



Publicazioni

Area vasta e mobilità: opinioni a confronto

Ideas around "Regions" and "Mobility"

a cura di **Andrea Salvatore Profice**

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: andrea.profice@unina.it; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

Le Nazioni Unite hanno verificato che, nel 2008, più della metà della popolazione mondiale viveva in città. Secondo questi stessi calcoli, nel 2025 tre persone su cinque abiteranno in città e, tra le città del mondo, le più popolate saranno quelle dei paesi in via di sviluppo.

Come sottolinea il primo contributo proposto, "World Urbanization Prospects: The 2007 Revision", questo fenomeno dell'incremento della popolazione urbana, già in atto e in rapido sviluppo, rappresenta una delle sfide più significative per le città di tutto il mondo, dal governo del quale dipende il futuro stesso dell'umanità.

Governare questo fenomeno significa prestare attenzione e orientare strategie e politiche verso numerosi ambiti prioritari, come quello della "Mobilità", da cui dipendono, a cascata, effetti su altri ambiti e sistemi: qualità della vita;

sviluppo economico, sociale, culturale; salubrità dell'ambiente, conservazione delle risorse naturali, ecc. La seconda pubblicazione proposta "Place and Plexus" di Levinson e Krizek mette in luce alcune delle problematiche connesse al fenomeno dell'espansione demografica verificatesi in molte città del mondo negli ultimi trent'anni. Prima fra tutte lo sviluppo di insediamenti "dispersi" e a "bassa densità"; la crisi del sistema della mobilità; la crisi ambientale. Una delle sfide connesse all'incremento della popolazione urbana e all'espansione della città è rappresentata quindi dalla proposizione di politiche e strategie orientate alla "Mobilità sostenibile". La proposizione di tali politiche dipende però – secondo "Il Governo della mobilità nelle aree metropolitane europee" – dalla capacità di ripensare il governo e l'idea stessa di città contemporanea in chiave "metropolitana".



World Urbanization Prospects. The 2007 Revision

Dal 1988, la "Divisione Popolazione" del "Dipartimento per gli Affari Economici e Sociali" delle Nazioni Unite aggiorna statistiche e proiezioni inerenti i movimenti di popolazione da e per le città nei paesi di tutto il mondo. In questo Report sono presentate le proiezioni più aggiornate per il periodo 1950-2050 riferite alla popolazione delle aree urbane e rurali di sei macro-regioni del pianeta: Africa, Asia, Europa, America Latina, Nord America e Oceania.

Secondo il Report, il 2008 ha rappresentato un anno "storico" per le città del mondo: per la prima volta, infatti, nella storia dell'umanità la popolazione delle aree urbane ha eguagliato in numero quella delle aree rurali. E dal 2008 al 2050, la popolazione delle aree urbane supererà definitivamente quella delle campagne.

Dal 2007 al 2050 la popolazione mondiale aumenterà di 2.5 miliardi di individui, passando dagli attuali 6.7 miliardi a 9.2 miliardi. A fronte di tale aumento, la popolazione delle aree urbane passerà da 3.3 miliardi del 2007 a 6.4 miliardi nel 2050. Secondo il Report, quindi, le aree urbane del mondo assorbiranno la maggior parte dell'incremento di popolazione delle prossime quattro decadi. In tale contesto, il maggiore incremento si concentrerà nelle città delle regioni meno sviluppate del pianeta.

Prima fra tutte l'Asia, seguita da Africa e America Latina. Il fenomeno, quindi, della crescita di popolazione nel mondo sta diventando –e diventerà sempre più– un fenomeno "urbano", concentrato nei paesi in via di sviluppo.

Storicamente, il fenomeno "urbanizzazione" è nato e si è sviluppato nelle regioni oggi maggiormente sviluppate del pianeta. Nel 1920 solo il 20% della popolazione degli attuali paesi "occidentali" viveva in città. Mentre, già nel 1950, arrivava al 50%. Nel 2007 livelli di urbanizzazione pari o superiori all'80% interessavano Australia, Nuova Zelanda e Nord America. L'Europa si posizionava ultima tra i paesi industrializzati con il 72% di abitanti in area urbana.

