Università Ca'Foscari Venezia

Corso di Laurea Magistrale in Relazioni Internazionali Comparate

Tesi di Laurea.

"L'ascesa dell'urbanizzazione in Asia orientale e i suoi impatti economici"

Relatore:

Alessandro Spiganti

Laureanda:

Giulia Scicchitano

Matricola 863434

Anno Accademico 2020/2021

ABSTRACT

The introduction of the concept of "Right of city" is necessary to understand two important realities such as city and urban society. A critical analysis of these definitions will aid to define the relations between the structure of cities (economic, political and social aspects) and the needs inherent of urban society. The urbanization procures consequences which are symptoms of the crisis of cities. In ancient times cities had an important social role, they were considered places of popular participation and debates, but during the 20th century these areas assumed a commercial functions with trading and production activities leading to the collapse of social life of the past. Actually, this phenomenon takes an active role in industrial organization and developing a "social planning". The essence of the city is represented by the daily processes of interaction and anthropological need. The cities become a place of social exigencies and assume a significant role for Nation's power. Over the time these urban zones are becoming more efficient and more developed enough to evolve in spaces populated by more than 10 million people.

According to the recent study known as "World Urbanization Prospect" conducted by United Nations, 55% of World's population lives in cities and it is hypothesized that this percentage will increase by 2050. Over the last ten years have emerged numerous large-scale cities which are estimated nine with more than twenty million inhabitants by 2025, mainly in Asia and Latin America. The high population density of new urban agglomerations requires more infrastructures and services. The rapid expansion of cities also involves crowding, traffic, pollution and more frenetic life. The growth of the population in these large urban zones determines the change of the standards of life and the birth of new forms of consumption, with the impacts on the economy. The trend of urbanization and the increase of new agglomerations generate opportunities both for urban areas and for foreign companies and investors. In addition, the management policies offer the possibility to create new scenario of a stable support for these oversized cities.

In this thesis is analyzed the phenomenon of urbanization and its evolution especially in Japan, in China and in South Korea. The analysis is explained by the notions of development economics and dualism, which are branches of economic studies and connected with the urbanization process. Their focus is not only on methods of promoting economic growth and structural change but also on improving the potential population's life. Some analytical

models and economic studies like model of Solow and analysis of Lewis, have explained how the phenomenon of industrialization can lead to the birth of new urban realities thanks to use modern technologies; improve incomes and different form of employments. The important fact is that industries and employments are situated in many urban places because it is easy to connect different areas and services.

After the WW2, countries have experienced a period of crisis due to dramatic consequences of the global conflict, even Asian nations have faced several political, economic and social issues. The constructions of lands and governments took place during the 1950s. Especially Japan, South Korea and China were protagonists of numerous problematics about domestic order. During these years, in Japan began the American occupation which has brought disadvantages and advantages to the nation. Under the leadership of General MacArthur, the country has acquired innovations and new policies in different fields from legal to economic ones, on the other hand there have also been times of abuses on the populations by the militaries. In Korea started a civil war which continued in three years and has led a permanent separation of the North and South territories. This fact has permitted the birth the two contemporary countries North Korea and South Korea. Lastly, in China started the government of Mao Tse-Tung.

The turning point of the economic development in these Asian countries started in the beginning of 1960s. Each of these nations embraced that event in different way. At the time, a dictatorial regime was established in South Korea governed by President Park Chung Hee, who led the State in the early 1960s. Despite his repressive behavior, the country was protagonist of an enormous change in economic and social fields. Thanks to him the State gradually emerged as a major industrial power in East Asia. Meanwhile, in Japan a political, economic and social evolution was already taking place since 1950s, with the end of American Occupation. However, the main progress of industrialization was reported in the early 1960s. Contrary to Japan and South Korea, in China the turning point of the economic development was started in 1970s. During this period the leader of the Chinese State was Deng Xiao Ping. He gradually rose to supreme power and led China through a series of Far-Reaching Market-Economy reforms, earning him the reputation as the “Architect of Modern China”.

The high intensity of these emerging economic changes entailed the migratory flows from rural areas to real housing and industrial centers. The growing of population's density in the big cities created not only advantages but also disadvantages. Between 1970s and 1980s, several big cities in China, in Japan and in South Korea began to be over-populated enough to generate unequilibrated stratification of the urban zones. This issue produced a peak of poverty and inequality in the slums of large agglomerations. The main reason was an unmonitored demographic imbalance especially into the periphery areas which developed important consequences regarding environmental issues and people lives' instability. Different lands have changed their aspects from wide rural territories to enormous placement of cements with various forms of buildings and structures. In the next years, this underrated situation has implied some challenges inherent the capacity of the nations to provide services and welfare for all urban population.

Many people started to mobilized in other residential zones to tackle their social and economic exigencies since the lack of better life expectancies detected in those big cities. This second migration flow caused several issues to governments due to the fact the housing areas continued to be limited and unmanageable. In order to preserve the safety of those urban centers, the three Nations' leaders decided to implement new forms of policies and strategies. Some governments have re-built some urban places and buildings to allow all citizens to benefit new services and transports such as modern subways or innovative railways. Some buildings have acquired multimodal functions, they host theaters, schools and apartments in only space. The paper shows the different engineering projects of big eastern cities and how Nation's leaders have arranged the various areas, implementing and building modern types of urban systems.

The paper focuses on describing how this new plan of innovation and shift in economic and environmental scopes, and the continuous increase of population acquire a fundamental role in the inception of newfound transformation in structures of those large city's centers, happens so the building of *megacities*.

Nowadays, many of these agglomerations in the World are situated in Asia, due to the fact in the continent lives over 60% of the population, especially the case of China that has now exceeded about one billion inhabitants. The principal Asian *megacities* are Seoul,

Tokyo, Beijing and Osaka. To recognize these kinds of places, it is necessary to analyze the administrative borders since over time, in most cases, cities expanded well above these limits by incorporating into the urban fabric other neighboring areas previously separated from the main center by rural or inhabitant ones. In recent years some *megacities* have seen their size grow dramatically due to an improvement in infrastructure and to the continuous population growth. This fact has led to the birth of even more impressive urban realities in some areas of Eastern Asia countries, known as *metacity*.
Although *megacities* are considered as an economic and political turning point of governments' power, they are the cradle of various challenges regarding slums, crime, energy and material resources, homelessness and traffic congestion. The solution for these problematic issues is the capacity of leaders to react to the increase daily adversities with constant directives helpful to improve the life conditions and to implement urbanization policies and order.

A significant breakthrough was the adoption of new plan coherent to economic and environmental frameworks known as *Green Growth* or *Green Economy,* this strategy is a solution created by the U.N which task is to demonstrate how can be necessary to modify the urban ecological environment for individuals' lives. Asia continent has pioneered the concept of *Green Growth* since 2005, this project was brought into the context of intergovernmental discussion at the Fifth Ministerial Conference on Environment and Development held in Seoul, Republic of Korea. The project had to be adopted as a strategy for achieving sustainable development. This thesis discusses the different dynamics of *Green Growth* strategies regarding the reduction of poverty and inequality in those oversized urban centers and the solution of the environmental issue caused by pollution and climate crisis. *Green economy strategy* has made available some proactive actions to aid countries to achieve guidelines in their urban policy. These are five such as promoting urban resilience; dealing with poverty and establishing social equity; pursuing long-term sustainable development with short-term benefits; aligning environmental actions with economic innovations. In this paper it is possible to know how Japan, South Korea and China, as other global countries, have sought to develop annual plans to implement new ecological and profitable structures in their cities, important for improving their urban environment. Through some collaborations and idea exchanges, Eastern Asian countries have completed and enacted some changes such as using decarbonization tools;

implementing solar panels; building new instruments for hydric energy; producing modern apartments with new materials.

Thanks to these developments, the urban life has improved gradually and the future generations could benefit important changes, not only in local areas but also in entire world.

INDICE

INTRODUZIONE.....10
CAPITOLO 1 .....
L'INTRINSECO RAPPORTO TRA L'ESSENZA DELLA CITTÀ E IL FENOMENO DELL'URBANIZZAZIONE PLANETARIA 13
1.1 La differenza tra città e la realtà urbana e il principio dell'industrializzazione 13
1.2 diritto alla vita urbana.....18

CAPITOLO 2 .....

L'ECONOMIA DELLO SVILUPPO E LE SUE TEORIE: ECONOMIA DELLA CRESCITA, DUALISMO E EXPANDING CAPITALIST NUCLEUS 24

2.1 Lo studio dello sviluppo economico dopo la Seconda Guerra Mondiale 24
2.2 Il modello di Solow.....27
2.3 Dualismo e Expanding Capitalist Nucleus 29

CAPITOLO 3.....

L'ASCESA DELL'URBANIZZAZIONE E DELL'INDUSTRIALIZZAZIONE IN GIAPPONE, COREA DEL SUD E CINA.....35

3.1 L'orientamento interno come strategia di sviluppo 35
3.2 L'ascesa di nuovi agglomerati asiatici durante il Boom post-bellico 37
3.2.1 Il Giappone.....38
3.2.2 La Corea del Sud.....40
3.2.3 La Cina.....43

3.3 Progresso e regresso urbano nei tre Stati asiatici tra il 1970 e il 1980 46

3.3.1 Il Giappone.....46
3.3.2 La Corea del Sud.....49
3.3.3 La Cina.....51

CAPITOLO 4.....

LE NOTEVOLI TRASFORMAZIONI DELLE CITTÀ ORIENTALI NEL "SECOLO ASIATICO".....55

4.1 Avvenimenti generali delle città asiatiche tra la fine del XX secolo e gli inizi del XXI secolo.....55

4.1.1 Il Giappone.....57
4.1.2 La Corea del Sud.....59
4.1.3 La Cina.....61

4.2 La crescente ascesa delle gigantesche realtà urbane: le Megalopoli.....63

CAPITOLO 5.....

LA SVOLTA DEL GREEN ECONOMY IN ASIA ORIENTALE: LA SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE CONTRO GLI IMPATTI ECONOMICI 69

5.1 Il Green Economy e i suoi impatti in Asia orientale.....69
5.2 Le politiche strategiche nel Green Economy nelle città orientali.....74

5.2.1 Promuovere la resilienza urbana.....75
5.2.2 Affrontare la povertà e stabilire l'equità sociale.....76
5.2.3 Perseguire lo sviluppo sostenibile a lungo termine con benefici a breve tempo.....77
5.2.4 Adottare direttive proattive per mantenere la crescita costante.....78
5.2.5 Allineare azioni ambientali con l'innovazione economica.....79

5.3 La crescita verde in azione in Giappone, Cina e Corea del Sud……81

5.3.1 Il Giappone……81
5.3.2 La Corea del Sud……83
5.3.3 La Cina……85

Conclusioni 90

Bibliografia e sitografia 93

INTRODUZIONE

In questi ultimi anni si è verificato un aumento di popolazione che riguarda ormai tutto il mondo e si ipotizza che in futuro sarà ancora più accentuato. Un'analisi, chiamata "World Urbanization Prospect" condotta dalle Nazioni Unite, in effetti stima che nel 2050 la popolazione mondiale sarà aumentata fino a 10 miliardi, dai circa 7 attuali. Con l'ascesa dei numerosi centri urbani ormai presenti su quasi la totalità del territorio internazionale, i diversi governi hanno cercato di adottare strategie per migliorare e modernizzare gli agglomerati e per soddisfare le esigenze dei cittadini stessi.

In questo elaborato si esaminano le diverse fasi dell'urbanizzazione nell'Asia Orientale, più precisamente in Giappone, in Cina e nella Corea del Sud (dove le informazioni sono più corrette e precise rispetto alla Corea del Nord), perché, oltre ad essere le aree di interesse dei miei studi universitari, sono anche considerate la culla di molte realtà urbane innovative. Per comprendere al meglio come sia nato e si sia evoluto il fenomeno in questione, si inizia ad analizzare le dinamiche nel corso degli anni Sessanta, quando si intravvede un percorso iniziale di modernizzazione economico e sociale, fino ad arrivare agli anni Duemila.

Nei primi capitoli si affrontano gli aspetti antropologici dell'urbanizzazione, esaminando la differenza tra *città* e il concetto di *urbano*. Conseguentemente, si analizzano in modo generale alcune nozioni di *Economia dello sviluppo*, insieme al *Dualismo* – analisi centrale dello Strutturalismo – e *l'Expading Capitalist Nucleus*, modelli che saranno necessari per dare un quadro approfondito sulla crescita dell'industrializzazione e su come essa sia correlata all'urbanizzazione. Segue quindi un esame più dettagliato di come si siano sviluppate e modernizzate le città nei tre Stati Asiatici, mettendo in atto una valutazione delle diverse strategie di *governance* pianificate dai loro governi.

Nel corso dell'elaborato si esamina la continua crescita urbana e si è notato come gli Stati abbiano sperimentato gradualmente una trasformazione alquanto significativa dei loro territori, che, da vaste zone rurali, diventano interi spazi urbani di grandi dimensioni. Inoltre, la modernizzazione e l'industrializzazione nelle città hanno contribuito ad accentuare i flussi migratori perché hanno permesso di migliorare la condizione di vita di molti individui. In effetti, tali fenomeni hanno prodotto un benessere nei nuovi agglomerati, dove vengono modificate molte aree degradate e antiche con innovativi edifici e servizi, mettendo in

risalto il *vecchio* con il *nuovo*, alcune di queste strutture assumono un ruolo multimodale ospitando al loro interno cinema, scuole e appartamenti. Tuttavia, in seguito hanno comportato anche squilibri socio-urbani.

