

FESTIVAL ECONOMIA | CENTRI E PERIFERIE

«La **struttura** urbana compatta o **circolare** favorisce la **qualità** della **vita** e i servizi»

Harari e il caso indiano: «I limiti alle altezze degli edifici producono un'espansione orizzontale»

Può l'urbanizzazione di un Paese influenzare il suo sviluppo economico? E quanto, il combinato disposto tra piano regolatore e morfologia territoriale concorre a determinare la qualità della vita delle persone? A domandarselo, Maria Flavia Harari, assistente alla cattedra di Real Estate alla Wharton School, Università di Pennsylvania, specializzata in economia urbana ed economia dello sviluppo, che domenica 5 giugno discuterà di «Centri e periferie», intervenendo alle 10 al Dipartimento di Economia e Management di via Rosmini.

Professoressa Harari, ha dedicato molti focus al processo di crescita urbana avviato nei Paesi in via di sviluppo, in particolare in India, e si occupa tutt'ora di progetti dedicati alla riqualificazione delle baraccopoli in Indonesia. In che modo la morfologia di una città influenza la vita dei suoi abitanti?

«In tantissimi modi, pensiamo ad esempio alle distanze e al transito. La domanda da farci è: distanze più brevi hanno implicazioni sulla qualità della vita o sulla produttività economica? Certo che sì. Così scopriamo che una struttura urbana cosiddetta "compatta", ovvero circolare, tende a ridurre la distanza media tra il centro e le periferie con percorsi più brevi tra i luoghi re-



sidenziali, di lavoro o di consumo, mentre città con piante irregolari vedono percorsi casa-lavoro più lunghi e con trasporti più disagiati. Più in generale, quindi, la morfologia di una città influenza la fornitura di tutti quei servizi che richiedono fisicamente una rete di distribuzione, non solo il trasporto ma anche potenzialmente le reti elettriche, fognarie e così via».

Da qui le ricadute economiche...

«Esattamente. Una struttura urbana compatta, ovvero caratterizzata da minore distanza tra centro e periferia, può

influenzare sia le famiglie sia le imprese. Le città più compatte, ad esempio, tendono ad attrarre più popolazione e ad avere affitti più alti. Ciò vuol dire che chi sceglie di abitare in una città compatta è disposto a pagare un implicito "sovrapprezzo". In particolare, per una riduzione nella distanza centro-periferia di 720 metri, la famiglia media è disposta a rinunciare implicitamente al 5% del proprio reddito. I dati suggeriscono, inoltre, che sono i segmenti più poveri della popolazione, gli abitanti di baraccopoli e gli insediamenti informali, a es-

sere particolarmente sensibili alle distanze centro-periferia».

E per le imprese?

«Dalle mie analisi non sono emerse correlazioni dirette tra urbanizzazione e imprese. La produttività è essenzialmente la stessa sia in città compatte che in città irregolari, ma questo è valido specificatamente per l'India dove gli stabilimenti produttivi tendono a essere relativamente concentrati in zone centrali, anche in città con forme irregolari».

Quali altre peculiarità contraddistinguono questo Paese?

«L'India rappresenta un

La città

Una panoramica della città di Chandigarh: è la capitale degli Stati del Punjab e dell'Haryana e il suo piano urbanistico è stato disegnato dall'architetto e urbanista francese Le Corbusier. L'urbanizzazione e delle città è al centro dello speech di Maria Flavia Harari

pre visto l'urbanizzazione in modo favorevole e abbiano invece cercato di contrastare la densificazione dei centri urbani. Una delle limitazioni, ad esempio, riguarda le altezze: risentendo in parte della tradizione urbanistica britannica, dove gli edifici sono relativamente bassi, nelle maggior parte delle città indiane vigono limiti in altezza molto restrittivi. Ciò non ha impedito di arrivare a densità abitative elevate che hanno favorito un'espansione urbana "in orizzontale" tendente a generare morfologie urbane sempre meno compatte nel tempo».

Su quali fattori si può intervenire per favorire un'urbanizzazione attenta alla qualità della vita e alla crescita economica?

«La planimetria di una città è difficile da modificare ex post e dipende da numerosi fattori, fra cui la pianificazione urbanistica e la conformazione topografica del territorio. Mentre la seconda non è oggetto di scelta, la prima può favorire un tipo di espansione urbana più o meno compatta negli anni a venire. Si può, invece, lavorare sulla velocità dei trasporti, intervenendo ad esempio su infrastrutture e trasporto pubblico, entrambi limitati nel caso dell'India, ma la valutazione di simili politiche richiede analisi più approfondite di costi e benefici».

Silvia Pagliuca

© RIPRODUZIONE RISERVATA