Le proiezioni al 2050 stimano per Australia e Nord America livelli maggiori del 90%, mentre per l'Europa le prospettive sembrano proiettarsi su livelli leggermente inferiori (circa 84%). Per quanto concerne i Paesi meno sviluppati, America Latina e Caraibi presentano, attualmente, livelli di popolazione urbana molto alti, maggiori di quelli europei. Le popolazioni di Africa e Asia rimangono ancora per la maggior parte rurali. Ma per quest'ultime i livelli di crescita sembrano prospetersi tra i più alti per i paesi in via di sviluppo. Dal punto di vista delle singole nazioni, Cina e India accoglieranno,

insieme, un terzo dell'incremento di popolazione urbana mondiale. Al 2025 le città cinesi saranno abitate da 261 milioni di persone, mentre quelle indiane da 197 milioni.

Per quanto concerne il fenomeno in relazione alle dimensioni delle città che lo accoglieranno, al 2007 dei 3.3 miliardi di abitanti urbani la metà viveva in città di piccole dimensioni. Al 2025, questi stessi centri sono considerati quelli che assorbiranno più della metà dell'incremento di popolazione urbana mondiale. Ci si aspetta, quindi, che nei prossimi vent'anni il numero di piccoli agglomerati urbani, con popolazione inferiore al milione di abitanti, aumenteranno significativamente in numero. Rispetto ai piccoli centri urbani e al numero di abitanti, le città con popolazione tra il milione e i 5 milioni sono, al momento, seconde. Le grandi città, invece, con popolazione tra i 5 milioni e i 10 milioni, sono attualmente solo 30 nel mondo, e al 2025 cresceranno poco in numero (+18). Tre quarti, comunque, di queste città –che il Report definisce "Megacities in waiting"– sono attualmente localizzate in paesi in via di sviluppo.

A fronte di proiezioni e numeri inerenti il fenomeno descritto, il Report sottolinea come il fenomeno, per molti dei paesi che ne sono coinvolti, rappresenti un problema molto rilevante. L'85% dei governi del mondo esprimeva, nel 2007, notevole preoccupazione per i propri trend di distribuzione di abitanti. A questo fenomeno sono associati diversi e ulteriori problemi che saranno discussi nelle pubblicazioni presentate in seguito. Comunque, numerosi governi nel mondo, anche in paesi in via di sviluppo, stanno mettendo in campo diverse strategie atte a ridurre i flussi verso le città. Un numero fra tutti sembra rappresentativo: al 2007 in Africa il 78% dei governi nazionali aveva intrapreso politiche orientate a limitare la fuga dalle aree rurali.

Titolo: World Urbanization Prospects. The 2007 revision

Autore/curatore: D. for Social and Economical Affairs

Editore: United Nation

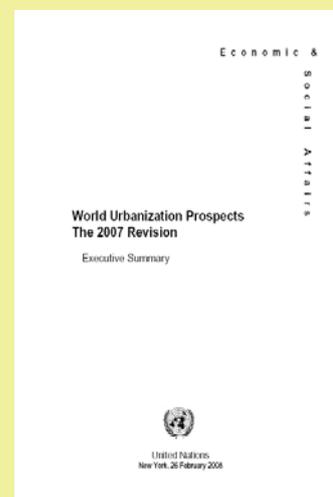
Download: <http://http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007wup.htm>

Data pubblicazione: 2007

Numero di pagine: 347

Prezzo: Gratuito

Lingua: Inglese



**Planning for Place and Plexus:
Metropolitan Land Use and Transport**

Levinson e Krizek, gli autori di questa pubblicazione, sono due ricercatori dell'Università del Minnesota.

L'approccio degli autori al tema di questo numero della rivista si intravede già dal titolo del testo. "Place", infatti, fa riferimento all'organizzazione e alla distribuzione delle attività nello spazio urbano.

La meno familiare parola "Plexus" individua la complessa rete di connessioni tra i "places" – e quindi le attività nello spazio – e le persone. Questa rete – visibile e invisibile – include le infrastrutture di trasporto, di servizio (reti elettriche, idriche, ecc.); ma anche i flussi di informazione e comunicazione tra le persone, cui generalmente si fa riferimento con il termine "rete sociale" (social network).

Secondo gli autori, quindi, "Planning for Place and Plexus" significa pianificare gli interventi per la città avendo piena consapevolezza delle connessioni, e quindi delle reciproche influenze, tra distribuzione delle attività e distribuzione delle reti sul territorio. "Le città del mondo sono ad un bivio".

Inizia così il capitolo introduttivo. Mai come oggi, secondo gli autori, la città è in crisi.

Da vari punti di vista: le sue strade sono sempre più congestionate di auto, ma anche di persone.

Sul mondo, poi, pende la spada di Damocle della "catastrofe ambientale" di cui le città sono state e sono una delle principali cause e, contemporaneamente, uno dei sistemi che in futuro ne subirà maggiormente gli effetti.