Con la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta, la crescita continua delle città e l'aumento di popolazione hanno determinato zone diseguali, con baraccopoli e periferie sovraffollate da una parte e centri residenziali di alta classe dall'altra. Oltre al fatto che i moderni agglomerati col tempo hanno richiesto maggiori progettazioni e investimenti per sviluppare al meglio le loro funzioni. Di fronte a queste problematiche, i governi hanno cercato di pianificare nuove infrastrutture per migliorare l'aspetto urbano, incoraggiando anche il campo *Ricerca & Sviluppo*, considerato come uno studio efficace per la crescita sia locale sia nazionale.

Con l'avvento degli anni Duemila, grazie alle nuove tecnologie e alle nuove idee di rinnovamento urbano, nascono le cosiddette *Megalopoli*, che si riconoscono dalla moderna struttura amministrativa dei loro confini e dal fatto che ospitano diversi milioni di abitanti. Esempi sono Seoul, Tokyo, Pechino, Osaka e Shanghai. Nonostante le *Megalopoli* siano centri potenzialmente innovativi per le relazioni nazionali e internazionali, esse sono anche diventate la fonte di molteplici problemi come la criminalità, la povertà, lo smog e il narcotraffico. Ricorrendo all'analisi della strategia *Green Economy,* si sono dettagliate le diverse soluzioni proattive per far fronte alla nuova crisi climatica e al deterioramento urbano, dovuti alla crescente formazione di aree abitate e industriali. Dopo aver proposto una spiegazione generale di quali possano essere le strategie di miglioramento ambientale e socio-urbano, l'elaborato illustra i progetti di *economia verde* messi in atto dal Giappone, dalla Cina e dalla Corea del Sud, dando una maggiore visione su come, ancora una volta, l'urbanizzazione sia connessa al progresso economico e sociale.

CAPITOLO 1

L'INTRINSECO RAPPORTO TRA L'ESSENZA DELLA CITTÀ E IL FENOMENO DELL'URBANIZZAZIONE PLANETARIA

1.1 La differenza tra città e realtà urbana e il principio dell'industrializzazione

Il termine urbanizzazione indica un processo di formazione e di sviluppo della città, che non è solo uno spazio costituito da edifici e strade, ma anche un punto di raccordo di eterogenee e macchinose funzioni politiche ed economiche, sociali e culturali.
Alcune volte la costruzione delle città è scaturita anche dalle scelte volontarie di gruppi sociali che per vari motivi, specialmente economici, hanno deciso di trasferirsi dalle campagne a centri abitati. Il percorso evolutivo dell'urbanizzazione ha comportato delle conseguenze alquanto significative all'essenza della città,[1] viste come sintomi di una crisi graduale dell'entità del centro abitato.

Analizzando in modo più preciso la questione della relazione tra città e realtà urbana, si può notare come si identifichi una netta differenza tra i due concetti: la città, fin dall'Ottocento, è considerata da diversi punti di vista come un insieme di parti frammentate, invece la realtà urbana è un'esistenza separata che si presenta come una "condizione", ossia "una proiezione della società sul territorio".[2] Il significato dell'espressione "essenza della città" è connotato dallo studio degli andamenti quotidiani di interazione e di bisogno antropologico comune che comporta una pia nificazione sociale. Essa diventa il luogo dei bisogni collettivi, dei desideri e anche la sede del potere che intende esercitare il suo controllo sia politico che economico.

Dalla seconda metà del Novecento, si denota una trasformazione delle modalità di sviluppo urbano in alcune aree del mondo. Questa metamorfosi è determinata da un cambiamento nella sfera economica-produttiva, cioè dall'emergente innovazione dell'industria del 1960. Inizia così una nuova fase conosciuta come "età urbana" perché la maggior parte della popolazione mondiale incomincia a muoversi dalle campagne verso le

[1] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, pp. 26-27.

[2] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, pp. 8-9

città.[3] Le prime creazioni urbane più illustri, con la presenza di una vita urbana espansiva, risalgono a epoche premoderne. Una di queste è la città orientale (legata al modo di produrre asiatico), la quale con la città antica ha in comune il fatto che erano la sede del potere politico, mentre quella moderna ricopre un ruolo più economico-sociale.[4]

Quando inizia l'industrializzazione, nasce simultaneamente il capitalismo concorrenziale grazie alle attività commerciali della borghesia imprenditoriale e la città è già una realtà consolidata. Con la crescente industrializzazione, la società moderna si tramuta in una "macchina vivente", costruita per produrre beni e capitali allo scopo di soddisfare i propri bisogni materiali. Conseguentemente, la città perde il suo status di luogo di partecipazione, interazione o incontro sociale e culturale, ma diviene spesso un'area di scambio materiale e produttivo, monotona e alienante. Questo attaccamento al materialismo e alla produttività industriale da parte della società arreca uno sconvolgimento dell'entità della città stessa. In effetti, l'urbanizzazione si prefigura come un evento chiave del cambiamento radicale del centro abitativo, ed è inscindibile dall'industrializzazione, poiché rimodella la società nel suo insieme.[5]

Si è protagonisti di un'evoluzione dei centri urbani diventati la sede principali di mercati e di associazioni economiche come agglomerati, città operaie, sobborghi, periferie e così via. Nei centri urbani si acquisisce una significativa ricchezza monetaria, ottenuta dall'usura e dal commercio. In aggiunta vi si accumulano conoscenze, tecniche e opere. Le stesse città sono considerate come *opere*[6] *(*manufatti artistici e monumentali), contrastando la funzione che assumono con l'industria, cioè quella di avere una propensione al denaro, agli scambi e ai prodotti. Il capitalismo commerciale e quello bancario danno vita a dei circuiti di scambi e di reti che permettono i trasferimenti di ricchezza in diverse aree, da quelle cittadine a quelle limitrofe. Di conseguenza la produzione industriale non è più dominante. Le disponibilità passano ai capitalisti urbani, arricchiti dal commercio finanziario. Lo sviluppo di nuove attività comporta un graduale cambiamento alla struttura della società urbana, basata sulla divisione del lavoro.

---

[3] Matteucci N. (2011), "*Lo Stato Moderno",* Il Mulino, Bologna, prima edizione, pp 193-195
[4] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, pp. 17-18
[5] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, pp. 10-11
[6] Il lemma opera viene definito qui come un valore d'uso, cioè l'opera (città) ha la stessa capacità di un bene o di un servizio di soddisfare un determinato fabbisogno, in questo caso quello della società urbana.

Ci troviamo di fronte ad un duplice sviluppo: industrializzazione e urbanizzazione, innovazione ed evoluzione, produzione economica e vita sociale. Entrambi i casi hanno una loro unità, ma contemporaneamente presentano conflittualità.

La "problematica urbana" è una parte integrante del processo di industrializzazione. Senza alcun dubbio questa fase è il motore degli stravolgimenti sociali dell'era moderna e contemporanea. Si verificano difficoltà relative alla crescita e alla pianificazione concernenti la città e lo sviluppo della realtà urbana. L'inizio di questo nuovo percorso ha portato a trascurare l'importanza dei valori fondamentali della vita degli individui come la cultura e a compromettere il modo di vivere associato in una comunità. In effetti, la prima fase di sviluppo non ha influito molto nell'avviare delle associazioni stabili che avrebbero potuto mettere fine alle rivalità e concorrenze, così da superare gli aspetti individualistici e competitivi.[7] Di fatto, la ricerca nel soddisfare i propri bisogni individuali modifica il modo di vivere della società urbana nel suo complesso, poiché le risorse e le disponibilità che una città possiede sono limitate rispetto alle esigenze illimitate degli individui che ci abitano. Di conseguenza, si avvalorano gli ideali tangibili come il reddito, lo status e il prestigio.
La cosiddetta "società" si allontana dal riconoscere la città nella sua entità primordiale fatta di intrattenimento e di relazioni, poiché la si concepisce come una realtà formata da altre funzioni più specifiche[8], adattate alle richieste della popolazione.

La nuova "città" viene modellata su un'organizzazione piramidale, al cui vertice risiede la centralità dei poteri concentrata nella capitale e a seguire si presentano zone con mansioni amministrative più semplificate come le periferie, fino a toccare l'ultimo gradino popolato dalle zone povere della società: le baraccopoli. Con la nuova stratificazione delle città si manifesta una disparità di potere e di controllo delle varie componenti cittadine. I contrasti tra ricchezza e povertà e i conflitti tra i potenti e gli oppressi non impediscono né l'attaccamento alla città, né il contributo attivo al suo ordinamento.[9] Le suddette società sono reputate quelle più creative, poiché hanno una propensione a sviluppare cambiamenti e innovazioni utili al giusto funzionamento delle aree urbane. Infatti, per equilibrare il divario tra ricchi e poveri, si stabiliscono reti relazionali che possono aiutare a migliorare le

[7] Matteucci N. (2011), "*Lo Stato Moderno",* Il Mulino, Bologna, prima edizione, pp. 257-266

[9] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, pp. 19-20

condizioni di vita dei vari cittadini e a ritrovare il giusto benessere sociale: un progetto che serve a non danneggiare la comunità e la città stessa. Nascono così le corporazioni che frenano le iniziative competitive tra le varie classi, perché non si limitano a controllare una professione, ma diventano parte integrante di un sistema omogeneo che regola la vita urbana.[10]
Sfortunatamente queste realtà consolidate non persistono negli anni successivi[11].

L'intensità lavorativa è in costante sviluppo e questo porta a instaurare diverse strutture operaie fuori dalle città, permettendo di localizzare le abitazioni nel loro centro. Successivamente, si inverte il posizionamento delle strutture perché l'accentrare le industrie in un unico punto di incontro permetteva di avere un rapido aumento della produttività. In questo modo il nuovo posizionamento ha contribuito alla nascita di un cerchio industriale ed economico vitale, che a sua volta ha favorito un aumento di popolazione urbana. Conseguentemente, è avvenuta la trasformazione dei centri abitati in diverse dimensioni, poiché l'attività industriale ha creato i suoi centri urbani, città e agglomerati piccoli, medi o giganteschi. È un dato di fatto che l'implemento di imprese e industrie ha prodotto risultati positivi alle città, perché ha dato forma anche a centri bancari, finanziari, tecnici e politici; un insieme di infrastrutture che servono alla creazione di comunità.[12]Ciononostante si manifestano ancora svantaggi derivati dallo squilibrio di circolazione di ricchezza, dalla ridotta esistenza di risorse per tutti e dalla disorganizzazione del potere. Inoltre si ha un assorbimento delle aree rurali per aumentare il territorio urbano e dare spazio a nuove abitazioni, causando una forte riduzione delle attività agricole.

Il nucleo organizzativo della città resta molto forte e la sua periferia, costituita da quartieri di recente insediamento e popolata da persone sradicate, gli conferisce un potere enorme, ma nello stesso tempo la gigantesca agglomerazione disorienta coloro che sono i detentori del potere organizzativo e decisionale, spesso incapaci di prendere efficienti strategie gestionali per rendere la città pienamente attiva e ordinata. Il massimo controllo delle città è infatti riversato sul potere politico e amministrativo, comportando l'esclusione dalle decisioni importanti della parte economica che nel frattempo favorisce invece la

[10] Matteucci N. (2011), "*Lo Stato Moderno",* Il Mulino, Bologna, prima edizione, pp 191-192
[11] Si definisce industria nascente, la prima fase dell'industrializzazione del 1960.
[12] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, pp. 23-24

speculazione fondiaria, la creazione di capitali, gli investimenti dell'edilizia e così via. Si determina così un circuito delicato che si può spezzare in qualsiasi momento, producendo catastrofi agli stessi cittadini. La situazione descritta crea un tipo di urbanizzazione non più incentrata sull'industrializzazione, ma su una rapida estensione dell'agglomerato urbano che porta ad una speculazione sui terreni e sugli immobili, tanto da sfruttare un mercato con una prosperità molto bassa rispetto a quella del mercato industriale. Le aree che presentano queste realtà sono le periferie dove vi è una minima concentrazione di industrie con una massima estensione di strutture residenziali e la parte più esterna al centro è composta da zone antiche e disabitate che con il tempo si dissolvono.[13]

Dalla seconda metà del XX secolo agli inizi del XXI in diversi paesi l'esorbitante trasformazione delle vaste zone rurali in agglomerati industriali è stata impregnata di difficoltà e di lunghi processi di innovazione. Questo fenomeno si estende su gran parte del territorio, superando anche le frontiere nazionali. La risposta odierna alla crescita di densità demografica è stata appunto quella di creare luoghi di dimensioni smisurate: le cosiddette Megalopoli, territorio racchiuso in un *tessuto urbano* che si ramifica nelle più strette vie, senza che vi sia una differenziazione locale ed estensione del lavoro alle regioni, agli agglomerati e alle città, così che le popolazioni si ammassano raggiungendo compattezza allarmante.
Il *tessuto urbano* [14] può essere raffigurato tramite il concetto di ecosistema, di un'entità costituita intorno a una o a più città, antiche o moderne. Il modo di vivere della società si appoggia su questo tessuto che può essere più o meno intenso o degradato. Un tale modo di vivere della società urbana coinvolge sistemi di oggetti e di valori.

