che condizionarono non solo lo sviluppo dei villaggi che si dotarono di una stazione ma anche tutto il paesaggio circostante. La mobilità delle persone cambiò grazie a mezzi di trasporto più veloci che agevolarono la migrazione delle masse dalla campagna alla città e più in grande dall'Europa al Nuovo Mondo. All'alba del XX sec. venne introdotta l'automobile che da simbolo di appartenenza alle fasce più ricche della popolazione cittadina divenne, dopo la Seconda guerra mondiale, il mezzo di trasporto principale consentendo così una rapida espansione urbana, la formazione di sobborghi e villaggi metropolitani e città periferiche (Holden e Turner, 1997).

Negli anni '70 la crescita demografica rallentò e le regioni che avevano raggiunto un livello di urbanizzazione più alto assistettero ad una diminuzione della popolazione, che condusse alla fase di contro urbanizzazione. Alcuni modelli suggeriscono uno sviluppo ciclico dell'urbanizzazione-contro urbanizzazione-riqualificazione, che tuttavia non è stato ancora dimostrato (Klaassen et al., 1981, Van der Berg et al., 1982, Champion, 2001) a causa delle modalità con cui i diversi luoghi urbani si sviluppano e l'esistenza di varie definizioni di urbano.

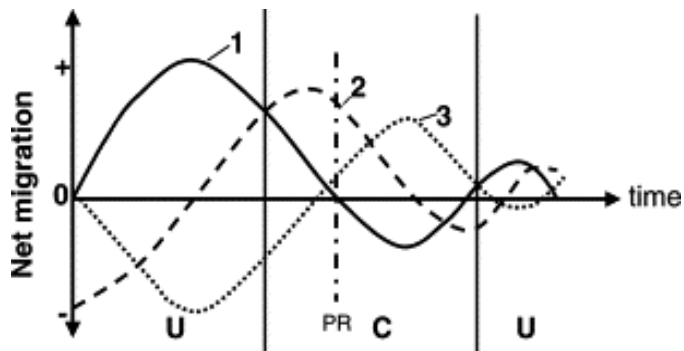
Cyclic model of the stages of urbanization based upon the population change in core and fringe zone of urban agglomerations:



- | | |
|----|-------------------|
| 1. | U=urbanization |
| 2. | S=suburbanization |
| 3. | D=disurbanization |

L'alternarsi della fase di urbanizzazione con quella di contro urbanizzazione è ben spiegato dal modello di urbanizzazione differenziale secondo cui le diverse fasi dovrebbero essere considerate come un'onda di diffusione che prima colpisce le grandi città diffondendosi poi verso gli insediamenti più piccoli.

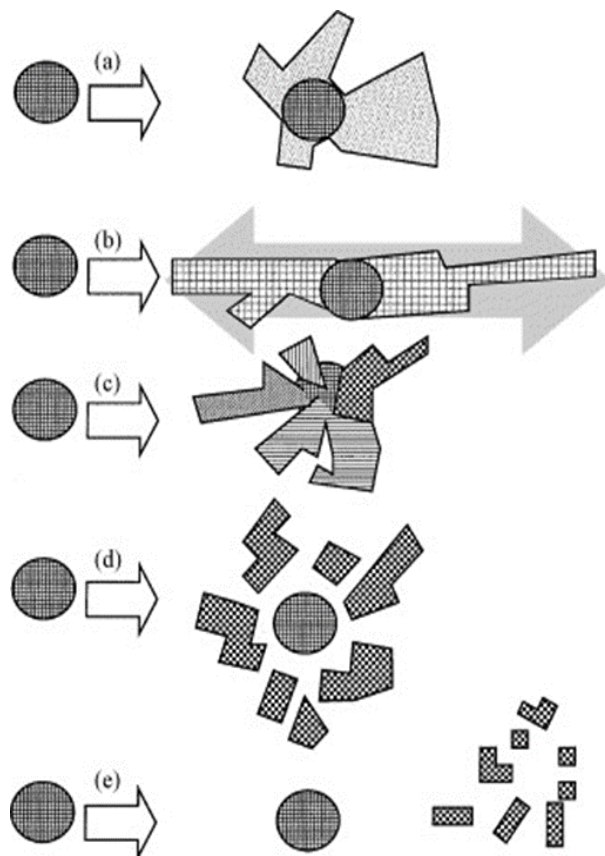
Modello di urbanizzazione differenziale



- U= urbanizzazione
- C= contro urbanizzazione
- PR= inversione della tendenza.
- 1 Ciclo delle città maggiori,
- 2 e 3 Ciclo di città intermedie e piccole

Fonte: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204603000264>

Il passaggio da una fase all'altra del modello dipende principalmente dalle caratteristiche dei terreni che circondano l'area urbana: prezzo, edificabilità e accessibilità. Quando i suddetti diventano completamente edificati ciò che aveva attirato nuove persone a stabilirsi in quei luoghi, come l'accesso agli spazi verdi, i servizi e la sicurezza, vengono persi mentre si costruiscono nuovi insediamenti residenziali in campagne più remote, ma facilmente raggiungibili. In questo modo il processo di urbanizzazione si diffonde per l'intera campagna. Le città seguono modelli di espansione urbana a forma di stella per cui quando le vie di accesso principali risultano essere troppo trafficate, vengono costruite nuove strade periferiche, che stimolano la crescita e le connessioni nelle aree circostanti, le quali attirano nuove attività commerciali e industriali, inoltre, i nuovi collegamenti, consentono lo sviluppo dei villaggi rurali, in funzione della città più vicina. Recentemente è sorto un nuovo fenomeno: lo sviluppo urbano in "mezzo al nulla" generato principalmente dal miglioramento della rete stradale. L'accesso facile e veloce e la disponibilità di spazi aperti a basso costo attirano nuove piccole industrie, attività commerciali, hotel e ristoranti e quei villaggi remoti dove il tempo sembrava essersi fermato, improvvisamente 'esplodono' soprattutto quando vengono "scoperti" dal turismo.



Modelli di sviluppo dei villaggi rurali in Europa:

- (a) ampliato
- (b) estensione longitudinale
- (c) esplosione
- (d) anello largo
- (e) estensione satellitare.

Il cerchio indica il centro del vecchio villaggio; i diversi motivi indicano gli stili di costruzione e usi del terreno differenziati

Fonte: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204603000264>

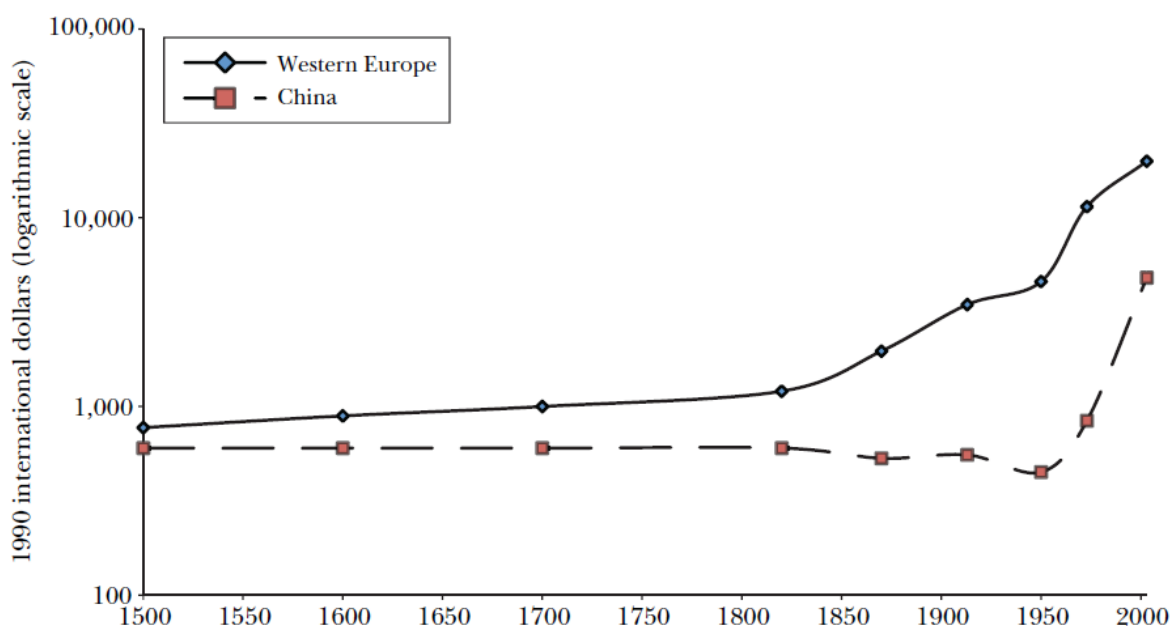
I villaggi rurali possono svilupparsi secondo modelli diversi, a seconda della loro struttura iniziale e del contesto geografico, come raffigurato dall'immagine sopra. L'attuale conformazione urbana europea è il risultato di un processo evolutivo durato oltre due millenni attuato da persone che hanno vissuto o sono migrate in Europa. Esse fondarono, costruirono e svilupparono insediamenti umani nei luoghi più adatti, trasformandoli in città, centri di cultura, commercio e industria grazie alle risorse naturali presenti, alle abilità dei cittadini di coltivare l'entroterra, alla posizione strategica e divennero centri politici di potere, di informazione e di comunicazione. La crescita economica accompagnata dallo sviluppo infrastrutturale ha condotto e condurrà sia le metropoli, come Londra e Parigi ma anche le città di medie e piccole dimensioni a nuovi periodi di benessere. Tuttavia, sussistono anche degli effetti negativi connessi allo sviluppo economico, come l'esplosione dei prezzi dei terreni, la congestione del traffico, il degrado ambientale e l'espansione urbana selvaggia. Per limitarli è possibile individuare quali fattori hanno consentito alle città di prosperare e quelli invece che hanno affossato la crescita urbana. I fattori sono di due tipi: tangibili come la

“localizzazione”, le infrastrutture, la presenza di industrie e servizi moderni, strutture pubbliche efficienti e gestione urbana, un mercato immobiliare diversificato, buone opportunità di istruzione e una ricca vita culturale. I fattori intangibili riguardano gli atteggiamenti delle persone in particolare lo spirito imprenditoriale, che consente di individuare soluzioni innovative per superare gli ostacoli al progresso diffondendo un clima di fiducia e ottimismo che consente alla città di progredire.