La società moderna ha creato inconsapevolmente questo tipo di "Place and Plexus" che, oggi giorno, stanno stretti e non piacciono a molti.

Nel mondo sviluppato, i "places" si sviluppano sempre più velocemente come luoghi "dispersi" a bassa densità.

I suoi "plexus" sono dominati – quasi dipendenti – dall'automobile.

Sia i "places" che i "plexus" sono, inoltre, immersi nel "nuovo" flusso di comunicazioni che caratterizza quest'epoca dell'Information technology, che – ironicamente secondo gli autori – fa diventare più sole piuttosto che "più connesse" le persone.

I problemi delle città moderne e, soprattutto quelli legati alla mobilità, sono però anche problemi antichi. Nell'Introduzione al libro si citano, infatti, alcuni scritti di Giulio Cesare che lamentava, già nell'antica Roma, problemi di congestione.

Uno dei problemi che sta facendo precipitare, oggi, la situazione è l'incremento di popolazione che la città ha subito – e sta tutt'oggi subendo – negli ultimi 100 anni. Nuovi utenti

Titolo: Planning for Place and Plexus: Metropolitan Land Use and Transport

Autore/curatore: D. Levinson e K.J. Krizek

Editore: Routledge

Download:

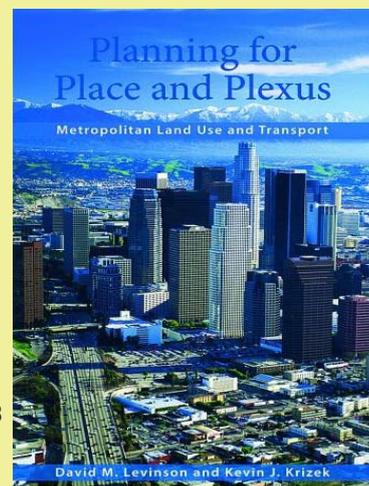
Data pubblicazione: 2008

Numero di pagine: 225

Prezzo:

Codice ISBN: 13: 978-0415774918

Lingua: Inglese



significa, infatti, nuova domanda di attività e spazio; consumo di suolo ed espansione della città; necessità di collegare – tramite "plexus" – i nuovi quartieri periferici; nuove strade significa incrementare il traffico, l'inquinamento.

Il libro offre diverse interpretazioni del problema della crisi della città. E in diverse sue parti sono analizzate con cura le traiettorie evolutive che hanno portato a questa crisi, almeno negli Stati Uniti.

Come affermano, però, nell'Introduzione, il libro di Levinson e Krizek non si vuole soffermare troppo sul capire i *perché*, *i quando* e *come* della crisi, ma piuttosto approfondire e capire come l'eredità di questa crisi influenzerà le città e le generazioni del futuro.

Il testo è articolato in tre parti in funzione dei principali "promotori" delle trasformazioni metropolitane: "individui", "attività economiche" e "amministrazioni".

Il comportamento di ciascuna di queste tre classi di agenti influenza vicendevolmente le altre.

Questi comportamenti sono, a loro volta, influenzati da una serie di fattori che gli autori definiscono "i diamanti" a causa delle modalità in cui tali fattori si relazionano tra di loro. All'inizio, quindi, di ognuna delle tre parti del libro, vengono introdotte le tre tipologie di "diamante" che descrivono le relazioni tra i tre agenti: il "diamante della scelta", il "diamante dello scambio" e il "diamante della valutazione".

Questo testo offre un approccio innovativo al tema e al problema della domanda di mobilità nelle moderne aree metropolitane.

Tale approccio si fonda su una visione olistica e sistemica della città per il quale lo "sprawl", la congestione, la crisi ambientale, rappresentano solo i "sintomi" della malattia.

Il governo della mobilità nelle aree metropolitane europee

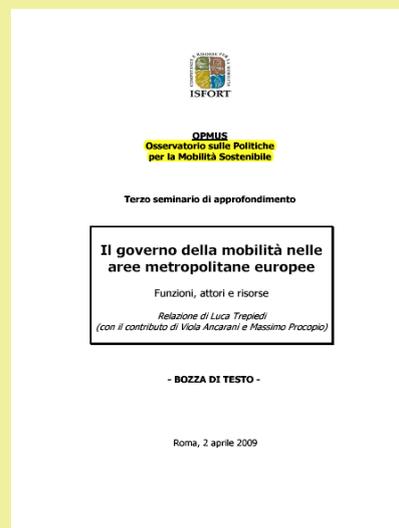
Questa pubblicazione è stata prodotta da Luca Trepidi per conto dell'Osservatorio sulle Politiche della Mobilità Sostenibile dell'ISFORT –Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti– costituito nel 1994 su iniziativa dell'Ente Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni e dalle Ferrovie dello Stato, con la finalità di contribuire al rinnovamento del settore della mobilità di persone e merci. L'Osservatorio sulle politiche per la mobilità urbana sostenibile è stato promosso da Isfort con un triplice obiettivo:

(1) studiare e comparare casi di politiche urbane dei trasporti; (2) contribuire allo sviluppo di strumenti tecnici di supporto all'elaborazione, attuazione e valutazione delle politiche urbane; (3) animare il dibattito scientifico e istituzionale sulla mobilità urbana. Molte amministrazioni cittadine e istituzioni politiche –nazionali, regionali, provinciali– si trovano, oggi,

dinnanzi alla sfida della "Mobilità Sostenibile". La ricerca di strumenti e metodi orientati alla realizzazione di questa sfida ha, però, messo in luce diversi fattori che contribuiscono – almeno in Italia– a rendere più difficile l'impresa. La "complessità" della sfida della sostenibilità, in generale, e della sostenibilità nella mobilità, più nello specifico, si "scontra", infatti, con una realtà politico-istituzione ancora legata ai "confini amministrativi" e ad un'articolazione delle competenze organizzata su diversi livelli (comunale, provinciale, regionale). Oggi, le città sono, invece, raramente isolate entro confini amministrativi "stretti": si intensificano, infatti, le relazioni di agglomerato; le realtà urbane confinanti si influenzano vicendevolmente.

In più la proposizione di strategie e decisioni operative in diversi ambiti una volta di competenza "esclusiva" delle amministrazioni locali si trovano spesso a dipendere da altri attori –pubblici e privati– che influenzano a vario modo e titolo tali decisioni. Gli operatori privati, le imprese edili, i gruppi immobiliari, le finanziarie, le società di progettazione e le agenzie tecniche sono ormai strettamente coinvolte non solo nelle decisioni in materia urbanistica e uso delle diverse tipologie di impianti e infrastrutture civili, ma anche nel campo della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, la costruzione di strade, l'organizzazione sul territorio di servizi di mobilità aggiuntivi.

Quindi, da una parte la complessità della sfida posta dalla Mobilità Sostenibile e dall'altra una realtà –quella preposta alla proposizione di strategie e strumenti orientati in tal senso– "imbrigliata" da una serie di restrizioni e di interessi eterogenei.

Titolo: Il governo della mobilità nelle aree metropolitane europee**Autore/curatore:** Luca Trepidi**Editore:** ISFORT**Download:** www.isfort.it**Data pubblicazione:** 2009**Numero di pagine:** 44**Codice ISBN****Prezzo:** Gratuito

Come ricorda l'autore nell'Introduzione: "Qual è in sintesi la visione che gli amministratori sono soliti comunicare in tema di mobilità urbana? In genere tutte e nessuna. Si vuole la riduzione del traffico e della congestione stradale senza però giungere a negare l'esigenza di nuove opere di viabilità e infrastrutture dedicate all'auto (specie i parcheggi pubblici o aziendali in aree centrali); si parla di qualità dell'aria e difesa del clima teorizzando però simultaneamente l'impossibilità di scoraggiare troppo l'uso dell'auto per motivi economici e di competitività; si parla di attrarre investimenti, migliorare la proiezione esterna della città senza pensare ad una vera strategia per l'accessibilità che renda, in tempi medi, moderni e meglio integrati i collegamenti ferroviari con il territorio. Queste le barriere o quanto è stato fatto fino ad oggi: ma cosa deve e può proporre la ricerca in questo campo? La tesi centrale di questa pubblicazione è che la scala metropolitana sia l'ambito territoriale più idoneo a formulare risposte adeguate in chiave di sostenibilità. "Per assicurare, quindi, una "buona" (sostenibile) mobilità ai diversi livelli, insieme a sforzarsi di definire a priori le soluzioni tecniche preferibili in assoluto, è indispensabile elaborare piani e strategie strutturate di governo rispondenti a precise caratteristiche di unitarietà e continuità spaziale (oltre che temporale)".

Referenze immagini

L'immagine a pag. 101 è tratta dal sito web http://www.treearth.com/gallery/Asia/South_Korea/North/Daegu/Daegu/photo572699.htm.