Sulla base delle esigenze della popolazione si innescano diversi sistemi urbani che hanno lo scopo di rendere agevole il vivere quotidiano attraverso l'utilizzo degli elementi base, come l'acqua, l'elettricità, il gas, le automobili, gli arredamenti e altro, il che comporta nuove esigenze per quanto riguarda i "servizi". Secondariamente seguono il tempo libero di tipo cittadino, l'abbigliamento, la rapida adozione di mode e inoltre si fa riferimento anche al bisogno di sicurezza, di previsioni sul futuro, comportando una razionalità diffusa nella città.

[13] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, p. 25
[14] Un insieme di elementi che costituiscono la vita nelle città

Ovviamente questa formazione di sistemi urbani non è omogenea in tutte le zone: quelle più efficienti sono situate al centro dell'agglomerato dove ci sono più possibilità di sfruttare le risorse e le prestazioni. Tra le vie del *tessuto urbano* perdurano luoghi di ruralità, di arretratezza e di povertà che non riescono ad adeguarsi alle continue novità dei centri abitati più evoluti. Pertanto il rapporto "ruralità-urbanità" non scompare, anzi si intensifica proprio nei paesi più industrializzati, dove resiste e viene considerata una parte integrante dell'intensa vita sociale. Le qualità estetiche dei nuclei urbani acquisiscono una funzione importante nel mantenere strutture antiche, come monumenti e sedi istituzionali, diventando così oggetto di un consumo di alta qualità per gli stranieri, i turisti e gli stessi cittadini.

Il centro sopravvive grazie al suo ruolo di luogo di consumo e di attrazione. Con l'esigenza di perfezionare e ristrutturare edifici antichi, nascono pratiche artistiche che sono lo specchio delle vecchie arti offerte in tempi passati. [15] Il centro assume il suo ruolo fondamentale nel riunire la formazione e l'informazione, le capacità amministrative e le decisioni istituzionali, realizzando una nuova concezione del potere.

Revisionando il discorso si possono notare tre grandi termini: *la società urbana*, *il tessuto urbano* e *la centralità*. Essi vengono inseriti in un contesto assai più ampio, cioè quello della crisi teorica e pratica della città. Nella prima, il concetto di città si compone di fatti, di valori e di immagini mutate dalla città preindustriale, ma ancora in corso di rielaborazione. Nella pratica, il nucleo urbano si sgretola lentamente, ma, cercando di perdurare, superato, degradato o abbandonato non sparisce e non lascia spazio a una nuova e definita "realtà", come invece è successo con la campagna che è stata divorata dalle città.
Fin qui è stato mostrato l'assalto alla città da parte dell'industrializzazione e fornito un quadro generale del processo. Proseguendo l'analisi si valorizzerà l'aspetto più antropologico del concetto "urbano".

1.2 Il diritto alla vita urbana

La riflessione teorica porta a ridefinire le forme, le funzioni e le strutture della città (economica, politica, culturali ecc.), relative ai bisogni comuni di una società urbana.

[15] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, p. 27

Sono stati presi in considerazione anche le esigenze individuali, con le motivazioni assegnate dalla cosiddetta società dei consumi; il fine di esaminarli è stato più che altro per conoscerli o riconoscerli.

I bisogni sociali hanno uno sfondo antropologico, opposti e complementari, i quali si appoggiano su un fondamento di sicurezza, di apertura, di certezza, di organizzazione, di controllo, di scambio e di comunicazione a lungo termine. A quelli antropologici, elaborati collettivamente, si associano bisogni specifici che non possono essere soddisfatti solamente da servizi commerciali e culturali. Si fa riferimento alla creatività, all'opera e all'informazione. Per finire, il diritto della città e della vita urbana si manifestano solamente in uno sfondo formulato appositamente per essere espressi al meglio.[16] Ovviamente il soddisfacimento delle necessità è un processo impegnativo che porta la collettività a pianificare azioni e progetti volti al raggiungimento del benessere quotidiano.

Chi pianifica decisioni e azioni sono i detentori del potere che lo esercitano a livello locale, regionale o statale. Alcune volte le decisioni prese possono sfuggire al controllo di questi attori e ricadono in maniera cruciale sulla vita delle città e l'incapacità di prendere provvedimenti da parte dei rappresentati genera una crisi di rappresentanza e di partecipazione politica nelle città. È importante, dunque, cercare di ottenere il massimo ordine e controllo pubblico. Per questo motivo si è data la possibilità anche ai cittadini di essere una parte attiva della città nell'ambito decisionale. È nato così il diritto di partecipazione.[17]

Esso prevede che ogni abitante del centro urbano abbia l'opportunità di avere un ruolo chiave in tutte le scelte concernenti loro stessi e la città. La partecipazione dei cittadini sarebbe giusta se fatta in modo diretto e centrale, non tramite la mediazione di enti e di rappresentanti. Bisognerebbe rendere la nuova identità politica derivata dal vivere in una città indipendente dalla cittadinanza nazionale. Un altro privilegio che possono assumere i cittadini è quello del diritto di appropriazione, dove essi hanno l'accesso facile all'occupazione e all'usufrutto degli spazi urbani, che sono già esistenti oppure che vengono creati per rispondere alle esigenze della popolazione. La presenza di questi diritti agevola la

[16] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, p. 101
[17] Colombo F. (2014), "*Diritto alla città: cos'è e come viene applicato",* Lenius.it, https://www.lenius.it/diritto-alla-citta/ , consultato: 10/09/2021

convivenza tra rappresentanti e cittadini, contribuendo in modo generale a rendere il vivere nella comunità più armonioso.

Ciononostante, il potere rimane sempre nelle mani di pochi, cioè dei politici. Essi hanno dei sistemi ideologici grazie ai quali riescono a subordinare alle proprie strategie gli atti e gli eventi sociali, mentre l'abitante assume un ruolo diverso, quello ecologico. Abitare in un luogo o in un altro determina l'accettazione, l'adozione, la trasmissione di quel sistema all'unità eterogenea che è la società urbana. L'individuo, definito come abitante, performa le sue passività e le sue attività nella partecipazione quotidiana alla vita della città.

Maggiore è l'elaborazione di innovazioni e attività produttive da parte della popolazione, maggiore sarà l'efficienza dell'ambiente urbano. Tuttavia, se fatte in maniera continuativa, l'abitante perde la concezione di essere "un uomo" e diventa una "macchina alienante". Ne consegue così che la città viene considerata come un luogo artificiale e inespressivo.[18]
La città storicamente formata non è più vissuta e non la si percepisce più praticamente.
Diventa invece un oggetto industriale e residenziale, di consumo sociale rivolta a mettere a disposizione servizi e prodotti per i desideri e i bisogni sia collettivi, sia individuali.
Ciononondimeno la figura dell'"urbano" continua ad esistere, sebbene sia dispersa e illusoria. È improbabile ricostruire il centro urbano nella versione antecedente all'industrializzazione; si può solo congegnare una nuova città su una nuova base, a un altro livello, in altre condizioni e con un'altra mentalità.

L'essenza del vecchio spazio cittadino viene stravolto e ridipinto in uno nuovo.
Lo scheletro della città antica occupa molti spazi pubblici e non, che acquisiscono una sembianza dell'umano: cimiteri, musei, università, monumenti e così via.
La morte dell'antico spazio è sopraggiunta durante le guerre mondiali, nella spinta demografica che accompagna le grandi catastrofi, di fronte alle brutali esigenze della crescita e della concorrenza economica e sotto la spinta di tecnologie su cui ha un instabile controllo.[19]
Insieme alla comparsa della nuova città si manifesta anche un'inaspettata trasformazione dell'uomo, soprannominato l'"uomo nuovo", che viene generato dalla nascita della produzione industriale e della razionalità pianificatrice del suo ambiente natale.

[18] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, p. 106
[19] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, p. 103

La differenza tra uomo vecchio e uomo nuovo deriva dal cambiamento dell'ambiente abitativo. Il primo, in effetti, è di carattere sociale indirizzato verso le conoscenze tecniche di convivenza, che si orienta verso l'associazione e la cooperazione per vivere in modo armonioso collettivamente. Contrariamente, l'"uomo nuovo" quasi alienato dal processo produttivo si accanisce sulle risorse per soddisfare i suoi bisogni individuali.
Con l'avvento dell'epoca moderna, la società perde un valore importante, cioè quello della "*civilisation"* [20]. Gli individui esprimono tutti i disagi conseguenti al trauma della modernizzazione, al rapido assetto degli aspetti politici e sociali e al disinserimento nei nuovi ruoli nati nei centri urbani.[21] L'uomo urbano, anche se presenta questi svantaggi matura comunque la capacità di rapportarsi in contesti più complessi e trasparenti con il mondo in evoluzione.

Con la costituzione della città si cerca di stabilizzare tre sfere importanti: quella privata, quella pubblica e quella sociale. La suddivisione è fondamentale per permettere ai cittadini di essere almeno in parte indipendenti dal potere supremo - che è lo Stato - in alcuni ambiti, da quello economico a quello istituzionale. Alcuni aspetti della loro vita vengono privatizzati e distanti dal controllo statale, originando così più autonomia nella gestione di attività individuali nei centri urbani. Altri, invece, rimangono sotto l'influenza delle istituzioni nazionali.

Lo Stato, decidendo di alleggerirsi il carico di doveri e di controllo delle aree urbane, ha comportato lo sviluppo di una moderna società più attiva nell'ambito civile, dove gli individui cominciano a scoprire che l'unica cosa che hanno in comune è l'interesse privato e con esso cercano di regolarizzare e funzionalizzare quello pubblico. [22] Grazie all'indipendenza acquisita dal potere supremo nella vita urbana, si sono raggiunti altre forme di libertà. Emergono così alcuni diritti, che entrano nelle consuetudini più o meno seguite da tutti: quelli concreti completano spesso i diritti astratti dell'uomo e del cittadino per citarne alcuni: nell'educazione, nel rispetto dei sessi, nel lavoro, nella promozione della cultura e nella cura della salute.

Il *diritto alla città* si presenta come un appello, un'esigenza, una fonte che serve ad

[20] Partecipazione attiva della civiltà da parte degli individui che vivono in una comunità
[21] Matteucci N. (2011), "*Lo Stato Moderno",* Il Mulino, Bologna, prima edizione, p. 105
[22] Matteucci N. (2011), "*Lo Stato Moderno",* Il Mulino, Bologna, prima edizione, p. 61

allontanarsi dal deterioramento della città non rinnovata e dalla vita urbana alienante.

Naturalmente, il *diritto alla città* non può essere visto come un semplice ritorno alla città tradizionale. Ad ogni modo può essere palesato come diritto alla vita urbana, trasformata e rivoluzionata.[23] Infine tale diritto non proviene da un potere costituito, ma deve essere conquistato; esso risiede nel mettere e vivere in comune lo spazio urbano e nel cercare di rispettarlo collettivamente e nel metterlo a disposizione di chiunque.

[23] Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture, p. 113

CAPITOLO 2

L'ECONOMIA DELLO SVILUPPO E LE SUE TEORIE: ECONOMIA DELLA CRESCITA, DUALISMO E EXPANDING CAPITALIST NUCLEUS

2.1 Lo studio dello sviluppo economico dopo la Seconda Guerra Mondiale

Dopo aver dato una spiegazione antropologica al concetto di urbanizzazione, ora si mira ad analizzare gli aspetti economici che hanno portato alla formazione del fenomeno urbano negli anni successivi al 1945.Gli interventi di economia politica, sin dall'inizio, sono stati influenzati dalle teorie dello sviluppo, la cui formazione è sempre stata condizionata da eventi storici, culturali e politici. La seconda guerra mondiale, con le sue distruzioni colossali e la sua dimensione globale, rappresenta uno spartiacque storico. I grandi cambiamenti che si susseguono nel dopoguerra sono stati investiti tutti negli ambiti della vita collettiva a livello planetario. Gli scenari politici, economici e sociali, hanno modificato profondamente la sensibilità delle politiche relazionali e ambientali sia nazionali che internazionali.

Con la fine della seconda guerra mondiale, termina anche il lungo e tragico periodo derivato dalla crisi economica del crollo della Borsa di Wall Street, che ha depresso il mondo capitalista negli anni Trenta. In aggiunta, la maggior parte dei paesi nel conflitto hanno perso molte risorse utilizzate nello sforzo bellico, che ha portato alla rovina di molti territori nelle nazioni come per esempio nel Giappone, negli Stati Uniti, nella Germania, nella Francia e così via.

Visto l'esiziale situazione post-bellica, molti governi hanno cercato di risollevare l'economia sia locale che globale. Negli anni Quaranta del Novecento si incominciano ad intravvedere nuovi progetti, ad esempio il "New Deal" di Roosevelt costituito per lasciare alle spalle la depressione economica negli Stati Uniti. Alcuni paesi, istruiti dagli errori di politica internazionale del ventennio precedente, impostano nel dopoguerra un nuovo orientamento economico che valorizza la cooperazione e l'integrazione.[24]

In un primo momento, la ripresa economica non si manifesta in modo uniforme sul piano

[24] Piccioni L. (2014), "*La ripresa del dopoguerra: un movimento nuovo in un nuovo mondo",* Greenreport.it, https://greenreport.it/news/comunicazione/ripresa-dopoguerra-movimento-in-mondo/ , consultato: 16/09/2021

mondiale. Di conseguenza, con il periodo della decolonizzazione si intercetta un divario tra i paesi industrializzati e quelli arretrati, rivelando così problematiche derivanti da questa differenza di sviluppo globale. Per comprendere al meglio le cause-effetti di questo fenomeno ci si è avvalsi di una disciplina in grado di studiare le dinamiche concernenti il gap mondiale: l'economia dello sviluppo, che analizza gli squilibri tra economie industrializzate e sottosviluppate. Le prime teorie identificavano lo "sviluppo" come l'insieme dei processi di mutamento di tipo economico, sociale e istituzionale in grado di condurre un miglioramento delle condizioni di vita. La crescita da sola non rappresenta una condizione sufficiente per far sì che un paese sottosviluppato possa raggiungere un paese ricco e avanzato economicamente. Tuttavia, la crescita è necessaria per garantire alle società di poter soddisfare i fabbisogni sia collettivi che individuali.