3. La Cina come l'Europa?

Il processo di urbanizzazione cinese similmente a quello europeo ha origini molto lontane. Gli storici hanno definito la Cina come la nazione più avanzata dal punto di vista economico e tecnologico nell'epoca premoderna raggiungendo il suo massimo durante la dinastia Song (circa 1200). Tuttavia, tra il 1500 e il 1800, la Cina ha perso il suo primato nei confronti dell'Europa occidentale, infatti, nella prima il PIL pro-capite restò più o meno invariato per tutti e tre i secoli mentre durante lo stesso periodo il PIL europeo crebbe costantemente.

Per capita GDP of China and Western Europe



Fonte: Madison (2007)

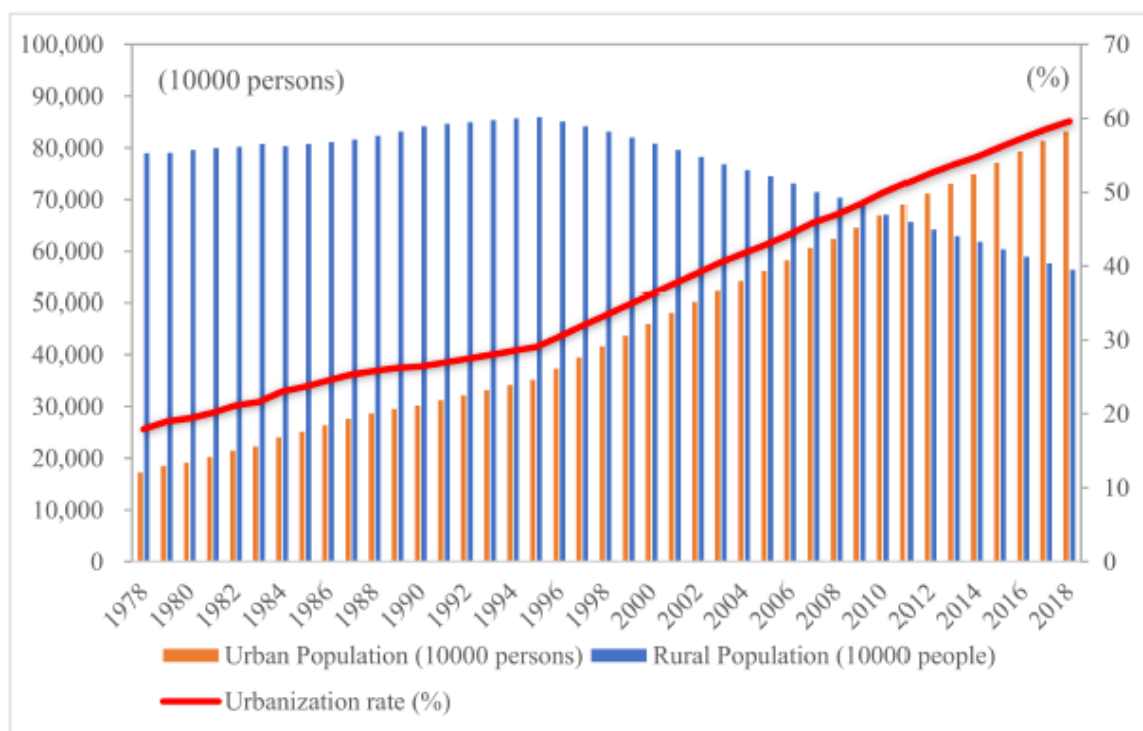
La Cina rimase arretrata economicamente prima della rivoluzione industriale, che diede invece un importante impulso alla crescita economica europea, cioè durante il periodo delle dinastie Ming (1368 -1644) e Qing (1644 -1911) che con le loro politiche isolazionistiche soffocarono l'innovazione e le attività commerciali in Cina.

Il divario tra la prestazione economica europea e quella cinese tra il XIX secolo e la prima metà del XX fu causato dal sistema politico-istituzionale imperiale che protesse gli interessi

dell'élite, la famiglia imperiale, i membri della burocrazia e la nobiltà locale, che si opponevano all'investimento di risorse per lo sviluppo di nuove tecnologie che avrebbero dato nuova vita al sistema economico cinese. Quest'ultimo si indebolì fino a crollare in seguito alle due guerre dell'oppio contro la Gran Bretagna nel 1840 e 1850 e la guerra sino-giapponese del 1894-95. Prima dei suddetti conflitti, l'urbanizzazione era orientata alle aree rurali al fine di favorirne la comunicazione con le aree urbane. In seguito, con l'invasione del capitalismo, che ha consentito lo sviluppo dell'industria moderna e del commercio, le città cominciarono a prosperare e avevano bisogno di sempre più manodopera, ciò ha portato alla migrazione continua della popolazione dalle campagne alla città, ma il processo di industrializzazione non portò ai miglioramenti sperati a causa delle numerose guerre civili e della Seconda guerra mondiale; infatti, il PIL tra il 1800 e il 1950 diminuì.

Negli ultimi quarant'anni il tasso di urbanizzazione è passato dal 18,92% del 1978 al 59,59% del 2018. Nel 1978, la popolazione che viveva nelle aree urbane era di 17,254 milioni mentre quella che viveva nelle campagne era di 79,014 milioni. Mentre i numeri attuali sono rispettivamente 83,137 milioni e 56,401 milioni. L'Europa avrebbe impiegato circa un centinaio di anni per conseguire un tale progresso.

Variazioni nella distribuzione della popolazione urbana e rurale in Cina. Fonte: China Statistical Yearbook 1979-2019.

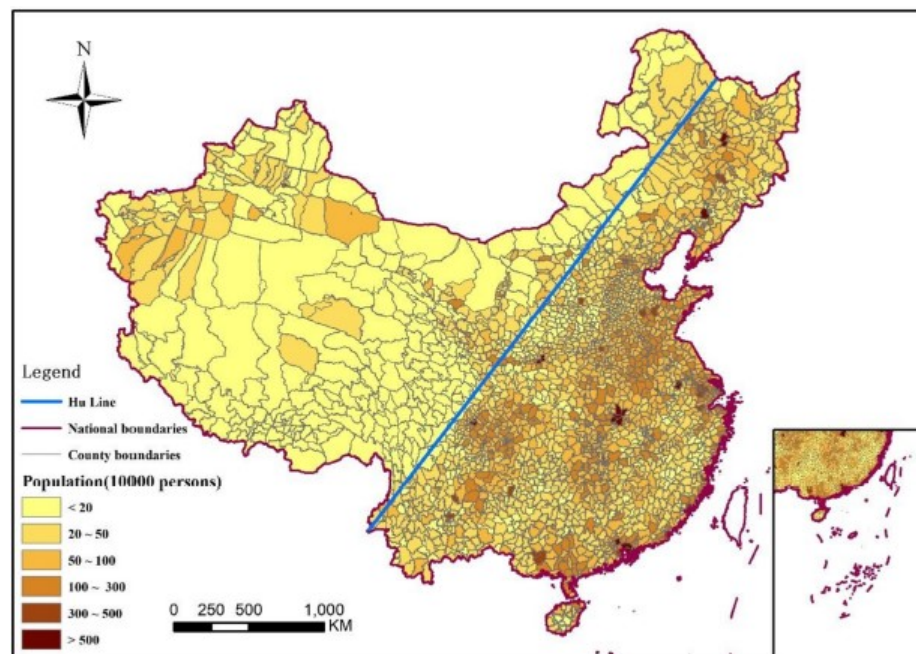


Fonte: China Statistical Yearbook 1979–2019

Il territorio cinese può essere suddiviso in tre regioni a seconda delle loro caratteristiche fisiche: la regione orientale caratterizzata da clima tropicale umido, la steppa arida della

regione nordoccidentale e la regione alpina del Qinghai; che tali diversità hanno influenzato le modalità di distribuzione della popolazione. Inoltre, nel 1958 il governo istituì il sistema di registrazione *Hukou* per regolare la migrazione della popolazione, esso consisteva nell'assegnare a ciascun cittadino lo stato di appartenenza ad un Hukou rurale o ad uno non rurale in una determinata provincia e per passare da uno all'altro o da una all'altra provincia era necessario ottenere l'approvazione delle autorità locali. Fino al 2003 trasferirsi o lavorare in un Hukou diverso da quello assegnato era vietato e questo sistema così severo iniziò ad alleggerirsi solo con l'aumento della domanda di manodopera nelle industrie manifatturiere dell'area costiera.

Distribuzione della popolazione della Cina nel 2015. Fonte: 1% Indagine Campionaria Nazionale 2015.



Fonte: 1% National Population Sample Survey 2015

L'aumento della domanda della forza lavoro dipese dagli investimenti nell'industria pesante che il governo cinese fece in quegli anni. I fondi adoperati vennero raccolti limitando il consumo privato e fissando prezzi bassi per i beni prodotti dall'agricoltura, strategia che divenne insostenibile a causa della carestia del 1959 e soprattutto non portò all'aumento del PIL.

Negli anni Settanta il settore industriale era caratterizzato da imprese possedute dallo Stato, la maggior parte delle quali erano inefficienti poiché allocavano le proprie risorse in base a piani politici e non alle effettive richieste del mercato.

Nonostante queste premesse il tasso di crescita del PIL pro-capite crebbe del 3% tra il 1952 e il 1978; la causa principale fu l'aumento di capitale e del lavoro in particolare è degno di nota

il cambiamento nelle percentuali di occupazione della popolazione nei vari settori: nel 1978 il 69% della forza lavoro era occupata nel settore primario, percentuale che scese al 26 % nel 2007 mentre nello stesso periodo gli occupati nel settore industriale passarono dal 15% al 62%.

Il quindicesimo congresso del partito comunista del 1997 fu la svolta per l'economia cinese che finalmente poteva contare sulle imprese private che crebbero rapidamente grazie alla riduzione delle barriere commerciali, soprattutto in seguito all'entrata nel WTO.