Inizialmente si pensava che una trasformazione nazionale economica e sociale fosse realizzabile con lo sviluppo dell'industrializzazione. In effetti, un primo approccio al progresso industriale moderno, nelle aree europee, si intravvede negli anni '50. Al contrario per i paesi dell'America Latina, dell'Asia e dell'Africa – dove il colonialismo si è radicato e ha contribuito all'instabilità sia politica che economica - il processo di innovazione economica avviene verso gli anni '60. In questo lasso di tempo, la nuova fase di industrializzazione e del capitalismo ha innescato la possibilità di creare nuovi spazi, nuovi consumi e nuove opportunità di lavoro. Oltretutto, si avviano anche scambi commerciali tra i paesi capitalisti e no, e questo incoraggia la formazione di relazioni aperte e diplomatiche che servono per le politiche di sviluppo sia nazionali sia internazionali.[25]

Il notevole benessere economico sperimentato in quegli anni ha favorito una significativa crescita demografica, specialmente nei paesi sviluppati.
Molti individui scelgono di trasferirsi dalle zone rurali ai centri urbani per migliorare la loro condizione di vita. Nascono così agglomerati sempre più ampi per ospitare la maggior parte della popolazione e, grazie agli spostamenti nei centri produttivi e commerciali, si ottiene un accumulo importante di capitale sia fisico che umano, utilizzato non solo per rispondere i bisogni collettivi, ma anche per apportare cambiamenti tecnologici.

[25] Piccioni L. (2014), "*La ripresa del dopoguerra: un movimento nuovo in un nuovo mondo",* Greenreport.it, https://greenreport.it/news/comunicazione/ripresa-dopoguerra-movimento-in-mondo/ , consultato: 16/09/2021

Questi avvenimenti portano alcuni studiosi del tempo a ideare una nuova disciplina: l'economia della crescita, che si analizza verso i paesi più avanzati, osservando la loro attività economica per periodi a lungo termine, dal 1950 al 1973.

Per avere un quadro generale più specifico è stata presa in considerazione la graduale trasformazione economica dal 1950 dei cinque paesi OCSE[26] – Francia, Inghilterra, Giappone, Stati Uniti e Germania- e messa a comparazione con quella delle nazioni in via di sviluppo o emergenti.

Si elaborerà, nei prossimi capitoli, un'analisi più approfondita inerente i paesi dell'Asia Orientale: Giappone, Cina e Corea, che hanno sperimentato una mutazione stravolgente nell'ambito economico e sociale, sebbene sia stata concepita in diversi momenti storici dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale. Nonostante ci siano state divergenze a livello politico in tutti e tre i paesi dovute a dittature e ad occupazioni straniere, si sono registrati lievemente degli aumenti di PIL pro capite[27] in quegli anni. Grazie all'introduzione di nuovi cambiamenti economici derivati dall'industrializzazione, si è notata una trasformazione importante dei loro territori: le zone rurali vengono tramutate in piattaforme di cemento ospitanti edifici, fabbriche, uffici e così via.

Il Giappone è uno dei tre attori asiatici che è riuscito a svilupparsi velocemente, riducendo il divario rispetto agli Stati Uniti.

La Cina, negli anni '50, è stata caratterizzata da una forte povertà e con un PIL pro capite nettamente inferiore ai paesi africani sempre di quell'epoca.[28]

Nella penisola coreana, invece, è scaturito un conflitto che ha segnato il suo futuro: "la Guerra di Corea". Con la sua fine nel 1953, si sono formati due mondi completamente divergenti: Repubblica di Corea (sud) e Repubblica Popolare Democratica di Corea (nord).

Al tempo il PIL pro capite sia della Corea del Sud che della Corea del Nord erano simili a quelli della vicina Cina.[29]

---

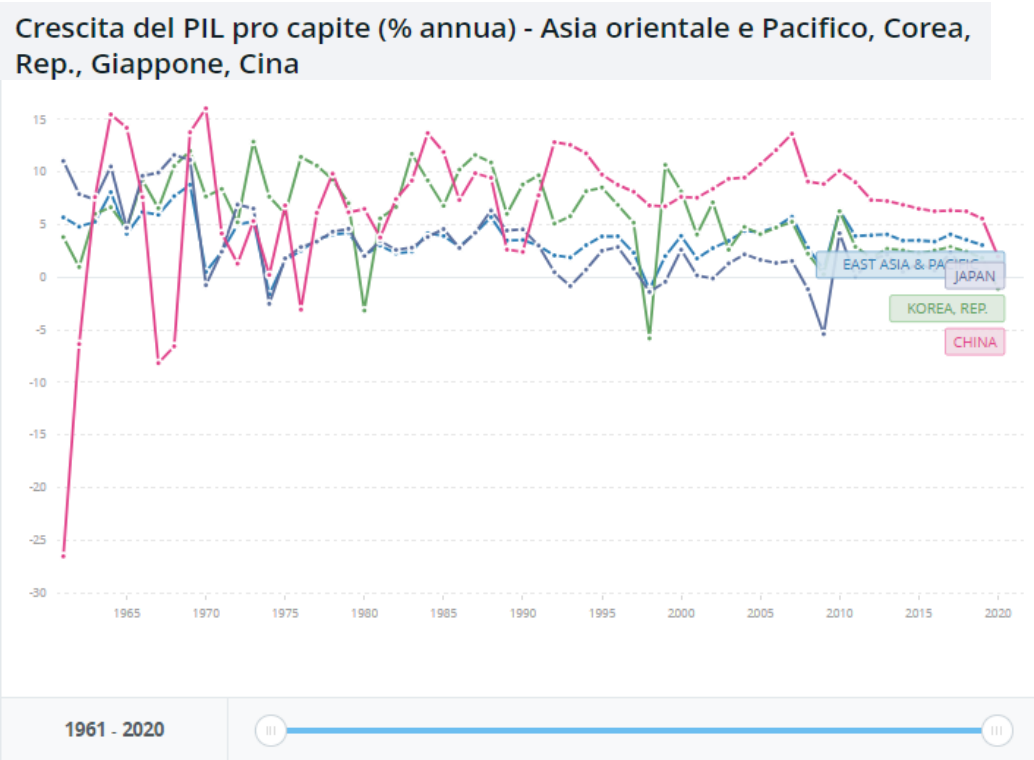
[26] Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico

[27] La valutazione della crescita economica viene sviluppata secondo l'utilizzo del PIL pro capite in questa sezione, ma solamente di recente il dato statistico è stato considerato come unità di misura per analizzare lo sviluppo economico di un paese

[28] Bet L. (2020), *"gli albori della Repubblica Popolare Cinese",* cdscultura.com, Url: https://www.cdscultura.com/2020/12/gli-albori-della-repubblica-popolare-cinese/ , consultato: 17/09/2021

[29] Antonini M. (2017), *"Corea del sud: la tigre in difficoltà",* lospiegone.com, Url:

Per individuare quali siano le possibili determinanti, utili al raggiungimento di politiche più appropriate per aumentare lo sviluppo e portare gli standard di vita dei paesi poveri ad essere vicini ai paesi più sviluppati, l'economia della crescita si avvale di modelli analitici: uno in particolare è quello di Solow.



Fonte: The World Bank, 2021

2.2 Un approccio generale al modello di Solow

L'economista Robert Solow nel 1956 ha formulato un modello accurato nell'ambito della teoria della crescita in economia, dove introduce la sostituibilità tra fattori produttivi e si concentra sugli aggiustamenti nel lungo periodo della relazione tra capitale-lavoro[30].
Esso è la base per comprendere al meglio quali siano i componenti utili per avviare una crescita economica. Il modello descrive come l'accumulo di capitale, l'aumento demografico e il progresso tecnologico influenzino la crescita di un paese o di un *aggregato economico* nel tempo. Il termine "*aggregato economico*" lo si identifica come un attore che è in grado di produrre ricchezza sulla base di certi spunti, per esempio il capitale e il lavoro.

https://lospiegone.com/2017/02/25/corea-del-sud-la-tigre-in-difficolta/ , consultato il 17/09/2021
[30] Il modello di Solow è stato preso spunto dal modello Harrod-Domar e reso più semplificato, rilassa la teoria della costanza la relazione tra capitale e prodotto pro capite.

Le cause principali di un'arretratezza economica sono la formazione di un'economia chiusa e l'assenza di un governo stabile, fattori che spiegano come alcuni paesi siano poveri e altri ricchi.

Secondo quanto riporta il modello, la produttività totale dei fattori[31] comporta l'accrescimento di soluzioni innovative per la vita degli abitanti di un determinato paese. Considerando che l'analisi viene elaborata su una scala globale, si prevede che in un periodo a lungo termine le economie arrivino a toccare uno stato stazionario e si può raggiungere lo sviluppo solamente con il progresso tecnologico.[32] Se in un paese vi è uno stock fisso di lavoro, l'impatto sulla produzione dell'ultima unità accumulata sarà continuamente inferiore a quella precedente. Inoltre, senza progresso tecnologico o una crescita della forza lavoro, si può notare come ci sia una cessione dello sviluppo economico. Infine si tiene conto anche dei tassi di crescita sia del lavoro che del progresso tecnologico, e nel caso in cui questi siano diversi da zero si nota uno stato invariabile, cioè nessuna crescita effettiva.[33]

Oltre al progresso tecnologico, un altro fattore analizzato è l'aumento demografico, come è avvenuto ad esempio nei paesi dell'Asia Orientale (Giappone, Cina e Corea), dove negli anni '60 si è verificato un aumento della densità di popolazione nei centri industriali che ha comportato una crescita esponenziale dell'economia dei tre attori.

Se si presenta un aumento demografico e anche dell'occupazione, il capitale fisico nel tempo si riduce poiché è una risorsa limitata e, per cercare di mantenerlo costante, è necessario che ci siano una quantità maggiore di investimenti e un basso tasso di risparmi. Il risparmio associato ad un aumento demografico porta uno stock di capitale di stato, e solo investendo le risorse a disposizione l'economia riesce a valorizzarsi e a condurre uno sviluppo nazionale.[34]

Verso la fine degli anni Cinquanta la produzione nei paesi ricchi e poveri non è equilibrata. Un esempio è il Giappone che, da paese considerato povero, durante gli anni '50

[31] È una misura dell'efficienza economica e tiene conto di parte delle differenze nei redditi pro capite dei paesi
[32] Ceccolin E. (2019), "*il modello di Solow",* Financecue.it, Url: Il modello di Solow (financecue.it) , consultato: 20/09/2021
[33] Boyle M. (2020), "*Teoria Neoclassica della Crescita",* investopedia.com, Url: Definizione della teoria neoclassica della crescita (investopedia.com), consultato: 20/09/2021
[34] Boyle M. (2020), "*Teoria Neoclassica della Crescita",* investopedia.com, Url: Definizione della teoria neoclassica della crescita (investopedia.com), consultato: 20/09/2021

- ’60 ha sperimentato uno sbalzo innovativo nel suo sistema economico vista la capacità di equilibrare il capitale fisico ai tassi di risparmio. Tuttavia si è presentata come una situazione temporanea, dato che nel 1970 si è identificato uno stato invariabile dell’economia nazionale dovuta ai continui risparmi degli anni antecedenti. Da questo si deduce che apportare un accumulo di capitale all’interno di un’economia e saperlo sfruttare garantiscono un perdurare del benessere nazionale, oltre al fatto che la tecnologia determina una stabile produttività del lavoro e porta ad una evoluzione dei centri abitativi e industriali che permettono di dare vita al fenomeno dell’urbanizzazione.

2.3 Dualismo e Expanding Capitalist Nucleus

Per determinare un successivo passo cognitivo sulle dinamiche economiche nel mondo avvenute tra gli anni ’40 e ’60 sono necessarie ulteriori analisi.
Con la divisione tra i paesi sottosviluppati e quelli sviluppati si è arrivati a formulare possibili ipotesi su quali siano le differenze tra i due mondi. Le caratteristiche principali del primo gruppo sono un’economia arretrata, senza progresso tecnologico e scarsa produttività di lavoro. La crescita o l’arretratezza di un paese si percepiscono dall’importanza data ai diversi settori economici (primario, secondario e terziario), cioè dal numero di lavoratori presenti in un settore piuttosto che in un altro, dalla produzione totale, dalla quantità di investimenti fatti in un determinato settore e altro. Solitamente un paese sottosviluppato si concentra maggiormente su quello economico che non richiede ingenti capitali e risorse. In aggiunta, la ridotta disponibilità di alimenti porta questi paesi a orientarsi verso l’agricoltura e le attività primarie. Un altro fattore relativo ai paesi sottosviluppati è che l’aumento della densità popolare, rende vana ogni minima crescita di produzione e quindi l’economia non cresce. Molto spesso si presentano con limitate aree industriali e sono costituiti soprattutto da zone rurali o periferiche rispetto ai paesi avanzati, che presentano agglomerati nuovi e produttivi.[35]

Unendo le classi di reddito con altri classificatori come import-export, crescita demografica, debito estero, capitale totale e prendendo in considerazione le nuove categorie di paesi emergenti si può elaborare un quadro globale delle gerarchie geopolitiche

[35] Di Rauso E. (2020), “*L’economia nel Mondo: Paesi sviluppati e sottosviluppati”,* creasud.it, Url: L’economia nel mondo: I Paesi sviluppati e sottosviluppati - CreaSud, consultato: 21/09/2021

ed economiche mondiali, utilizzando il modello centro-periferia.

Il modello si basa su un'idea centrale dello Strutturalismo[36]: *il Dualismo*, che puntualizza la contrapposizione tra "centro" e "periferia".

Secondo questa teoria, il centro del mondo sarebbe occupato dai paesi a capitalismo avanzato che gravitano attorno alle maggiori potenze economiche mondiali, che sono rappresentate da un'economia omogenea e in continua produttività. Contrariamente la periferia corrisponde alle economie meno sviluppate, sia in termini di reddito sia per altri motivi: essere privi o con limitate risorse, fortemente indebitate, con una produttività poco diversificata, o con ridotta tecnologia e con una solida dipendenza dai paesi sviluppati.

Infine ci sarebbe una terza fascia ed è quella della semi-periferia, che fa riferimento ai paesi emergenti, escluse le Tigri Asiatiche (Hong Kong, Taiwan, Singapore e Corea del Sud) inglobate nelle economie avanzate.[37]

La crescita economica dei paesi emergenti e dei paesi sottosviluppati sarebbe possibile solo grazie all'orientamento verso il settore secondario economico, che è quello industriale. Essa si verifica appunto con l'industrializzazione, con la quale sarebbe possibile un incremento di ricchezza che porterebbe tali paesi ad aumentare il loro sviluppo nazionale e arrivare così ad essere inglobati nei "paesi del centro" o avanzati.

Una manovra, necessaria al raggiungimento di tale scopo, sarebbe quella di diminuire le importazioni e accrescere le esportazioni affinché si equilibrino. Un secondo passo sarebbe quello di focalizzarsi sulla produzione di manufatti derivati dalle imprese nazionali e locali, potenziando l'aspetto tecnologico-commerciale. In aggiunta, per limitare le importazioni e fare in modo che si sviluppi l'economia locale bisognerebbe istituire delle tariffe doganali sui prodotti importati da paesi terzi. Queste procedure possono verificarsi solamente se esiste un governo competente, stabile e che sia in grado di fornire infrastrutture e servizi utili ai fini dell'evoluzione economica del paese in questione; purtroppo ci si riferisce a ipotesi ideali poiché tuttora nella maggior parte dei paesi in via di sviluppo sono elementi alquanto difficili da perseguire.[38]

---

[36] Uno dei pensieri dell'Economia di Sviluppo che si concentra soprattutto sui paesi dell'America Latina come risposta ai problemi derivati dal secondo conflitto mondiale.

[37] Cimmino M. (2013), "*il modello centro-periferia alla scala europea",* il mediano.it, Url: Il modello centro-periferia alla scala europea | Il Mediano consultato il: 21/09/2021

[38] Di Rauso E. (2020), "*L'economia nel Mondo: Paesi sviluppati e sottosviluppati",* creasud.it, Url: L'economia nel mondo: I Paesi sviluppati e sottosviluppati - CreaSud, consultato: 21/09/2021

La teoria riportata precedentemente è stata elaborata per rispondere ai problemi dovuti al dopoguerra che si sono verificati nei paesi dell'America Latina. Simultaneamente, sono stati studiati altri pensieri riguardanti l'Economia di Sviluppo.
Uno di questi è *l'Expanding Capitalist Nucleus*, che prende in riferimento i paesi in via di sviluppo dell'Asia, dell'Africa e anche del Sud America.

Sono stati alcuni studiosi dell'Europa Occidentale e del Nord America a instaurare questa forma di pensiero economico. Il fine è stato quello di fermare l'avanzata comunista che si stava imponendo sui paesi in via di sviluppo, la cui debolezza ha garantito ai giganti dell'Est di poterli sfruttare. L'ondata del capitalismo in queste aree ha contribuito a sostenere la stabilità economica e la politica internazionale. Il punto essenziale di questa idea è quella di provvedere a delle soluzioni pratiche per implementare una crescita in quei paesi ancora poco sviluppati e l'unico modo per assicurare una prosperità economica è quello di pianificare un piano d'industrializzazione. È necessario che ci sia la possibilità da parte dei governi nazionali di sottoscrivere investimenti per acquisire materiale tecnologico e avanzare la propria industria: sarebbe la stessa pratica del *modello Solow*.

È consuetudine concentrare nelle città la maggior parte degli stabilimenti operativi, dove le risorse e i servizi sono più facili da reperire; questo favorirebbe il fenomeno dell'urbanizzazione, lo sviluppo di capitale umano e se non altro il miglioramento delle condizioni di vita delle società. [39] Avere una funzione di benessere sociale ottima deve essere necessaria per conseguire un successo nella crescita nazionale. Sfortunatamente, una principale vulnerabilità dei primi sviluppi in quelle nazioni è il fatto che sono sommersi dalla concorrenza più economica e sofisticata dei paesi avanzati. Il dovere dei governi emergenti è quello di adottare normative adatte alla protezione delle nuove attività.

Il protezionismo perseguito da alcuni paesi emergenti (come Giappone, Corea del Sud e Corea del Nord) nel dopoguerra è stato abbandonato progressivamente, arrivando a crearsi una forma di mercato libero emulando le politiche dei paesi sviluppati capitalisti.
Il processo di industrializzazione negli anni '50 e '60 in Cina, in Corea del Sud e in Giappone ha favorito la crescita di città, fino a costruire grandi spazi cementati e sofisticati.

[39] Levitt P.K. (2020), "*W. Arthur Lewis: Pioneer of Development Economy",* un.org, Url: W. Arthur Lewis: Pioneer of Development Economics | United Nations, consultato: 23/09/2021

Il fattore urbano costituisce la spinta successiva all'industrializzazione e stimola la crescita nei tre attori asiatici, favorendo la cooperazione e l'integrità sociale tra gli individui e l'acquisizione di risorse umane. Regolamentare queste novità mette in primo piano la figura dello Stato, che assume un ruolo fondamentale come strumento di controllo e di rimedio per le deficienze sia dell'economia domestica sia delle infrastrutture locali. Ciononostante, la persistente intromissione dello Stato e la fase iniziale dell'industrializzazione comportano anche degli aspetti negativi: corruzione, inadeguate politiche decisionali, disparità nella distribuzione di risorse, potere oligarchico, disuguaglianza e povertà, inquinamento e altro.

Nonostante vi fossero idee contrarie, il noto economista Arthur Lewis era convinto che una rivoluzione industriale fosse la svolta decisiva per modernizzare l'economia di uno Stato arretrato. Il celebre studioso ha analizzato i meccanismi di trasferimento del lavoro in eccesso da un'attività tradizionale, come ad esempio l'agricoltura, a un settore capitalista moderno in condizione di offerta illimitata di prestazioni. Egli sostiene che l'espansione industriale comporta anche un ampio raggio di opportunità manifatturiere, che possono essere trasformate in un punto di forza, portando la crescita della densità popolare che determina un aumento di manodopera e l'introduzione delle donne nel mondo del lavoro. Man mano che il settore secondario si espande, l'occupazione e la produzione crescono insieme ai profitti del reddito nazionale. A questo punto l'economia nazionale attraversa una trasformazione inevitabile, da duale a un mercato focalizzato solo su un settore.

Affinché si possa transitare da un'economia tradizionale ad una moderna è necessario che vengano realizzati alcuni cambiamenti: il mutamento dei modi di produrre, il miglioramento delle condizioni di accesso ad un mercato globale, una diversa distribuzione della popolazione sul territorio e il superamento di ostacoli che impediscono di raggiungere la crescita effettiva.

In alcuni paesi queste innovazioni sono state attuate grazie anche all'appoggio dei giganti economici come avvenne in Giappone negli anni '50, che fu aiutato dagli Stati Uniti per apportare miglioramenti tecnologici e industriali alla nazione, mentre in altri territori i mutamenti sono stati lenti e inefficaci.[40]

[40] Levitt P.K. (2020), "*W. Arthur Lewis: Pioneer of Development Economy",* un.org, Url: W. Arthur Lewis: Pioneer of Development Economics | United Nations, consultato il: 23/09/2021

Negli anni successivi al 1960, alcuni economisti hanno notato che il modello di Arthur Lewis non ha tenuto conto degli aspetti propri dei paesi in via di sviluppo perché, visto la loro situazione degradata e il fatto che sono nazioni deboli, privi di autorità governative capaci di attuare direttive e innovazioni necessarie per la crescita, è difficile progredire senza che vi siano supporti da economie avanzate.

In conclusione, la povertà che si manifesta negli anni del dopoguerra non riguarda soltanto l'aspetto economico, ma tocca anche quelli politici, culturali e relazionali delle nazioni.
Gli studiosi del tempo hanno cercato di avviare modelli e formule per aiutare quei paesi arretrati a migliorare le loro condizioni. Ovviamente le analisi fanno riferimento al progresso occidentale per poi importarlo al resto del mondo.

La crescita avviene grazie ad alcune determinanti come abbiamo visto nel modello di Solow, cioè l'accumulo di capitale, lo sviluppo demografico e tecnologico. In altri come in quello di Lewis sono l'industrializzazione e il concentrarsi sulla grande quantità di occupazione, visti come unici processi che portano a sviluppare le aree degradate.
Gli aspetti che sono stati affrontati in questo capitolo sono la base per comprendere al meglio come uno sviluppo dell'economia possa determinare altri ambiti tra i quali quello culturale e urbano. Dunque un paese avanzato avrà di sicuro più risorse a disposizione per ospitare la crescita industriale e demografica, portando alla nascita del fenomeno dell'urbanizzazione.
Maggiori saranno i cambiamenti economici, sociali e politici, maggiore sarà la presenza di agglomerati, di servizi, di politiche innovative, di infrastrutture e di aiuti alle società.

CAPITOLO 3

L'ASCESA DELL'URBANIZZAZIONE E DELL'INDUSTRIALIZZAZIONE IN GIAPPONE, COREA DEL SUD E CINA

3.1 L'orientamento interno come strategia di sviluppo

Nel precedente capitolo si sono analizzate alcune dinamiche economiche che hanno favorito il fenomeno dell'Urbanizzazione. Le teorie di sviluppo sono state prese in considerazione per valutare la situazione mondiale dei paesi dopo la Seconda Guerra Mondiale e si focalizzano sul fatto che, senza alcuna crescita economica e un approccio all'industrializzazione, il fenomeno urbano non è possibile che accada. L'innovazione tecnologica ed economica non è uguale in tutte le nazioni, poiché si presentano in tempi e con risorse impiegati diversi.

Anche in Asia, alcuni paesi dopo il conflitto mondiale hanno subito molte trasformazioni politiche, sociali ed economiche e diventano protagonisti il Giappone, la Cina e la Corea.
Questi attori, oltre ad essere al giorno d'oggi tecnologizzati e avanzati, sono anche luoghi dove l'urbanizzazione e l'industrializzazione hanno avuto un grande impatto sui loro territori e sui loro modi di vivere attualmente. Per comprendere al meglio le suddette mutazioni bisogna prima esaminare la loro situazione interna economica per poi definire il fenomeno urbano.

Il secondo conflitto mondiale aveva portato con sé disordine, distruzione e atrocità.
Come in ogni parte dove la guerra aveva colpito, anche in Asia la situazione era alquanto allarmante. Il Giappone aveva subito enormi danni causati dal conflitto e dalle due bombe su Hiroshima e Nagasaki e conseguentemente veniva occupato dalle forze americane fino al 1952, mentre la Cina era stata vittima di guerre sia interne che contro potenze straniere, soprattutto con il vicino Giappone. Invece la Corea era stata sottomessa dalla potenza nipponica per circa trent'anni, subendo repressioni, ingiustizie e crimini contro la popolazione. Per superare le situazioni interne e riottenere un equilibrio totale, i tre attori hanno adottato una strategia interventistica: il protezionismo che ha rafforzato la produzione interna e l'industria domestica in un periodo in cui la maggior parte delle popolazioni asiatiche erano ancora situate nelle zone rurali e in condizioni abbastanza

retrograde. Tale volontà di escludere le collaborazioni internazionali può essere vantaggiosa solo in un primo momento, poiché una nazione è in grado così di accrescere il suo potere economico e industriale senza intromissioni straniere, tuttavia può risultare svantaggiosa se non vi sono le risorse sufficienti per condurre il processo di sviluppo nel tempo.[41] Fino alla metà degli anni Cinquanta del Novecento, alcune strategie protezionistiche erano ancora vigenti in queste aree. Solamente verso gli anni Sessanta e Settanta i tre paesi asiatici si sono aperti al libero mercato e alla cooperazione internazionale.