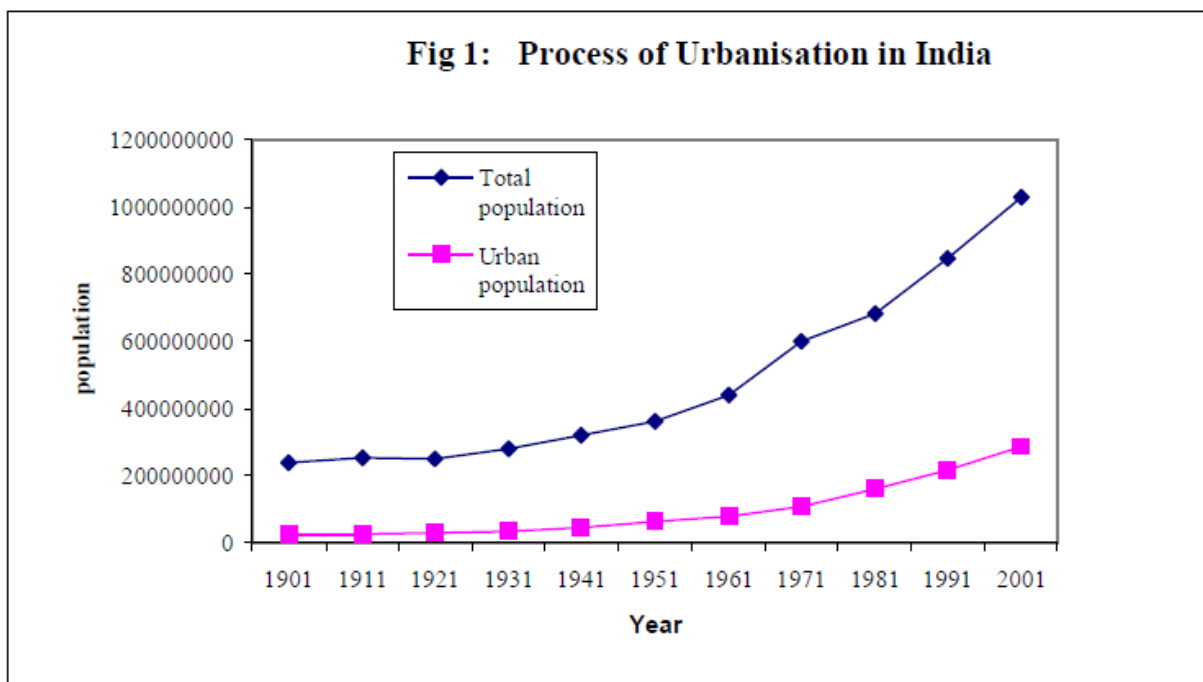
Il processo di urbanizzazione cinese, dunque, fu strettamente legato all'industrializzazione come nel caso europeo ma con alcune differenze. Due sono le più significative: il tempo e il rapporto tra l'area urbana e quella rurale. Il processo di urbanizzazione e di sviluppo economico, infatti, in Europa durò circa 2000 anni, mentre quello cinese solo 200. In Europa le politiche di urbanizzazione si erano focalizzate sulla città e furono attuate grazie all'aumento della ricchezza derivante dalla nascita delle imprese private. La Cina invece ha cercato per molto tempo di promuovere parallelamente lo sviluppo delle aree urbane e di quelle rurali, limitando la migrazione interna della forza lavoro e le imprese, che essendo di proprietà dello stato non operavano seguendo il mercato ma la politica, rallentando così la sua scalata tra le potenze economiche mondiali di circa settant'anni.

CAPITOLO II

CONSUMER CITIES: IL FENOMENO DELL'URBANIZZAZIONE SENZA INDUSTRIALIZZAZIONE

1. La pseudo-urbanizzazione indiana

L'India a partire dalla metà del XX secolo, precisamente nel 1947, in seguito alla proclamazione dell'indipendenza dal Regno Unito, ha iniziato il suo processo di urbanizzazione, che ha portato il numero di abitanti nelle città a quota 28.53 milioni e la popolazione totale a 1,02 miliardi nel 2001, ma il fenomeno sembra non arrestarsi e oggi la popolazione totale indiana è di 1,4 miliardi.



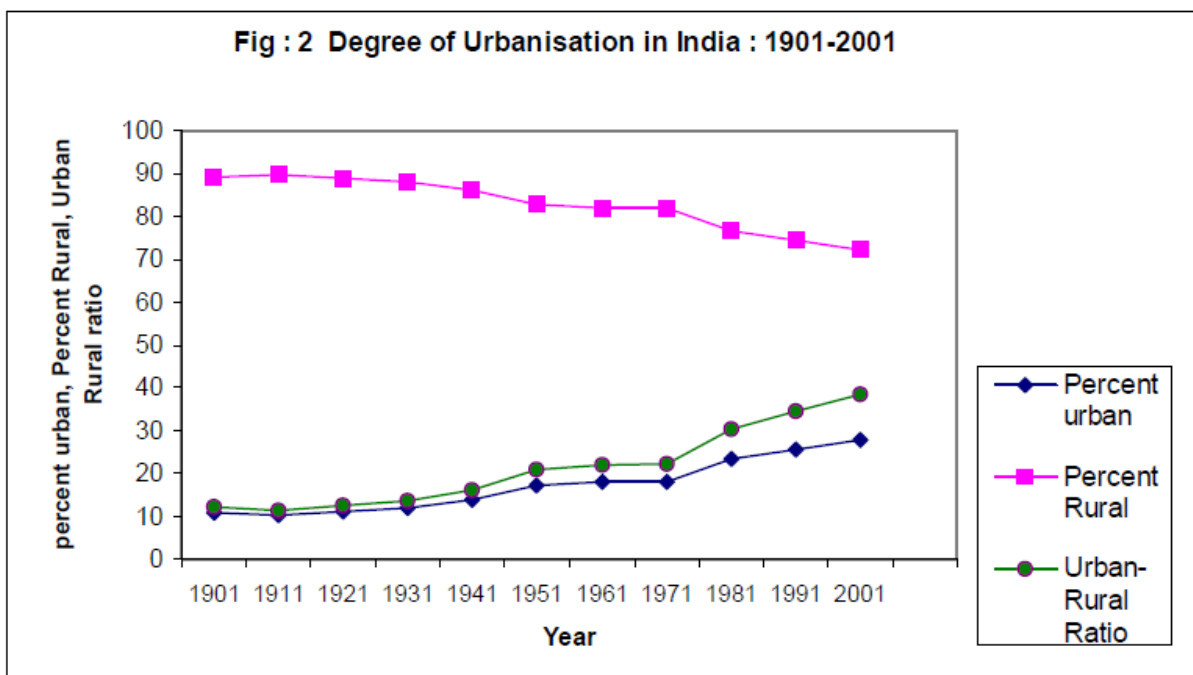
Fonte: Fig.1 “Urbanisation in India”, Pranati Datta, 2006

Per definire il livello di urbanizzazione si è tradizionalmente adoperato il numero di abitanti di un'area urbana, e calcolato le percentuali di popolazione residente in città e in campagna come segue: $[(U/P) * 100]$, $[(R/P) * 100]$

- U = numero di abitanti dell'area urbana,
- R = numero di abitanti dell'area rurale
- P = popolazione totale.

Il rapporto U/P ha limite inferiore 0, ciò sta a significare che tutta la popolazione vive in campagna, mentre il limite superiore è 1, cioè tutta la popolazione risiede in un'area urbana. Il grafico successivo mostra come le percentuali sono variate nell'ultimo secolo dal 1901 al 2001. Per il rapporto U/P si è passata dall'11% al 28% mentre il rapporto R/P dall'89% 72%.

U/R invece indica quanti abitanti della campagna corrispondono a cento della città, l'ultima stima risalente al 2001 riporta 38 abitanti nell'area urbana per 100 abitanti dell'area rurale.



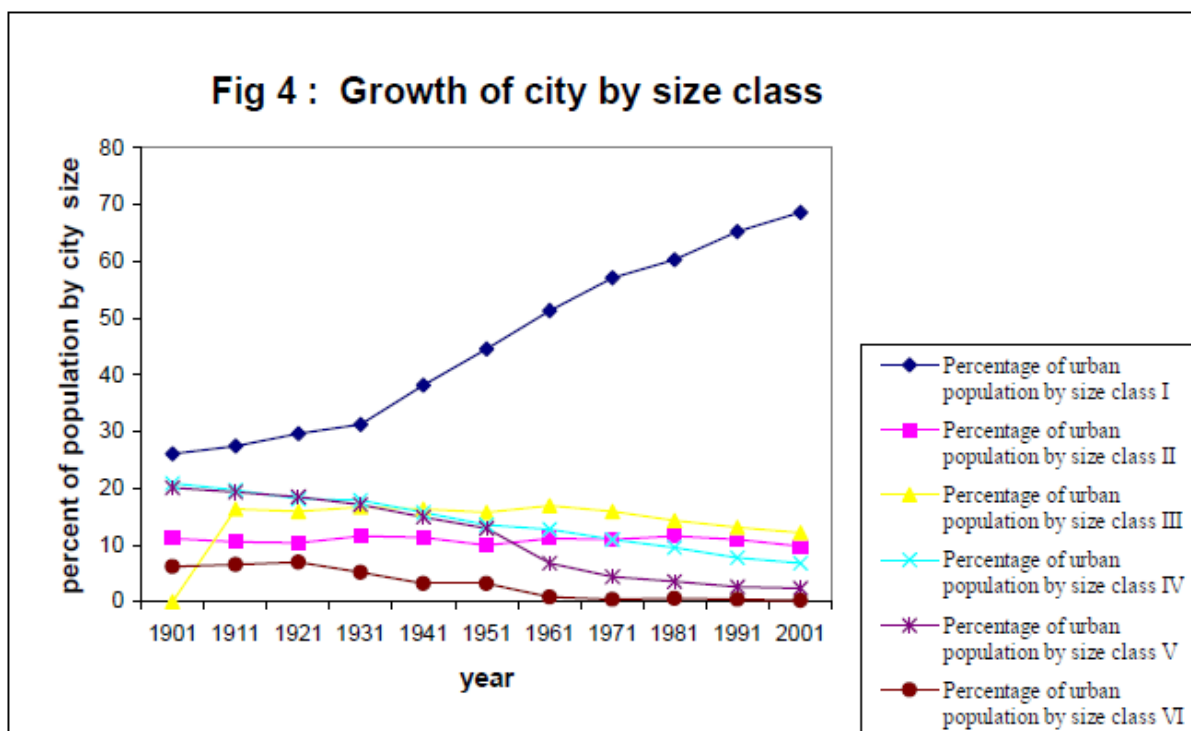
Fonte: Fig.2 “Urbanisation in India”, Pranati Datta, 2006

L'India al contrario di altri paesi in via di sviluppo ha seguito un processo di urbanizzazione relativamente lento e dall'andamento irregolare. Infatti, non si osserva una crescita costante della popolazione ma periodi di rapida crescita si alternano ad altri in cui la popolazione è addirittura diminuita. Questo fenomeno dipende principalmente dalle modalità con cui sono sviluppate le città. Con il censimento del 1901 le città indiane sono state divise in sei classi sulla base del numero di abitanti:

- Classe I: più di 1,000,000 abitanti
- Classe II: tra i 50,000 e il 1,000,000 di abitanti
- Classe III: tra i 20,000 e i 50,000 di abitanti
- Classe IV: tra i 10,000 e i 20,000 di abitanti
- Classe V: tra i 5,000 e i 10,000 di abitanti
- Classe VI: meno di 5000 abitanti

Le città di Classe I, IV e V, nell'anno del censimento, accoglievano le percentuali più alte di popolazione, rispettivamente il 26% il 21% e il 20%. Un secolo dopo le città classificate di Classe I ospitavano il 69% della popolazione e seconde sul podio si trovavano le città di Classe III con il 12%. Ciò significa che le grandi città hanno continuato ad espandersi mentre le più piccole si sono svuotate oppure sono riuscite ad ingrandirsi a loro volta e diventare città

di Classi più elevate. Il grafico seguente mostra le diverse percentuali di popolazione che le città divise nelle sei classi hanno accolto nel secolo oggetto di studio.