Il fenomeno dell'urbanizzazione nei luoghi suddetti avviene contemporaneamente allo sviluppo dell'industria. In effetti, con la fine dell'occupazione americana nel 1952, il Giappone stipula con gli Stati Uniti una collaborazione che conduce la nazione nipponica a raggiungere l'apice del suo prestigio internazionale. L'avanzata industriale permette alla popolazione di migrare nelle città, dando vita alla formazione di centri urbani più innovativi.
In Corea invece, dopo la guerra civile avvenuta tra il 1950 e il 1953, la penisola viene divisa in due parti. A Nord governa il regime totalitario della Famiglia Kim, invece a Sud ottiene la carica Rhee Syngman, che adotta un regime politico ugualmente autoritario.
Le due nazioni hanno una diversa manifestazione di sviluppo economico e politico.
La Corea del Sud approccia il progresso verso gli inizi del 1960 con la presenza del presidente Park Chung Hee. Contrariamente, la Corea del Nord decide di adottare l'isolazionismo.
Infine, in Cina nel 1949 si proclama la Repubblica Popolare Cinese di Mao Zedong e fino agli anni Settanta la nazione rimane sotto la sua guida. In questo lasso di tempo il paese affronta molte difficoltà a livello di progresso economico. La maggior parte della popolazione è situata nel Sud, dove si presenta un'alta percentuale di zone rurali. Alla fine degli anni Cinquanta, il paese viene colpito da una catastrofica carestia dovuta al Grande Balzo in Avanti[42], che porta alla disfatta dell'economia. La vera crescita cinese viene operata negli anni Settanta.
Sebbene in questi paesi la crescita industriale e urbana avvenga in tempi diversi, il metodo utilizzato è quasi simile.

---

[41] Kankesu J. (2016), "*Industralization and challenges in Asia*", Palgrave Macmillan, Australia, prima edizione,

[42] Considerata come Campagna di modernizzazione della nazione cinese comunista, la quale si rivela una totale catastrofe. L'obbiettivo è quello di occupare la manodopera locale non più nelle campagne ma nelle industrie, lasciando così le zone rurali abbandonate.

Negli ultimi quarant'anni, i paesi dell'Asia Orientale hanno avuto un grande successo economico e sociale derivato dal contagio internazionale diretto ad una modernizzazione contemporanea. Lo sviluppo prende avvio nel Giappone per poi diffondersi tra le "Tigri Asiatiche"[43] e poi in Cina. La spiegazione più ovvia di questo fenomeno la introduce uno studioso celebre nipponico, Akamatsu Kaname, che ha elaborato un modello economico: "*il modello delle oche volanti*" utilizzato durante il 1960. Esso prevede che un paese, in uno stadio di evoluzione, tramandi le sue strategie ai paesi meno sviluppati per stabilire con loro una successiva cooperazione.[44] Questo contagio ha favorito l'avanzamento industriale e tecnologico, reso possibile grazie al miglioramento della gestione dei territori, alla conservazione del suolo, all'elettrificazione e all'impianto di infrastrutture.
Le zone edificate hanno comportato non solo la riduzione di aree rurali, ma anche il movimento migratorio della popolazione. Esistevano già prima della Seconda Guerra Mondiale alcuni centri abitativi che vengono identificati come città, ma il loro vero processo di modernizzazione è avvenuto molto tempo dopo.

Con l'introduzione dell'industrializzazione moderna del XX secolo, si è verificato un aumento di attività urbana nei tre attori asiatici: da un'economia tradizionale si arriva ad una basata sui settori secondario e terziario. Gli impianti industriali vengono incentrati dove risorse e servizi sono più agevoli da sfruttare, quindi il centro.
Visti gli andamenti favorevoli, gli individui scelgono di mobilitarsi verso le periferie, considerati spazi adatti alla vita del cittadino. La constante stabilità politica, che viene intrapresa specialmente in Giappone e in Corea del Sud negli anni Sessanta e Settanta, permette di ordinare le aree di servizio e di redigere stili di comportamento nelle città. In questo modo si incentivano gli ambiti dell'apprendimento, dell'educazione, dell'elaborazione di politiche di alta qualità, della cooperazione e dell'adattamento di nuove strategie.[45]

3.2 L'ascesa del moderno fenomeno urbano asiatico durante il Boom post-bellico

[43] Corea del Sud, Hong Kong, Taiwan e Singapore
[44] Kankesu J. (2016), "*Industralization and challenges in Asia*", Palgrave Macmillan, Australia, prima edizione
[45] Kankesu J. (2016), "*Industralization and challenges in Asia*", Palgrave Macmillan, Australia, prima edizione

Il Boom post-bellico, che intercorre dal 1950 al 1970, ha promosso una notevole crescita delle principali città industriali, trasformandole in regioni metropolitane su larga scala con confini esterni sempre più ampi. Le prime città vengono anche suddivise in diverse parti: i quartieri residenziali nelle aree centrali sono abitati dalla classe operaia visto l'avvicinamento degli impianti, mentre la classe amministrativa popola le zone limitrofe.
Negli anni Cinquanta era già in corso un'inversione di questi modelli, insieme alla crescente suburbanizzazione delle industrie. Di conseguenza, negli anni Sessanta si intravvede un inizio di dispersione e di decentramento delle industrie nelle regioni periferiche. Questo spostamento viene prima identificato nei paesi capitalisti del Primo Mondo, più tardi avrà luogo anche nei paesi del Terzo Mondo, tra i quali si trovavano Corea e Cina, dove le politiche di crescita e, di conseguenza, l'espansione industriale-urbana procedevano rapidamente.[46]

3.2.1 Il Giappone

Un esempio di questa trasformazione è il Giappone, che partecipando alla cooperazione capitalistica, sperimenta un significativo cambiamento in diversi aspetti.
Il capitalismo con le sue caratteristiche chiave come le tecnologie, la creazione di nuove conoscenze lavorative e la generale riforma della società urbana, ha reso possibile la mutazione infrastrutturale delle città.
In Giappone alcuni centri urbani erano presenti già negli anni Trenta del Novecento, ma la popolazione era rimasta ancorata alla tradizionale vita rurale. Solamente nel 1955 si intravvede un'evoluzione dell'attività urbana, registrando una percentuale del 56% dei giapponesi situati nelle prime forme di agglomerati.[47] Nello stesso anno si calcola una popolazione totale di circa 14.725.000 abitanti e nel 1960 si registrano almeno cinque città con un milione di abitanti.[48]
Le dimensioni e la geografia delle città cambiano in base al numero degli abitanti e alla posizione strategica del centro urbano. Con l'evolversi dell'economia si procede ad attuare delle trasformazioni indirizzate alle città, grazie anche all'introduzione di nuovi mezzi di

[46] Allen J. Scott (2017), "*The Constitution of the City: Economy, Society and urbanization in the Capitalist Era",* Palgrave Macmillan, USA, prima edizione
[47] Noda Y. (2016), *"From Urbanization to aging society – Lessons from Japan",* PwC Japan Group, Giappone, Url: https://www.pwc.com/jp/en/japan-knowledge/archive/assets/pdf/from-urbanization-to-aging-society.pdf , p. 4, consultato il: 21/10/2021
[48] Takeuchi K. (1963), "*I problemi della geografia comparativa del Giappone",* Istituto Italiano per l'Africa e l'Oriente, Vol. 3, p. 28

comunicazione e di servizi moderni. Nello stesso tempo la concentrazione demografica nelle grandi città favorisce la nascita di aree metropolitane, cioè di zone di urbanizzazione estese fra città e città. A fianco ai grandi agglomerati come Tokyo, Osaka e Nagoya, si trovano numerose città satelliti e tra queste aree si ha una densa rete di telecomunicazione e di collaborazioni.[49]

Il Giappone è il primo paese dell'Asia che negli ultimi cento anni sia riuscito a realizzare la propria industrializzazione che nel 1960 ha fornito il 36% del reddito nazionale e ha assimilato il 26% della popolazione attiva. Inoltre ha reso possibile ottenere nuove realtà imprenditoriali, che hanno richiesto una notevole quantità di capitale umano.
Il Giappone, nonostante sia stato un paese fermamente industrializzato, ha riscontrato alcune scarsità in risorse minerarie ed energetiche. Questa mancanza è stata colmata grazie alla collaborazione stipulata tra la nazione asiatica e l'Occidente, specialmente gli Stati Uniti. Nascono così nuove industrie siderurgiche ed energetiche e si implementano moderne reti di servizi sia finanziari che telecomunicativi. Acquisiscono anche maggior importanza gli istituti bancari e amministrativi che controllano le attività dei privati e dello Stato. Inoltre, l'appoggio straniero è servito per incentivare le esportazioni e le importazioni, facilitando la ripresa economica domestica e la produzione di nuovi beni di consumo. Visti l'aumento di attività commerciale e la continua richiesta di manodopera negli stabilimenti cresce anche la densità popolare nei centri. Molti individui abbandonano le zone rurali, che gradualmente vengono inglobate all'interno dei nuovi agglomerati.

Come si è notato lo sviluppo demografico ha un'origine abbastanza recente, ma numerose città giapponesi risalgono all'epoca dello *Shogunato Tokugawa*[50], quando la tranquillità feudale ha contribuito alla nascita urbanistica. Queste città antiche possono essere così suddivise secondo la loro origine: città nate da un castello, città sorte dopo la manifestazione di nuove reti comunicative, città di un mercato locale, città di importanza religiosa oppure derivate dalla presenza di attività artigiane e commerciali. Nonostante l'approccio alla modernizzazione, queste realtà conservano ancora un loro aspetto storico, anche perché i resti costituiscono un ostacolo alla costruzione di moderne infrastrutture.

[49] Takeuchi K. (1963), "*I problemi della geografia comparativa del Giappone",* Istituto Italiano per l'Africa e l'Oriente, Vol. 3, p. 25
[50]

Fortunatamente, la maggior parte di tali strutture sono state in grado di ospitare il gran numero di industrie ed edifici, come Nagoya, Amagasaki e Tokuyama. Altre, invece, hanno attraversato un periodo di stasi e sono diventate semplici province.[51]

Il Giappone, dunque, ha saputo abbracciare questo dualismo in modo armonioso e costruttivo, sapendo sfruttare il contrasto tra antico e moderno. Inoltre, il paese è stato in grado di privilegiare la bellezza architettonica dei suoi centri urbani.
In sintesi il boom economico del 1950 e del 1960 e stato accompagnato dall'aumento di sviluppo demografico nelle città e la nascita di agglomerati è stata possibile grazie alla perspicacia nazionale di abbracciare i rischi della nuova realtà moderna.[52]

3.2.2 La Corea del Sud

Un'equivalente trasformazione del territorio avviene anche in una delle due Coree e le maggiori informazioni rilevate da fonti veritiere riguardano la trasformazione della nazione sudcoreana. Pertanto questo paragrafo si focalizza soprattutto su questa regione.
Dopo la Guerra di Corea, avvenuta tra il 1950 e il 1953, la penisola viene suddivisa in due parti: a nord con la nascita della Repubblica Popolare Democratica di Corea mentre, a sud si istituisce la Repubblica di Corea sotto la guida di Rhee Syng Man fino al 1961.

Prima del 1950, La Corea era una terra chiusa e isolata, lontana dalla civiltà moderna. La sua popolazione urbana era il 3% del totale e l'attuale capitale Seoul registrava circa 200.000 abitanti. Infatti, la maggior parte dei territori era coperti da risaie e campi agricoli. Un filone di civiltà moderna si percepisce nel periodo coloniale, sotto la supremazia nipponica dal 1910 al 1945, ma in modo molto distorto. Nel 1930, si intravedono le prime trasformazioni industriali, ma non ancora del tutto innovative e tecnologiche. La sua vera modernizzazione avviene nel 1960 grazie all'intervento di strategie economiche del presidente Park Chung hee.

La Corea sperimenta una predominante crescita nella seconda metà del XX secolo, determinando la nascita di cambiamenti radicali nell'architettura delle sue città. La natura moderna, che nega l'esistenza del passato, ha portato con sé lo sradicamento dello stile di

[51] Takeuchi K. (1963), "*I problemi della geografia comparativa del Giappone",* Istituto Italiano per l'Africa e l'Oriente, Vol. 3, p. 26
[52] Takeuchi K. (1963), "*I problemi della geografia comparativa del Giappone",* Istituto Italiano per l'Africa e l'Oriente, Vol. 3, p. 35

vita tradizionale per cui l'urbanizzazione coreana è stata segnata da rotture, discontinuità e trasformazioni.[53] Dal momento che la modernizzazione del paese ha avuto interruzioni frequenti, si è condensata in diversi periodi molto brevi che avevano avuto luogo nel corso di più di due secoli. Nonostante il lungo andare di cambiamenti, il legame tra la popolazione locale e la modifica dei suoi territori è diventato sempre più indelebile, portando alla formazione di un radicale modo di vivere del popolo coreano.

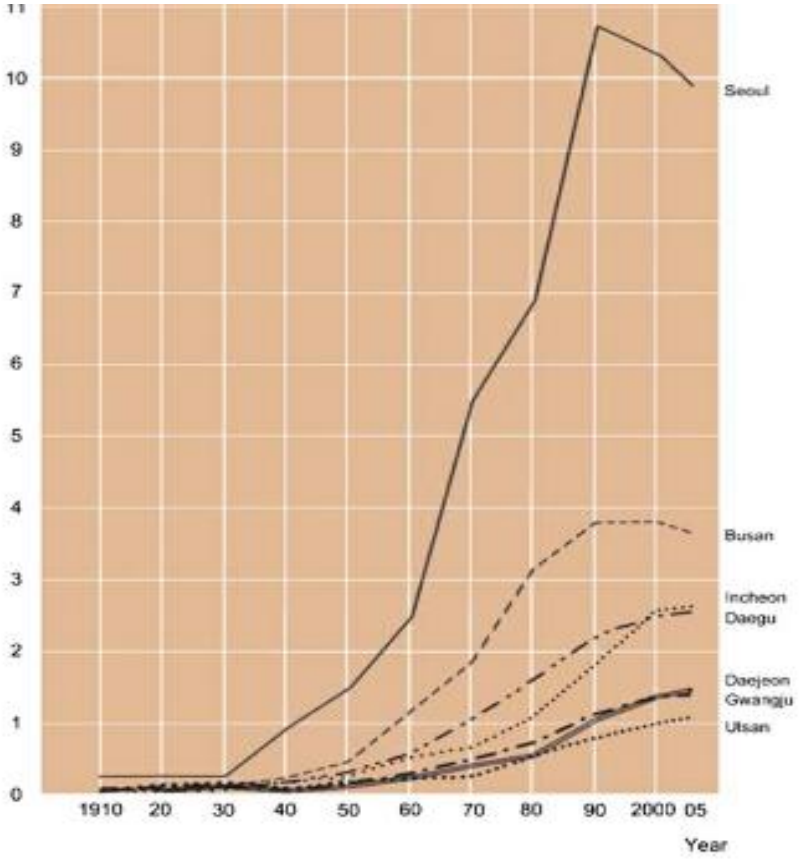
La miracolosa crescita economica, sperimentata dal 1960 al 1970, ha alimentato uno dei periodi più dinamici della storia della Corea, dove l'aumento della popolazione urbana ha raggiunto il suo più alto tasso di sempre. Seoul, ad esempio, ha quasi triplicato da 2,24 milioni di abitanti nel 1960 a 6,88 milioni verso gli inizi degli anni Settanta, come evidenziato in Figura 1.

Durante lo stesso periodo, anche altre città hanno visto notevoli incrementi di popolazione come Busan e Daegu che hanno avuto un ruolo importante nella trasformazione economica data anche la posizione strategica sul mare come Busan, che ha favorito la manifestazione di rapporti e collaborazioni con l'esterno. Sfortunatamente, nei primi momenti di crescita, alcune città scarseggiavano di alloggi e il rapporto tra l'offerta abitativa nelle aree urbane continuava a diminuire, passando dall'84% nel 1960 al 69,8% negli anni Ottanta.[54]

Nascono così insediamenti abusivi nei siti vuoti in centro o sulle colline che circondavano i centri urbani ma, senza infrastrutture di supporto, gli abitanti di queste baraccopoli vivevano in condizioni disagiate. Per affrontare le pressioni che hanno investito le grandi città e i dintorni, il governo militare di Park Chung Hee ha messo a disposizione tutte le misure necessarie. Dal 1962 infatti, si sono ampliati i confini delle città esistenti e sono state create nuove zone sia urbane che industriali come Ansan, Masan e Ulsan, portando alla formazione di grandi conglomerati industriali soprattutto nel settore automobilistico.

[53] Jung I. (2013), *"Architecture and Urbanism in Modern Korea",* Spatial Habitus, Hong Kong University Press, Cina
[54] Jung I. (2013), *"Architecture and Urbanism in Modern Korea",* Spatial Habitus, Hong Kong University Press, Cina

Figura 1 Popolazione urbana in Corea del Sud



Fonte: "Archicteture and Urbanism in Modern Korea", 2013

Il presidente Park aveva messo in primo piano le politiche di riorganizzazione dei territori a sostegno della crescita industriale ed economica. Alcuni esempi sono la costruzione della Gyeongbu Expressway[55], Seoul Children's Grand Park e la designazione di una cintura verde intorno alle grandi città come strategia di sostegno ambientale.

Un'ulteriore costruzione importante è stata Gwacheon New Town che, dopo la divisione della penisola, ebbe il ruolo di città amministrativa, identificata come supervisore della situazione della zona demilitarizzata. Lo scopo era di utilizzare questa città piuttosto che la capitale, cioè Seoul, come vedetta perché questa zona era protetta dalle montagne mentre Seoul rimaneva alla portata dell'artiglieria a lungo raggio della Corea del Nord.

Le politiche urbane del presidente avevano il sostegno del personale militare e dei pianificatori. Il primo dipartimento di studi urbani in Corea del Sud viene istituito nel 1967,

[55] È una delle superstrade più antiche e più trafficata, che collega Seoul a Suwon, Daejeon, Gumi, Daegu e Busan. Pianificata nel 1968, dopo che il presidente Park fu rimasto impressionato da un sistema autostradale situato nella Germania dell'Ovest ne fece costruire una uguale in Corea del Sud.

contribuendo al vuoto relativo nel discorso urbano che ha prevalso durante la rapida urbanizzazione degli anni '60.[56]

Nel medesimo periodo tre grandi studi ingegneristici hanno istituito *l'Associazione dei progettisti di Corea*. La pianificazione urbana doveva considerare le esigenze economiche ed essere rimodellata secondo gli aspetti umanistici del tempo. La prima città a sperimentare questa trasformazione è stata Seoul. La sua forma concentrica, infatti, ha permesso di facilitare il coordinamento funzionale tra periferie e centro. Inoltre, grazie alla presenza di diverse vie di trasporto efficienti, gli individui erano in grado di raggiungere in poco tempo diverse aree della città.

Un'ulteriore novità è stata quella di decentrare il potere amministrativo in differenti distretti urbani per mantenere un maggiore ordine pubblico. La progettazione simile a quella della capitale è stata poi ampliata ad altre realtà urbane sudcoreane.[57]
Il decennio degli anni Sessanta fu un periodo di transizione tumultuosa: le diverse idee che sorsero, vennero modellate secondo l'ideologia politica e i meccanismi economici capitalisti del tempo, poiché la manifestazione del capitalismo e l'ascesa dell'industrializzazione avevano contribuito alla ripresa dell'urbanizzazione. Essa nel periodo di sviluppo era alquanto lontana dall'obiettivo di assicurare un'abitazione confortevole, il cui scopo dichiarato era quello di essere un'infrastruttura impiegata nella produzione, nello scambio e nel consumo.
La crescita delle città continua fino agli anni Ottanta, incrementando la densità popolare nei centri urbani e in seguito si attuano altre politiche e strategie orientate al fenomeno urbano.

3.2.3 La Cina

L'urbanizzazione cinese ha avuto diverse fasi evolutive come è successo sia in Corea del Sud sia in Giappone.
La prima trasformazione è stata notata durante il governo comunista di Mao Tse-Tung, dal 1949 fino agli anni Settanta. Agli inizi degli anni Cinquanta solo l'11% della popolazione totale viveva nelle città, mentre il resto abitava nelle campagne.[58] Dopo aver notato un

[56] Jung I. (2013), *"Architecture and Urbanism in Modern Korea",* Spatial Habitus, Hong Kong University Press, Cina
[57] Jung I. (2013), *"Architecture and Urbanism in Modern Korea",* Spatial Habitus, Hong Kong University Press, Cina
[58] Gu C., HU L. and Cook Ian G. (2013), *"China's Urbanization in 1949-2015: processes and driving forces",* Science Press, China and Georgia, Vol. 27, No. 6, p. 845

cambiamento urbano e rurale nei paesi confinanti, il governo di Mao aveva deciso di attuare alcune politiche innovative per perfezionare diverse aree della nazione. L'idea iniziale è stata quella di equilibrare lo sviluppo a favore delle città medio-piccole, di creare spazi industriali lontani dalle costiere e di frenare lo squilibrio migratorio tra città e campagna. Per rendere possibile questi progetti sono state instaurate nuove infrastrutture: si sono costruiti sistemi di trasporto più tecnologici come le ferrovie, è stato necessario l'impiego di operai nelle miniere e nella lavorazione di materiali siderurgici e si sono sfruttate le riserve di petrolio e gli impianti idroelettrici. Dunque, il passo decisivo è stato quello di abbracciare una nuova fase di industrializzazione per dare contributo alla modernizzazione delle aree nazionali.[59]

Il destino delle città cinesi diventa sempre più controverso col passare del tempo. Vista la loro grande portata di attività produttiva e di consumi, i centri urbani diventano la sede degli eccessi, di luoghi di disuguaglianza e di squilibri sociali. Simultaneamente, con il primo piano quinquennale (1952-1957) la pianificazione urbana si attiene al modello sovietico cercando di svilupparla in modo appropriato e rapido. Il periodo successivo è stato accompagnato dal *Grande Balzo in Avanti*, compreso tra il 1958 e il 1961. La densità popolare era in aumento, passando dall' 11% al 20% della popolazione totale insediata nei centri urbani, dove prosperava una notevole ristrutturazione di industrie pesanti, che favorivano i piccoli-medi stabilimenti, garantendo l'autosufficienza nei diversi territori cinesi, soprattutto nella parte est del paese.[60] Ciononostante la campagna di rivoluzione industriale è durata solo tre anni, rivelandosi un fallimento e procurando allo Stato un declino dell'economia e del prestigio nazionale. A causa di questo fenomeno si susseguono momenti di carestia e di calo di popolazione. Per far fronte alla tragedia vengono prese in considerazione negli investimenti industriali le aree montuose occidentali portando la maggior parte degli operai e famiglie dell'est a migrare.

Un disagio significativo, dopo la grande catastrofe, è stata la mobilitazione di molti cinesi in alcuni borghi e quartieri agricoli, dove la campagna promozionale non aveva danneggiato

[59] Gu C., HU L. and Cook Ian G. (2013), *"China's Urbanization in 1949-2015: processes and driving forces",* Science Press, China and Georgia, Vol. 27, No. 6, p. 847

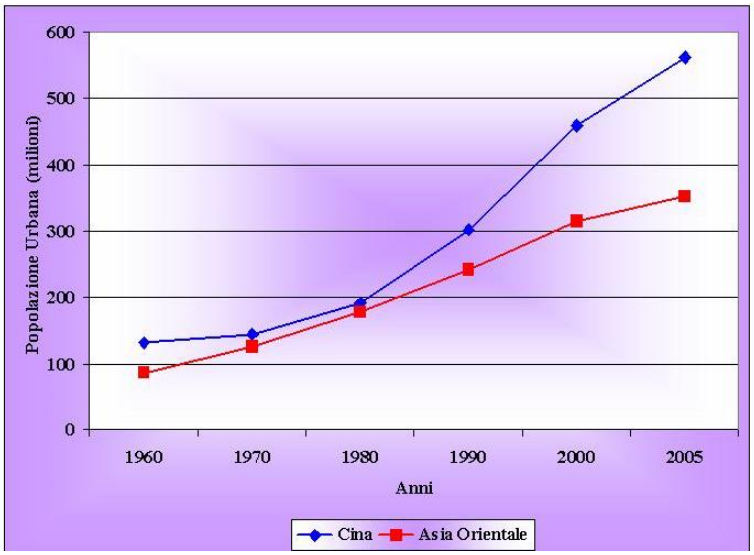
[60] Allen J. Scott (2017), "*The Constitution of the City: Economy, Society and urbanization in the Capitalist Era",* Palgrave Macmillan, USA, prima edizione

le condizioni di vita. Viste la disperata corsa di molti cinesi verso quelle aree e l'ascesa di sovrappopolazione, il governo ha provveduto a tali problematiche con l'attuazione di rigorose restrizioni. L'idea era di equilibrare la porzione demografica in quasi tutto il paese, tenendo presente che per la politica economica di Mao le campagne avevano sempre avuto un ruolo importante. Si sono elaborate così soluzioni che potessero tutelare la vita tradizionale rurale. Per questo motivo i giovani residenti nelle città di Pechino, Tianjin, Shanghai, Canton e Wuhan erano costretti a mobilitarsi verso le campagne per essere rieducati alla vita rurale tradizionale cinese.[61]

L'avanzata popolare fuori dalle città ha comportato la riduzione della popolazione urbana di oltre 17 milioni di unità, ritornando dunque alla situazione prima dell'industrializzazione.
Sebbene il governo abbia cercato di bilanciare il sistema urbano, lo sviluppo derivato dall'economia e dalle città rimane ineguale. Le varie problematiche inerenti all'incapacità governativa del tempo hanno reso difficile programmare degli spazi innovativi e adatti alla nuova modernità. In effetti, le città non sono assoggettate a politiche specifiche, che invece rivolgono ad esse direttive più economiche con rilevanti effetti spaziali. Anche se la migrazione nelle città si sia limitata solo a pochi individui, che erano integrati nella manodopera industriale, la percentuale di popolazione urbana negli anni Ottanta è del 33%.[62]
Le avversità più evidenti per la formazione di una regolare estensione urbana sul territorio cinese derivano anche dalle situazioni climatiche e dalla diversità di terreni inutilizzabili.
Il vero perfezionamento e sfruttamento del mondo urbano cinese avviene alla fine degli anni Settanta, con la fina del regime dittatoriale maoista. Come mostra nella figura 1, qui in basso, si nota l'aumento di popolazione urbana cinese dal 1960 fino al 2005.