Fonte: Fig.4 “Urbanisation in India”, Pranati Datta, 2006

Il modello di urbanizzazione Indiana si basa: sulla concentrazione della popolazione nelle grandi città, a causa della crescita naturale della popolazione, dell’immigrazione e della riclassificazione del territorio (Bhagat, 1992) e sull’accentramento delle attività produttive in un unico luogo. (Kundu, 1983). Gli studiosi Pathak e Mehta hanno descritto il processo come il risultato di un’esplosione demografica determinata da cause naturali, della natura umana, relegando la migrazione delle masse, dalle aree rurali, ad un ruolo marginale. Il flusso migratorio si origina non per la forza attrattiva delle possibilità e delle attività economiche che offre la città, infatti, le aree urbane e quelle rurali sono ugualmente povere, ma coloro che si sono spostati per primi per migliorare le proprie condizioni di vita, hanno trascinato con sé tutti gli altri. Questo fenomeno è stato definito da Davis e Golden: "over-urbanization" (Kingsley Davis and Golden, 1954) mentre altri, come Breese (Breese, 1969) hanno usato il termine pseudo-urbanizzazione, per indicare che povertà urbana e rurale coesistono, perché la città non è sufficientemente dinamica e non offre i servizi e le possibilità necessarie per garantire migliori condizioni di vita. Per chi resta nelle aree rurali più a lungo, il trasferimento nelle città diventa una sorta di male necessario per non rimanere isolati. Reza e Kundu (1978) hanno definito quella indiana un’urbanizzazione disfunzionale, perché l’accrescimento della città è stato generato dal solo aumento della popolazione per cause naturali ma non è stato né

originato né seguito da un adeguato supporto economico per cui il crollo dei servizi e della qualità della vita nelle città ormai megalopoli è stato inevitabile. I problemi che derivano da un'urbanizzazione sbilanciata come questa sono: insufficienza di alloggi, che incrementa lo sviluppo di insediamenti abusivi come le baraccopoli, trasporti carenti, inadeguatezza del sistema idrico e quindi mancanza di acqua potabile sicura e un adeguato sistema fognario, inquinamento e carenza di infrastrutture come scuole e ospedali. Una possibile soluzione al sovrappopolamento delle megalopoli potrebbe essere data dall'investire nuove risorse nelle città di medie e piccole dimensioni per sviluppare una base economica forte al fine di reindirizzare i flussi migratori verso quest'ultime. Infine, particolare attenzione dovrebbe essere rivolta alla corretta pianificazione urbana, che dovrebbe focalizzarsi sul miglioramento delle infrastrutture in particolare quelle delle aree urbane recentemente annesse senza dimenticare il recupero e il restauro degli edifici storici.

2. Un confronto tra India e Cina

Il processo di urbanizzazione cinese e quello indiano non è ancora concluso, essendo Cina e India paesi in via di sviluppo; tra le due ci sono molte somiglianze ma esistono altrettante differenze e per comprenderle è necessario analizzare i seguenti fattori: demografia, natura del territorio e crescita urbana, trasporti e infrastrutture, crescita economica e sistema politico. Gli studi delle Nazioni Unite mostrano come la popolazione indiana sia cresciuta molto più velocemente di quella cinese, quest'ultima infatti sarebbe stata limitata dalla politica del figlio unico adottata dal governo cinese nel 1979 e abolita solo nel 2013. Entrambi i Paesi hanno osservato un aumento della popolazione urbana ma generato da cause differenti: mentre in Cina la migrazione dalle aree rurali era dovuta principalmente alla nascita di nuove fabbriche nelle città, che generavano nuovi posti di lavoro e consentivano alle famiglie di migliorare la propria condizione economica, in India i flussi migratori verso le aree urbane si originarono a causa della progressiva dismissione delle campagne. Sia in India che in Cina il cuore della crescita economica sono state le megalopoli cioè quelle città con più di dieci milioni di abitanti, nella prima si trovano Mumbai, Calcutta e Delhi; nella seconda Beijing, Shanghai e Chongqing. Lo sviluppo di queste enormi città ha accresciuto la domanda di terreni edificabili e sottoposto ad un'elevata pressione i trasporti pubblici e le infrastrutture quali scuole e ospedali che non sono riuscite a progredire con la stessa velocità dell'area urbana. L'insufficienza dei trasporti pubblici e l'aumento del reddito per chi riusciva a trovare lavoro hanno fatto impennare la vendita e l'uso di mezzi privati contribuendo così in elevata percentuale all'inquinamento non solo atmosferico ma anche idrico. Tra il 1972 e il 2002 in entrambi i Paesi crebbe il reddito medio pro-capite; nel periodo analizzato il reddito cinese

rimase sempre al di sopra di quello indiano aumentando di tre punti percentuali in trent'anni come mostrato dagli studi dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico. La popolazione urbana è cresciuta sia in Cina che in India ma si è distribuita in maniera differente. In Cina, tra il 1975 e il 2003, gli abitanti delle città sono raddoppiati e l'area sviluppata è triplicata, passando da 9386 a 28 308 km², la popolazione si è quindi diffusa nelle nuove periferie e la densità abitativa dei sobborghi è minore rispetto alle parti più vecchie delle città. Molte famiglie a basso e medio reddito in Cina si sono trasferite nelle aree suburbane periferiche a causa della mancanza di alloggi a prezzi accessibili nel centro e di programmi di riqualificazione urbana. Con la popolazione anche le fabbriche sono state decentralizzate e trasferite nelle periferie dove sono state riunite in parchi industriali e tecnologici al fine di portare anche nelle aree rurali il vento del cambiamento. Lo stesso tipo di decentramento è stato studiato in India, attuato tramite le politiche deliberate dal governo per decongestionare i centri urbani sovraffollati. Le suddette politiche consistono in: regolamenti sull'uso del territorio che definiscono il rapporto tra le superfici dei piani e le aree del centro città, in questo modo si limita l'altezza degli edifici e la densità di sviluppo nel centro (Padam e Singh, 2001; Bertraud, 2002). L'uso del suolo nelle regioni suburbane è regolato da norme meno severe rispetto alle città, e i governi locali pubblicizzano le loro politiche più permissive per allontanare lo sviluppo economico dal centro alle periferie. Analogamente alla Cina, ogni grande città indiana ha raggruppato le proprie fabbriche in grandi parchi tecnologici, favorendo ulteriormente il decentramento della popolazione e dell'industria. Mentre la nascita dei sobborghi urbani intorno alle città cinesi è in parte pianificata e accompagnata dalla fornitura di infrastrutture pubbliche di base, in India invece la periferia sorge quasi spontaneamente e difficilmente si trovano servizi di carattere pubblico adeguati (Ramachandran, 1989). Per entrambi i paesi oggetto di studio, la povertà urbana costituisce una grave piaga più antica in India che in Cina. Nel 2000, il 25% della popolazione urbana dell'India era scesa sotto la soglia minima di povertà (Ministero delle Finanze, 2002; 2004), rappresentata dal reddito minimo necessario per evitare che una famiglia muoia di fame (Banca Mondiale, 2005). Invece solo il 6% della popolazione urbana cinese è caduta sotto la soglia di povertà stabilita dal governo cinese, che è in media 225 dollari pro capite/anno (900 dollari a parità di potere d'acquisto), ma varia da una regione all'altra a causa delle differenze nel costo della vita (Ministero degli Affari Civili della Cina, 2005). Il numero dei poveri urbani è in rapido aumento nelle città cinesi e indiane, dal 1990 soprattutto a causa della crescente disoccupazione e della massiccia migrazione dalle aree rurali.

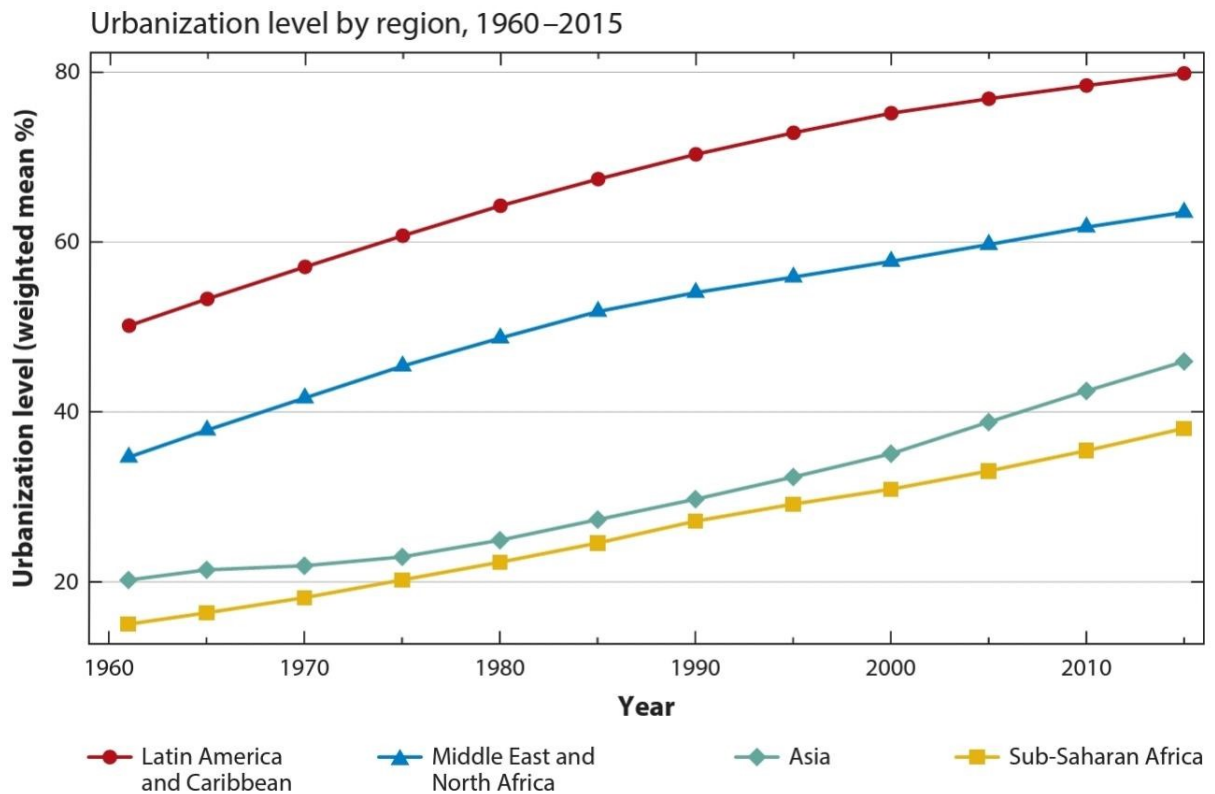
Di seguito una tabella riassuntiva delle somiglianze e differenze tra sviluppo urbano cinese e indiano

Category	Similarities	Differences
Per-capita income	Both countries remain relatively poor compared with Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) countries, with per-capita incomes only about one-tenth as high as in North America and Western Europe.	Economic growth has been roughly twice as rapid in China as in India since the 1980s. By 2005, China's per-capita income was almost 50% higher than India's.
Land use and urban growth	Both countries are still primarily rural but are urbanizing rapidly, with especially rapid growth of the largest cities.	Indian cities are increasingly being surrounded by unplanned, haphazard suburban sprawl, while Chinese cities remain fairly compact and well planned, even as they grow outward to accommodate increasing populations.
Government transport investments	Weak transport infrastructure for many decades, but with increased government investment in recent years, especially in roadways.	China has been investing huge amounts in new urban development and transport infrastructure in recent years, both for roads and rail, while India has much more limited government funding available and has invested much less and more recently than China in its transport infrastructure.
Economic growth	Economic growth is concentrated.	China's growth has been fastest along the south-eastern coast, while in India it is concentrated in the largest cities of several different regions.
Political system		China has a centralized and autocratic system whereas India is a democracy.

Fonte: <https://www.mdpi.com/journal/land>

3. L'Africa sub-sahariana

L'urbanizzazione in Africa sta avvenendo ad una velocità mai vista prima, in sessant'anni il tasso di urbanizzazione è passato dal 15% al 40% del piano previsto dalle Nazioni Unite per il 2050. Diversamente da quanto avvenuto in Asia il processo non è accompagnato da un aumento del reddito; infatti, nel 1994 quando il continente asiatico aveva superato il livello di urbanizzazione del 40%, il PIL medio pro-capite era di 3.617 dollari mentre quello africano è di soli 1.000 dollari. Ai bassi livelli di reddito si aggiunge l'elevata concentrazione della popolazione nelle città più grandi rendendo difficile fornire i servizi essenziali a causa della mancanza di investimenti nelle infrastrutture essenziali.



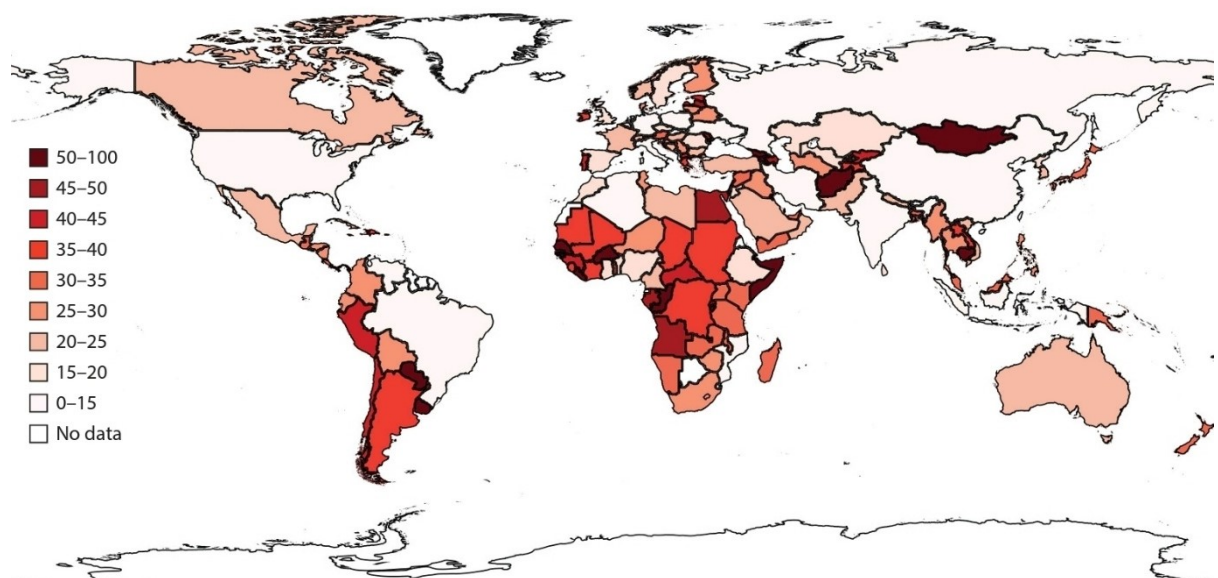
Fonte: Data taken from U. N. (2015)

L'urbanizzazione africana non è spinta né dall'aumento della produttività nel settore primario né dallo sviluppo industriale, tuttavia, la popolazione continua a migrare verso le città. Questo fenomeno è spiegato dagli studi di Gollin per cui le città crescono in seguito all'aumento dei consumi di beni non commerciabili associati all'aumento della spesa per le risorse, secondo quanto stabilito dalla teoria delle città di consumo (Glaeser et al. 2001). La suddetta teoria prevede come ipotesi che la produzione alimentare sia un'attività rurale, mentre i beni commerciabili e non commerciabili sono prodotti nelle città e venduti solo internazionalmente poiché non esiste un mercato interno. Generi alimentari e beni commerciabili supplementari vengono acquistati sul mercato mondiale da paesi che hanno un vantaggio comparativo in queste aree, che a loro volta acquistano dalle regioni africane beni non commerciabili urbani generando un aumento della domanda di manodopera in città.

Gli studi condotti da Gollin et al. (2016) confrontano il livello di urbanizzazione con la quota di PIL rappresentata dall'industria manifatturiera e dai servizi e il livello di urbanizzazione con la quota di PIL generata dalle esportazioni di risorse naturali. Mentre per l'Asia esiste una chiara associazione positiva tra la quota di produzione e servizi nel PIL e il livello complessivo di urbanizzazione, per le regioni africane tale relazione non esiste, sono correlate

invece l'urbanizzazione e le esportazioni di risorse naturali. Infatti, i Paesi più urbanizzati sono i maggiori esportatori di risorse naturali e sono Angola, Gabon e Nigeria con il petrolio, Botswana, Liberia e Sud Africa con diamanti e oro, Zambia con il rame e la Costa d'Avorio con il cacao.

La peculiarità dell'urbanizzazione africana è la concentrazione della popolazione nelle città primate cioè la città più grande di una regione, stato o provincia sproporzionalmente maggiore rispetto a tutte le altre. Gli economisti misurano la concentrazione urbana con il primato, cioè la quota della popolazione urbana totale nella più grande città di un paese (Rosen & Resnick 1980, Ades & Glaeser 1995, Davis & Henderson 2003). La figura successiva, realizzata con i dati raccolti dalle Nazioni Unite nel 2015, mostra come le regioni sub-sahariane abbiano il più



alto livello di primato regionale.

Fonte: Annu. Rev. Econ. 2018.10:287-314. Downloaded from www.annualreviews.org.

Henderson mostra che un primato eccessivo limita la crescita del reddito perché le risorse sono sperperate in città sovradimensionate e congestionate. Molti paesi africani sono troppo piccoli perché vi sorgano altre aree metropolitane diverse dalla città primate. Inoltre, quest'ultime non sono enormi su scala globale, fatta eccezione per Lagos che ha una popolazione di 21 milioni di persone. Lo studio condotto da Castells-Quintana (2017), dimostra che l'aumento del primato riduce il PIL nazionale nei Paesi con scarse infrastrutture, e che questa condizione cesserà solo quando almeno il 50% dei residenti urbani avrà accesso a servizi di base come servizi igienici ed elettricità. Le città africane per evolversi dovranno diventare più competitive a livello internazionale nel settore manifatturiero o dei servizi commerciabili (Venables 2017) investendo in infrastrutture, accessibilità e mezzi di trasporto,

istruzione e formazione. Attualmente la percentuale di occupati nel settore manifatturiero è inferiore al 13%, e la quota di occupati nel settore finanziario, assicurativo e immobiliare raggiunge appena il 15%. Il resto della forza lavoro è impiegata nell'agricoltura e il commercio locale. Tra i fattori che bloccano lo sviluppo delle industrie manifatturiere nell'Africa subsahariana, c'è lo sfruttamento delle risorse naturali che tende ad escludere l'industria manifatturiera. Gylfason (2001) sostiene che, poiché l'estrazione delle risorse non richiede manodopera qualificata, si trascura l'importanza di istruzione e innovazione. Inoltre, le istituzioni per sfruttare questa fonte di ricchezza intraprendono progetti infrastrutturali troppo complessi che non riescono a portare a termine. Il processo di urbanizzazione dell'Africa non è guidato dall'industrializzazione, infatti, molte città fatta eccezione per quelle primarie sembrano esistere proprio per servire l'agricoltura e per ospitare gli agricoltori. Inoltre, il livello di industrializzazione nelle città secondarie risulta stagnante a causa dell'assenza di infrastrutture adeguate che non possono essere costruite perché mancano i fondi necessari che vengono reperiti dal reddito dei cittadini. Nel caso in cui le strutture essenziali fossero costruite le istituzioni, comunque, non sarebbero in grado di gestirle al meglio perché finora non è stata data l'adeguata importanza a istruzione e formazione di figure professionali.

CAPITOLO III

IL FUTURO DELL'URBANIZZAZIONE

1. La situazione in Europa oggi

Nel corso dei secoli, in Europa, le città hanno rappresentato il mezzo per sfuggire alla povertà e raggiungere condizioni di vita migliori, ma qual è oggi il loro ruolo considerando gli importanti mutamenti sociali ed economici avvenuti nel XX secolo e agli inizi del XXI? A partire dagli anni Ottanta del secolo scorso, la società e l'economia dei Paesi occidentali hanno iniziato una lunga fase di transizione, non ancora conclusa, che ha portato alla nascita di nuovi equilibri politici e modelli socio-economici. In particolare il concetto di sviluppo industriale da sempre definito solo in termini quantitativi, ha assunto nuovi parametri e valori. A causa del fenomeno noto come "deindustrializzazione", che ha colpito l'Europa negli ultimi trent'anni, si è assistito ad una radicale e complessiva riorganizzazione delle città. Gli studi dell' European Institute for Comparative Urban Research (Rotterdam), evidenziano come le città europee, da sempre luogo di elaborazione di idee e processi innovativi, per sopravvivere al passaggio dall'era industriale a quella post-industriale, abbiano dovuto elaborare nuove strategie e strumenti per riempire i vuoti fisici e sociali lasciati dalla progressiva scomparsa delle tradizionali fabbriche. I suddetti studi riportano come esempi le città di Torino, Londra, Marsiglia, Rotterdam e Manchester che da città manifatturiere sono diventate incubatrici di servizi per le persone e la produzione. Gli insediamenti urbani hanno smesso di essere semplicemente il luogo dove costruire fabbriche e abitazioni diventando invece attori politici, economici e sociali chiamate a gestire forze e risorse provenienti da oltre i confini nazionali e destinate a definire i nuovi equilibri territoriali. Le vere protagoniste sono le città al centro delle Regioni Economiche, "unità territoriali flessibili che appaiono di difficile delimitazione geografica in quanto sono il risultato di dinamiche economiche e politiche ancora in fase di sedimentazione", collegate tra loro grazie ad una vasta rete stradale e ferroviaria, che vengono scelte come sede dalle nuove imprese, perché più efficienti dal punto di vista delle infrastrutture, con un impianto urbanistico avanzato, una migliore qualità della vita; inoltre, la presenza di università e di centri di ricerca le rende capaci di intercettare finanziamenti e progetti internazionali. Esempi di questo fenomeno sono: l'asse Torino-Lione, la zona sovranazionale di Londra, Bruxelles, Amsterdam e il bacino della Ruhr e la città svedese di Malmö collegata attraverso l'avveniristico ponte di Oresund alla Danimarca. Ciascun insediamento urbano compete con gli altri per occupare i nodi centrali delle reti di trasporto e comunicazione, per poter ospitare eventi come i giochi olimpici, i campionati

mondiali di calcio, le esposizioni internazionali e altre manifestazioni che attirando l'attenzione di milioni di spettatori consentono nuovi investimenti e operazioni di trasformazione urbanistica. Tuttavia è necessario evitare di cadere nella formazione di organismi urbani eccessivamente giganti, quali mega-cities o metro-regions, che originano gravi problemi di gestione e di costi sul consumo delle risorse naturali cioè suolo e acqua e sulla produzione di sostanze inquinanti, senza, inoltre, dimenticare gli effetti sociali negativi in termini di sicurezza e ghettizzazione di alcune fasce della popolazione. Sono quindi in atto degli studi per determinare quali strategie politiche adottare o evitare affinché un'eccessiva e incontrollata concentrazione della popolazione, derivante da immigrazione clandestina, abusivismo edilizio e marginalizzazione, non trasformi le città da fattore di crescita in elemento di insuccesso e persino arretratezza. I suddetti studi hanno portato l'Europa a ripensare le sue città, promuovendo nuove politiche urbane a livello comunitario, rivolte ad uno sviluppo sostenibile ed inclusivo, già nel 1997, con la Comunicazione "La problematica urbana: orientamenti per un dibattito europeo" e successivamente con la Carta di Lipsia e la Dichiarazione di Toledo nel 2007, la Commissione europea aveva formalizzato degli obiettivi comunitari per rafforzare o creare nuove intese tra gli stati membri e restituire alle città il loro ruolo di centri di integrazione socio-culturale, di fonte di prosperità economica e di sviluppo sostenibile.

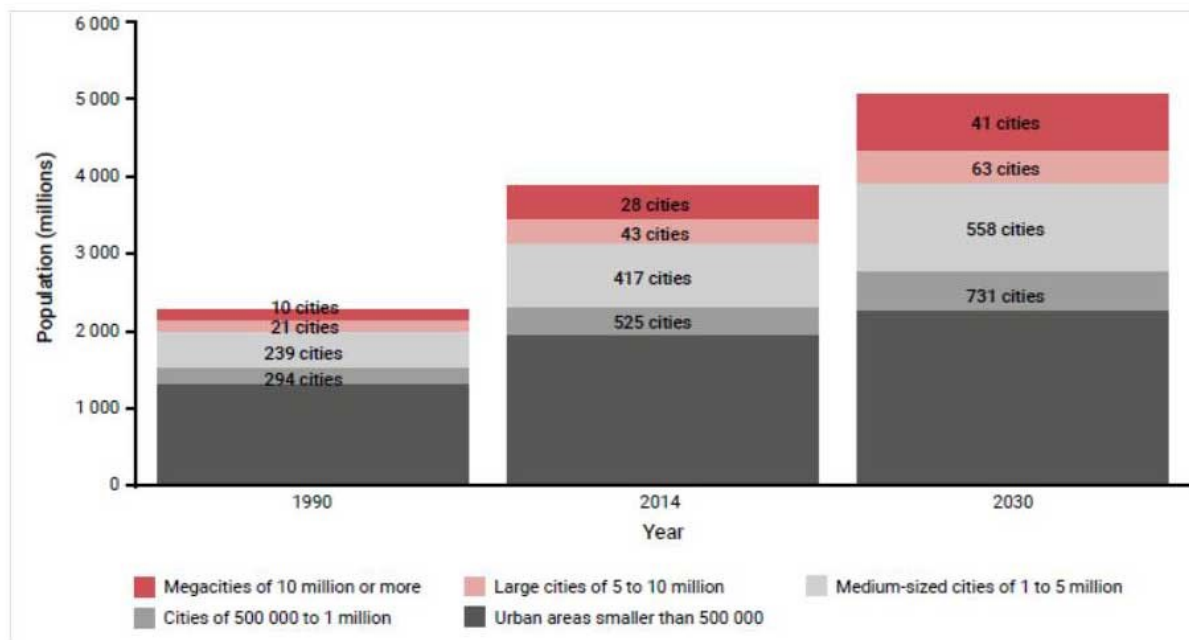
La dichiarazione "Europa 2020" definisce il concetto città "del futuro" proponendo progetti di rigenerazione urbana mirati al raggiungimento dell'efficienza energetica, al rinnovamento del settore edilizio e allo sviluppo dei trasporti pubblici. Dal 2013, sono stati compiuti grandi passi avanti grazie all'avvio della politica europea per le "Città intelligenti" attraverso la "European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities" che contiene le direttive sulla qualità dell'aria e sul rumore, le politiche sulle migrazioni, le misure volte a ridurre la congestione del traffico.

In più di vent'anni di incontri e documenti, l'Europa ha finalmente definito quali saranno le sue "città del futuro": città grandi o medie, in grado di generare nuove opportunità e raccogliere le risorse adeguate anche al di fuori dei confini nazionali per affrontare le nuove sfide dell'era post-industriale.

2. Le urban giants del continente asiatico

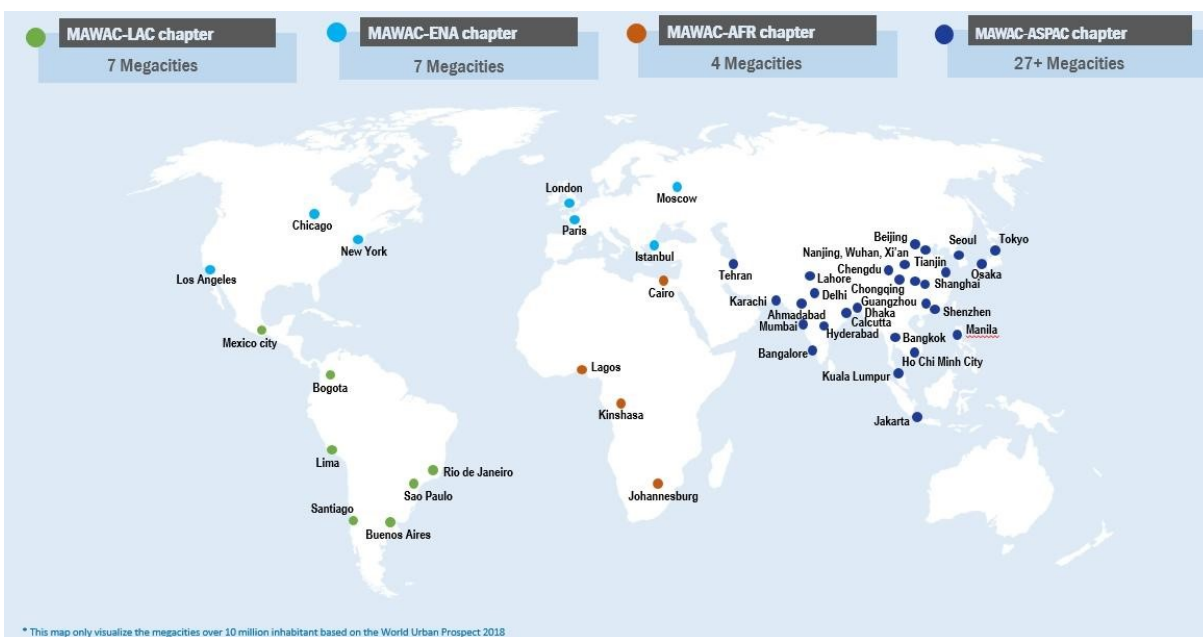
L'Asia è il continente che ospita le più grandi megalopoli del pianeta, nel 1990 c'erano 10 megalopoli che ospitavano 153 milioni di persone, nel 2014 sono diventate 28 con 453

milioni di persone, ovvero il 12% del totale; nel 2016 erano 31, mentre continua a crescere anche la popolazione delle città medio-grandi.



Fonte: <https://www.biosost.com/images/hub/hub279.jpg>

Il Paese che ne conta di più è la Cina seguita da India, Giappone e Corea del Sud. Con il termine Megalopoli si indica l'accorpamento di due o più città di grandi dimensioni in un unico centro urbano. Come illustra il grafico sottostante basato sugli studi dalle Nazioni Unite, ci sono più di ventisette Megalopoli nel continente asiatico e si prevede che entro il 2030 si aggiungeranno Wuhan, Xi'an e Chengdu.



Fonte: <https://en.unesco.org/events/eaumeqa2021/megacities> , UNESCO, 2018

Le Megalopoli sono forme di insediamento urbano molto recenti, originate in seguito ad un'esplosione demografica difficilmente quantificabile, perché spesso non è possibile definire il perimetro della città in quanto circondata da baraccopoli dove calcolare i residenti è praticamente impossibile. Queste nuove città sono veri e propri esperimenti sociali per cui la loro gestione nonché controllo risulta una sfida nuova per le istituzioni. L'elevata concentrazione di più persone in un unico luogo può sfociare in gravi problematiche sociali ed economiche nel lungo termine. Coloro che migrano dalle campagne sono alla ricerca di nuove opportunità lavorative per migliorare la propria condizione sociale, ma l'offerta di lavoro nella città non cresce velocemente quanto la domanda quindi chi rimane disoccupato spesso è costretto a intraprendere attività illegali, ciò fa crescere il tasso di criminalità e genera problemi di sicurezza sociale che le autorità, a causa dei pochi mezzi a disposizione, non riescono a controllare. Inoltre, l'incapacità di fornire i servizi fondamentali per una popolazione in costante aumento favorisce la nascita di insediamenti abusivi, gli slums, che diventano "città nelle città", realtà autosufficienti, pericolosi sia in termini strutturali che sanitari non solo per coloro che vi risiedono. La più grande baraccopoli dell'Asia è Dharavi a Mumbai, che accoglie 700 mila persone in 1,75km², che può essere considerata come un organizzato distretto industriale per lo smaltimento dei rifiuti, senza alcuna sicurezza ambientale e senza nessuna tutela sociale che, sicuramente, contribuisce alla crescita economica della città ma al costo di numerose vite umane e di un generale inquinamento. Gli innumerevoli problemi delle megalopoli non derivano solo dall'uomo ma anche da possibili fenomeni naturali, come per esempio i terremoti: si veda Tokyo, situata su tre linee di faglie geologiche colpita da un terremoto di magnitudo 9 e dal successivo tsunami nel 2011; inoltre quasi tutte sorgono in riva al mare o alla foce di un fiume, posizione che ha contribuito allo sviluppo economico, ma rischia di diventare la causa della fine della città stessa se le previsioni sull'innalzamento degli oceani si tramuteranno in realtà. Un ottimo esempio è rappresentato dalla capitale del Bangladesh Dacca, con 13 milioni di abitanti, la maggior parte dei quali vive in slum ad altissima densità di popolazione, posta sul delta del Gange, ad un'altezza tra i 2 e i 13 m sul livello del mare, dove le infrastrutture per contenere le frequenti alluvioni sono pressoché inesistenti. Dagli slum può però partire il riscatto delle città, come sottolineato dalle Nazioni Unite, attuando importanti riforme a livello istituzionale, volte a elaborare piani urbanistici in cui la vivibilità va di pari passo con il risparmio energetico e il verde pubblico. In terzo luogo, è necessario ambire a una capillare scolarizzazione dei bambini, l'unico antidoto alla generale disoccupazione che colpisce gran parte delle

megalopoli di questi paesi. Le Megalopoli per risolvere parte dei problemi sopra descritti hanno iniziato a fare largo uso delle tecnologie digitali dotandosi di moderni mezzi e strumenti utili a risolvere questioni quali la gestione del traffico e dei trasporti, lo smaltimento dei rifiuti, l'efficienza delle reti di distribuzione di energia e di acqua e la sicurezza e la salute dei cittadini, e per questo motivo sono state definite smart cities.

Oltre alle megalopoli tra il 2006 e il 2007 sono sorte anche le Metacittà, termine creato dalle Nazioni Unite per indicare quegli aggregati urbani che stavano nascendo e velocemente superando le Megalopoli. Di queste Tokyo è la più grande, perché è in grado di ospitare una popolazione superiore ai 10 milioni di abitanti; infatti, la capitale nipponica ha una capienza di 20 milioni di cittadini. L'obiettivo della nuova terminologia è quello di evidenziare i cambiamenti dinamici e irregolari dei centri urbani che hanno subito trasformazioni infrastrutturali, edilizie, demografiche, finanziarie e commerciali.

3. L'urbanizzazione sostenibile

Si stima che nel 2050 la popolazione mondiale raggiungerà i 10 miliardi e di questi il 70% vivrà nelle città, si avranno quindi 7 miliardi di abitanti urbani, rispetto ai 4,4 miliardi attuali. Questa crescita demografica è supportata dalla costruzione di circa 13.000 nuovi edifici al giorno, mentre quelli esistenti o vengono riammodernati o demoliti. Sapendo che le aree edificate contribuiscono per il 40% delle emissioni globali annue è necessario individuare nuove soluzioni per sopperire alla domanda di alloggi riducendo l'impatto sull'inquinamento. Una prima soluzione è data dal recupero della materia prima dagli edifici smantellati, in particolare da quelli più moderni come i grattacieli composti prevalentemente da acciaio, vetro e cemento. La seconda invece prevede la costruzione di città verticali, cioè un intero habitat umano contenuto in un edificio altissimo o in una rete interconnessa di edifici altissimi, ne è un esempio il Burj Khalifa di Dubai, che ha la capacità di ospitare 100.000 persone nella sua struttura di 160 piani. Poiché queste strutture vengono costruite con le tecnologie architettoniche più innovative risultano essere le soluzioni urbanistiche più sostenibili perché evitano la perdita di terreni agricoli, riducono l'inquinamento atmosferico e la dipendenza dalle strade per gli spostamenti; possono inoltre essere abbellite attraverso foreste verticali con decine di migliaia di alberi, splendidi sky garden, ponti e tetti verdi. Città come Singapore, Berlino, San Francisco e Londra hanno iniziato ad adottare iniziative di rinaturalizzazione urbana che mirano a ripristinare e integrare gli elementi naturali negli ambienti urbani, creando città più sostenibili e biodiverse.

Singapore, per esempio, è stata soprannominata “città giardino”, o “città in un giardino” perché ha trasformato aree industriali abbandonate in vivaci spazi verdi, come gli iconici Gardens by the Bay. Berlino invece ha convertito ex aeroporti e scali ferroviari in spazi verdi come il Tempelhofer Feld, un ex aeroporto trasformato in un parco pubblico e in una riserva naturale.

Anche San Francisco ha intrapreso azioni di rinaturalizzazione urbana per migliorare la resilienza ecologica e promuovere la biodiversità autoctona. Nel 2020 a causa dell’epidemia di Covid-19 la congestione del traffico urbano ha subito un forte rallentamento, tuttavia, con la progressiva eliminazione delle restrizioni il problema si è ripresentato ancora più forte di prima e sembra destinato a peggiorare a causa dell’aumento delle auto private in circolazione che causano un incremento dei tempi di percorrenza e dell’inquinamento. Le soluzioni più interessanti per risolvere questo problema sono elencate di seguito:

- “tassa di congestione”, introdotta a Londra nel 2003 affiancata dalla Low Emission Zone (LEZ) nel 2008 per impedire ai veicoli commerciali di entrare nelle aree residenziali
- sistema di trasporto intelligente (ITS), attuato in Cina nelle città di Suzhou, Chengdu e Harbin, i conducenti di autobus in caso di traffico possono seguire le indicazioni degli schermi a LED posti sulle strade per evitare le strade più affollate
- sistema di tariffazione stradale elettronica (Electronic Road Pricing – ERP), della città-stato di Singapore, introdotta nel 1998. Su ogni auto è montato un rilevatore collegato a una carta di pagamento che quando viene riconosciuto dai sensori e dalle telecamere posti lungo il tragitto addebitano direttamente il pedaggio a seconda dell’ora del giorno e del livello di congestione stradale.

Tutte le soluzioni sopra indicate, messe in atto dalle città di oggi fanno parte di piani di urbanizzazione, che si servono delle tecnologie più avanzate per rendere le città del futuro intelligenti e sostenibili garantendo un elevato grado di qualità della vita per tutti gli abitanti, soddisfano le esigenze di tutti in termini di alloggi, istruzione, lavoro, sicurezza e ambiente sano.

CONCLUSIONI

L'urbanizzazione è il processo che ha portato alla nascita delle città così come le vediamo oggi. Si tratta di un fenomeno complesso, che ha influenzato il modo in cui gli insediamenti urbani si sono sviluppati ed è stato condizionato a sua volta. Gli aspetti principali coinvolti nel processo sono: la geografia del territorio, il tipo di popolazione, la situazione economica e politica. L'Europa è caratterizzata da grandi catene montuose e numerose zone collinari che lasciano poco spazio alle pianure, dove si potrebbe agevolmente costruire un insediamento urbano. Osservando le città europee si nota come quelle più grandi, da Londra a Milano si trovino in zone pianeggianti. La prima accoglie otto milioni di abitanti su una superficie di 1572 km² e un milione e trecentomila abitanti su una superficie di 108 km² l'ultima, cifre che scompaiono se confrontate con i trentadue milioni di abitanti e una superficie di 82 401 km² della città cinese di Chongqing o i ventotto milioni di abitanti nei

1 484 km² della capitale indiana Delhi. Una delle principali cause dell'enorme espansione delle città nel continente asiatico è proprio il territorio, caratterizzato dalla presenza di vaste aree pianeggianti attraversate da fiumi che hanno ricoperto un ruolo molto importante per lo sviluppo economico delle stesse. Sotto l'aspetto economico Europa e Cina hanno seguito un percorso simile, infatti, in entrambe le città si sono evolute grazie alla nascita delle fabbriche, la prima in seguito alla rivoluzione industriale del XIX secolo, la seconda dopo la liberazione delle imprese negli anni Sessanta del Novecento. Con l'industrializzazione si sono generate nuove opportunità di lavoro che attiravano la popolazione dalle campagne e i salari più alti consentivano uno stile di vita migliore che favoriva anche i consumi creando un circolo virtuoso di produzione e consumo. Il progressivo aumento della popolazione urbana nelle città cinesi è tardato ad arrivare a causa della politica di controllo delle nascite e alle limitazioni sulle migrazioni interne adottate dal governo cinese. Il processo di urbanizzazione indiano non è stato accompagnato dall'industrializzazione e il motivo principale delle migrazioni dalle aree rurali alle città, che ha generato un aumento esponenziale della popolazione urbana, fu la progressiva dismissione delle campagne, per cui intere famiglie hanno deciso di trasferirsi per non rimanere isolate. La situazione in Africa differisce dalle precedenti in quanto la dimensione che hanno raggiunto le città non è paragonabile, fatta eccezione per Lagos, a quella delle città europee e asiatiche. Inoltre, il processo di urbanizzazione africano è più recente rispetto agli altri due probabilmente perché molti stati africani hanno ottenuto l'indipendenza dai colonizzatori europei solo a metà del Novecento e la loro economia resta ancora legata a tali paesi. Infatti, la base economica di molti paesi è proprio l'esportazione di materie prime che non vengono trasformate, non sono quindi necessarie né industrie dedicate

a tali lavorazioni né manodopera. In sintesi ciascun Paese ha raggiunto un livello di urbanizzazione differente e ciò dipende da quando è iniziato tale processo, se è stato in qualche modo limitato dalle istituzioni, come nel caso cinese, da come ha risposto la popolazione ai cambiamenti, proattivamente come in Europa, dove la popolazione si è trasferita dalla campagna alla città per migliorare le proprie condizioni di vita, o passivamente come in India, dove le famiglie si sono trasferite in risposta alla migrazione delle altre. A causa delle modalità e dei tempi con cui si è svolto il processo di urbanizzazione non tutte le città del mondo hanno raggiunto lo stesso livello e certamente non vi arriveranno in breve tempo. Alcuni paesi stanno assistendo addirittura ad un'inversione di tendenza cioè ad una disurbanizzazione in cui la popolazione si sta allontanando dal centro verso le periferie. Per non perdere i risultati raggiunti in termini di benessere economico e sociale è necessario che le istituzioni elaborino strategie di sviluppo urbano volte a rendere le città: più inclusive, cioè aperte a nuove idee e in grado di fornire opportunità di miglioramento a ciascun cittadino; più verdi, introducendo giardini e parchi non solo esteticamente piacevoli ma anche in grado di contribuire in positivo al problema del surriscaldamento globale; più sicure, riducendo violenza e crimine che dilagano nelle zone più degradate della città. Il significato di urbanizzazione oggi è trasformare la città per un trasformare il futuro promuovendo una crescita economica inclusiva e sostenibile, raggiungere la parità di genere, migliorare la salute umana e proteggere l'ambiente.

BIBLIOGRAFIA

- Ades AF, Glaeser EL.** 1995. "Trade and circuses: explaining urban giants." *Q. J. Econ.* 110(1):195–227
- Antrop Marc.** 2004. *Landscape change and the urbanization process in Europe*, Elsevier
- Akbar, Prottoy A., Victor Couture, Gilles Duranton, Ejaz Ghani, and Adam Storeygard.** 2018. "Mobility and Congestion in Urban India." The World Bank.
- Bairoch, Paul.** 1992 "Storia delle città" Jaca Book, collana EDO, un'enciclopedia d'orientamento
- B. Berry,** 1961. "City size distributions and economic development, *Economic Development and Cultural Change* 9" 573–587
- Block SA.** 2013. "The post-independence decline and rise of crop productivity in sub-Saharan Africa: measurement and explanations". *Oxf. Econ. Pap.* 66(2):373–96
- Berry B.** 1977. *Urbanization and Counter Urbanization*. London: Sage
- Brandt, J., Holmes, E., Skriver, P., 2001.** Urbanization of the countryside—problems of interdisciplinarity in the study of rural development. In: *Proceedings of the Conference on the Open SPACE Functions under URBAN Pressure*. Ghent, 19–21 September 2001.
- Breese, G.** 1969 : *Urbanisation in Newly Developing Countries*, Prentice Hall, New Delhi
- Champion, T., 2001.** Urbanization, suburbanisation, counterurbanisation and reurbanisation. In: Paddison, R. (Ed.), *Handbook of Urban Studies*. Sage, London, pp. 143–161
- Chauvin, Juan Pablo, Edward Glaeser, Yueran Ma, and Kristina Tobio.** 2017. "What Is Different about Urbanization in Rich and Poor Countries? Cities in Brazil, China, India and the United States." *Journal of Urban Economics* 98: 17–49.
- Davis, James C., and J. Vernon Henderson.** 2003. "Evidence on the Political Economy of the Urbanization Process." *Journal of Urban Economics.* 53 (1): 98–125
- Desmet, Klaus, and J. Vernon Henderson.** 2015. "The Geography of Development within Countries." In *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 5, edited by Duranton, Henderson, and Strange, 1457–1517. Amsterdam: Elsevier.
- Fay M, Opal C.** 2000. "Urbanisation without growth: a not so uncommon phenomenon". *Work. Pap.* 2412, World Bank, Washington, DC
- Glaeser EL, Kolko J, Saiz A.** 2001. "Consumer city". *J. Econ. Geogr.* 1(1):27–50
- Gollin D, Jedwab R, Vollrath D.** 2016. "Urbanisation with and without industrialisation". *J. Econ. Growth* 21(1):35–70
- Gylfason T.** 2001. Natural resources, education, and economic development. *Eur. Econ. Rev.* 45(4):847–59

- Henderson, J. Vernon, and Sebastian Kriticos.** 2018. "The Development of the African System of Cities." *Annual Review of Economics* 10: 287–314.
- Huang, X.; Ye, C.** 2021 *The Integration of New-Type Urbanization and Rural Revitalization Strategies in China: Origin, Reality and Future Trends*, Land
- H.S Geyer, T.M Kontuly** A theoretical foundation for the concept of differential urbanization *Int. Reg. Sci. Rev.*, 15 (1993), pp. 157-177
- Istat Istituto nazionale di statistica** "Forme, livelli e dinamiche dell'urbanizzazione in Italia" 2017
- J.B. Durham.** 1996. "Economic growth and political regimes". *Journal of Economic Growth* Freire, Sergio, Kytt MacManus, Martino Pesaresi, Erin Doxsey-Whitfield, and Jane Mills.
- J. Jorge Ochoa, Yongtao Tan, Queena K. Qian, Liyin Shen, Eduardo López Moreno.** 2018. *Learning from best practices in sustainable urbanization*, Elsevier
- Kenworthy, J. and Hu, G.** 2002. "Transport and Urban Form in Chinese Cities: An International and Comparative Policy Perspective with Implications for Sustainable Urban Transport in China" **Sachs Jeffrey, Warner Andrew** "Natural Resources and Economic Development: The curse of natural resources" University of Cape Town
- Kingsley Davies and Golden H.H.** 1954: "Urbanisation and development in pre-Industrial Areas", *Economic Development and Cultural Change*, Vol.3 no 1
- Kingsley Davis** 1962: "Urbanisation in India – Past and Future", in Turner, R. (ed.) *India's Urban Future*, University of California Press, Berkley
- Kundu, A** 1983: "Theories of City Size Distribution and Indian Urban Structure – A Reappraisal", *Economic and Political weekly*, 18(3).
- Kundu, A.** 1994: "Pattern of Urbanisation with Special Reference to Small and Medium Towns in India" in Chadha, G. K., *Sectoral Issues in the Indian Economy*, Har-Anand Publications, New Delhi
- Kunzmann, Klaus R., and Michael Wegener.** "The Pattern of Urbanization in Western Europe." *Ekistics*, vol. 58, no. 350/351, 1991, pp. 282–91. *JSTOR*.
- Madison, Angus.** 2007. *Contours of the World Economy, 1–2030 AD*. Oxford and New York: Oxford University Press.
- Pregrill, P., Volkman, N.,** 1993. *Landscape in History. Design and Planning in the Western Tradition*. Van Nostrand Reinhold, New York.
- Rosen KT, Resnick M.** 1980. The size distribution of cities: an examination of the Pareto law and primacy. *J. Urban Econ.* 8:165–86
- Sachs J, Warner A.** 2001. "The curse of natural resources". *Eur. Econ. Rev.* 45:827–38
- Carmelo G. Severino.** 2004. "Città d'Europa". Rubbettino Editore. 156 pagine
- Shirish Sankhe, Ireena Vittal, Ajit Mohan.** 2011. "Urban Giants: India and China, and their

Urbanization Paths” SAGE Publications

Tombe, Trevor, and Xiaodong Zhu. 2019. “Trade, Migration, and Productivity: A Quantitative Analysis of China.” *American Economic Review* 109 (5): 1843–72

Venables A. 2017. *Breaking into tradables: urban form and urban function in a developing city*. Policy Res. Work. Pap. 7950, World Bank, Washington, DC

Vos, W., Klijn, J., 2000. Trends in European landscape development: prospects for a sustainable future. In: Klijn, J., Vos, W. (Eds.), *From Landscape Ecology to Landscape Science*. Kluwer Academic Publishers, WLO, Wageningen, pp. 13–30.

Walsh, B. 2006. “The impact of Asia’s giants: how China and India could save the planet—or destroy it” *Time*, 3 April.

Xiaodong Zhu “Understanding China’s Growth: Past, Present, and Future” *Journal of Economic Perspectives*—Volume 26, Number 4—Fall 2012—Pages 103–124

SITOGRAFIA

https://ourworldindata.org/urbanization?source=content_type%3Areact%7Cfirst_level_url%3Aarticle%7Csection%3Amain_content%7Cbutton%3Abody_link

<http://www.jstor.org/stable/43646772>

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0197397517301546>

<https://blog.dormakaba.com/it/category/urbanizzazione/>

<https://www.avvenire.it/opinioni/pagine/tutto-il-mondo-ununica-citt-la-sfida-renderla-pi-vivibile>

<https://www.biosost.com/index.php/sostenibilita/clima-cosa-sappiamo/le-citta-di-domani/833-01-03-21>