[61]Gu C., HU L. and Cook Ian G. (2013), *"China's Urbanization in 1949-2015: processes and driving forces",* Science Press, China and Georgia, Vol. 27, No. 6, p. 849
[62] Gu C., HU L. and Cook Ian G. (2013), *"China's Urbanization in 1949-2015: processes and driving forces",* Science Press, China and Georgia, Vol. 27, No. 6, p. 852

Figura 2 Popolazione urbana in Cina e In Asia Orientale 1960-2005



Fonte: Banca mondiale 2006

3.3 Progresso e regresso urbano nei tre Stati asiatici tra il 1970 e il 1980

Come è stato già analizzato, il fenomeno urbano presente nei tre paesi ha conseguenze e impatti diversi e i tempi di reazione alle nuove innovazioni e cambiamenti avvengono in modo irregolare.

Se In Corea e in Giappone si accentuano sviluppi negli anni del boom post-bellico, con l'inizio degli anni Settanta si affrontano parziali regressi sociali ed economici che portano povertà e disuguaglianza, impedendo la crescita urbana. Contrariamente, in Cina, dopo la catastrofe derivata dalla campagna promozionale del *Grande Balzo in Avanti* di Mao Tse-Tung, il paese cerca di rigenerarsi e di intraprendere direttive e scelte volte al miglioramento economico, politico e sociale. Con il continuo sviluppo internazionale e per integrarsi al meglio nei cambiamenti del nuovo mondo moderno, i tre paesi sono disposti a intraprendere nuove strategie e politiche efficienti.

3.3.1 Il Giappone

Il supporto americano nelle politiche economiche e sociali del Giappone negli anni Cinquanta ha favorito per almeno un decennio la crescita totale del paese. L'innovazione tecnologica e industriale ha garantito la costruzione di aree urbane di medie e grandi dimensioni. La continua migrazione ha condotto il paese a implementare nuove abitazioni e a dimezzare sempre più aree rurali per ampliare gli agglomerati.

Nascono così alcune città metropolitane, che diventano il fulcro della modernizzazione e sono le prime ad essere contagiate dalla nuova globalizzazione. A causa delle enormi dimensioni, vengono affidate ad alcuni istituti locali il controllo e la gestione dei quartieri e dei distretti. Il decentramento politico-amministrativo della supervisione urbana è servito a non regredire nei vari ambiti della città.

Questo successo giapponese è stato il risultato della combinazione di fattori come l'intervento dello stato, avere un mercato aperto e innovativo e lo sfondo culturale e storico del tempo. Sfortunatamente, si sono rilevati anche aspetti negativi riguardanti la rapida crescita di densità demografica nelle città.[63] L'aumento di popolazione negli agglomerati richiede degli ulteriori sforzi finanziari e amministrativi impiegati nella costruzione e nel controllo di eventuali uffici, istituzioni, ospedali e centri che servono a soddisfare le esigenze sociali.

Dal 1960 al 1974, la nazione giapponese deve affrontare alcune sfide non solo sociali, ma anche ambientali derivati dalla inarrestabile ondata di popolazione urbana. Di conseguenza, si elaborano diversi atti normativi per tutelare l'ambiente e per diminuire l'inquinamento. Inoltre, essendo un'isola, il Giappone è continuamente assoggettato a molti disastri naturali che hanno portato alla distruzione di alcuni territori. La soluzione è stata quella di introdurre norme di sicurezza inerenti alla costruzione di edifici, industrie, abitazioni e altro.

L'urgenza di capitali per gli investimenti nei centri urbani ha esortato lo Stato ad aumentare le spese fiscali ai cittadini, rendendo difficile la vita nelle aree residenziali delle città. Dal 1973, si registra così un lieve calo di popolazione urbana. Nello stesso periodo, oltre alla pressione fiscale, si aggiungono altri eventi importati dall'arena internazionale: la crisi energetica, l'aumento del prezzo del petrolio e l'avviarsi dell'inflazione.[64] La rapida crescita demografica, le divergenze monetarie ed economiche, il degrado ambientale e la diminuzione di un'efficienza nelle infrastrutture urbane hanno portato lo Stato a emanare delle direttive per la pianificazione delle città. Le politiche di miglioramento, di sviluppo e di conservazione delle aree cittadine sono state dettagliate in un progetto di revisione. Con

[63] Kankesu J. (2016), "*Industralization and challenges in Asia*", Palgrave Macmillan, Australia, prima edizione
[64] Noda Y. (2016), *"From Urbanization to aging society – Lessons from Japan",* PwC Japan Group, Giappone, Url: https://www.pwc.com/jp/en/japan-knowledge/archive/assets/pdf/from-urbanization-to-aging-society.pdf , pp. 1-3, consultato il: 21/10/2021

ciò, nel 1975 delle 644 città giapponesi, nessuna aveva una popolazione di meno 10mila abitanti, solo 3 ne contavano meno di 20mila e 47 con una popolazione di meno 30mila.[65] Nel medesimo anno, il 57% della popolazione giapponese abitava nei *Distretti densamente abitati*[66], il 72% era popolazione urbana e solo l'11% viveva nelle zone rurali. Otto dei più grandi agglomerati urbani vengono riconosciuti come aree metropolitane che contenevano il 55% della popolazione giapponese nel 1975.[67]

La crisi energetica internazionale, che ha colpito anche il Giappone dal 1973 al 1985, è stata gestita con "*Energy Saving Act".* È stato un atto normativo che provvedeva a instaurare delle misure per razionalizzare l'uso energetico e adattarlo a tutti i cittadini. L'utilizzo di risorse ecologiche ha contribuito al miglioramento ambientale delle città favorendo l'aumento della popolazione. La costante migrazione verso le città, da parte degli abitanti della campagna, ha condotto lo Stato ad avviare dei programmi di riaggiustamento dei territori nazionali.

Alla fine degli anni Settanta, si registrava un forte calo delle persone impiegate nella lavorazione dei campi poiché solo il 29,5% della popolazione totale era rimasta ancorata alla vita campestre. Questo porta alla riduzione delle aree rurali e all'ampliamento sempre più imponente delle metropoli e città limitrofi.

La pianificazione è stata autorizzata sia da enti locali che dallo Stato e ne hanno beneficiato intere aree territoriali. Uno sviluppo urbano adeguato è dovuto all'avvio di procedure innovative e democratiche come lo svolgimento di udienze pubbliche e la revisione popolare di piani progettuali. Gli abitanti dei vari distretti hanno avuto la possibilità di essere partecipi alla pianificazione urbana, contribuendo enormemente all'espansione di nuovi spazi pubblici e aiutando il paese ad elaborare nuove tecniche ingegneristiche, soprattutto nella salvaguardia dei centri a rischio ambientale.

Dal 1985 all'inizio degli anni Novanta, succede l'inverso: i prezzi dei terreni, soprattutto

---

[65] Chaunsy D. Harry (1982), *"The urban and industrial transformation of Japan",* in Kaplan David H. (*a cura di), "Geographical Review- 70th anniversary",* Taylor&Francis Ltd, Chicago, Vol.72, N.1, pp. 50-89

[66] Unità di densità popolare di 4mila o più abitante per chilometro quadro o approssimatamene 10mila o più per metro quadro.

[67] Noda Y. (2016), *"From Urbanization to aging society – Lessons from Japan",* PwC Japan Group, Giappone, Url: https://www.pwc.com/jp/en/japan-knowledge/archive/assets/pdf/from-urbanization-to-aging-society.pdf , p. 6, consultato il: 21/10/2021

quelli adoperati per le metropoli aumentano, rendendo così difficile abitare nelle aree residenziali del centro. La popolazione inizia a spostarsi verso le zone suburbane, dove le attività industriali, commerciali, l'educazione e le abitazioni sono orientate verso una nicchia di persone. Per combattere questo fenomeno di regresso popolare nelle città, lo Stato elabora un innovati piano di riaggiustamento urbano, che ha garantito una stabilità fino agli inizi degli anni Novanta.[68]

3.3.2 La Corea del Sud

Dall'inizio degli anni Sessanta, la Corea del Sud è stata una delle nazioni mondiali ad aver sperimentato una crescita economica esorbitante che è stata accompagnata da uno sviluppo importante del fenomeno urbano. La percentuale di popolazione sudcoreana insediata in città da 50mila abitanti aumenta rapidamente dal 28% nel 1960, al 41% nel 1970, fino ad arrivare al 74% verso la fine degli anni Ottanta.[69]

La spinta economica e urbana favoriscono alcuni cambiamenti significativi nella ridistribuzione della popolazione verso gli anni Settanta.
Dal 1965, la continua migrazione degli abitanti delle aree rurali verso le città rende possibile la formazione di grandi agglomerati trasformandoli in metropolitane, una delle quali la capitale, Seoul, che al tempo, aveva assorbito i due terzi del totale flusso migratorio.
I territori limitrofi alle metropoli sono considerati come città satelliti che ospitano un gran numero di industrie. Alcuni di essi vicini alle costiere a sud-est del paese crescono rapidamente grazie all'ascesa delle attività economiche, come Ulsan, Kumi, Pohang e Changwon. Altre zone che sono sempre state il fulcro delle attività agricole, perdono la loro caratteristica tradizionale rurale: di queste le principali sono situate a sud-ovest e sono Chonju, Mokpo, Kunsan e Yosu.[70]

Dal 1961 al 1975, si registra ancora un aumento di migranti rurali verso le grandi città:

---

[68] Noda Y. (2016), *"From Urbanization to aging society – Lessons from Japan",* PwC Japan Group, Giappone, Url: https://www.pwc.com/jp/en/japan-knowledge/archive/assets/pdf/from-urbanization-to-aging-society.pdf , pp. 1-3, consultato il: 21/10/2021

[69] Sung H. Ko (1994), "*Urban growth in South Korea, 1970-1980: an application of the human ecological perspective",* in Anonimo (*a cura di),* "*Korea journal of Population and Development",* Seoul National University, Seoul, Vol. 23, N. 1, p. 6

[70] Kang M. Goo (1998), "*Understanding Urban Problems in Korea: Continuity and Change",* in Anonimo (*a cura di), "Development and Society",* Seoul National University, Seoul, Vol. 27, N.1, p.106

Seoul, Busan e Daegu. In un decennio, si contano due città da 1 milione di abitanti, Seoul e Busan ovvero quasi il 39% della popolazione totale.
Visto l'incessante aumento di manodopera nel secondo settore economico, dal 1970 fino agli inizi del 1980, si implementano nuove industrie pesanti e chimiche.
La continua crescita della produzione ad alta intensità lavorativa e l'occupazione dei servizi nelle metropoli contribuiscono al loro predominio nel processo dell'urbanizzazione sudcoreana. Sempre nel 1980, si nota un'accelerata espansione della capitale verso le aree circostanti e si registrano sei città con più di un milione di abitanti, circa il 53% della popolazione totale. [71] Questa polarizzazione spaziale della popolazione e delle fabbriche in una o più regioni suscita una preoccupazione da parte dei politici coreani nella gestione e nel controllo del fenomeno in ascesa.

Il governo sudcoreano intraprende allora una politica di dispersione degli abitanti per alleviare la sovrappopolazione nelle metropolitane. Inoltre, questo continuo ingigantimento delle grandi città comporta un crescente danneggiamento ambientale.
Lo Stato si vede costretto a prendere provvedimenti che servono a fermare il fenomeno collusivo, come il progetto di "Greenbelt Strategy" del 1971. Esso è conosciuto come concetto di restrizione delle zone sviluppate ed è stato instaurato in 14 città. La sua funzione è stata quella di limitare alcuni sviluppi urbani nell'arco di 10 chilometri delle grandi città e di proibire l'utilizzo di certe aree urbane al pubblico.[72]

A partire dalla metà degli anni Ottanta, si registra un lieve calo della densità popolare nelle metropoli, mentre diventano gettonate le aree limitrofe e le periferie.[73]
Nonostante la riduzione di abitanti, le grandi città continuano però ad avere una funzione molto importante nella crescita del paese. In aggiunta, le aree rurali rimanenti hanno ancora un ruolo strategico nella fornitura e nella produzione di materie prime.
Viste le diverse dinamiche sociali che si sono verificate in un decennio, lo Stato emana alcune politiche: il controllo della polarizzazione spaziale, la ristrutturazione urbana e la

[71] Choi S. Chuel e Kim W. Bae (2008), "*Globalization and Urbanization in the Republic of Korea",* Seoul National University, Seoul, p. 107
[72] Bengston N. David e Youn Y. Chang (2006), "*Urban Containment Policies and the Protection of Natural Areas: The Case of Seoul's Greenbelt",* Ecology and Society, Vol 11, N. 1, Seoul National University, North Central Research Station, Url: http://www.ecologyandsociety.org/vol11/iss1/art3/, consultato il: 22/10/2021
[73] Hwan T. Kwon (2017), *"Population change and Development in Korea",* Asiansociety.org, Url: https://asiasociety.org/education/population-change-and-development-korea, consultato il: 21/10/2021

gestione delle grandi città. Le misure sono risultate tempestive e funzionali per fermare il disordine pubblico ed equilibrare la popolazione sul territorio nazionale.

3.3.3 La Cina

In Cina, dal 1949 fino agli inizi degli anni Settanta, governa il partito comunista di Mao. Nel primo periodo, le aree rurali hanno avuto un ruolo fondamentale nell'economia tradizionale cinese e, solamente nella metà degli anni Sessanta, il governo maoista decide di avviare una campagna promozionale indirizzata all'instaurazione di industrie pesanti nel paese. La proposta innovativa, dopo tre anni, risulta un fallimento e comporta una retrocessione dell'economia nazionale. Simultaneamente, poche città sperimentano il primato nel fenomeno urbano. Per affrontare il dilemma economico, il governo emana politiche di dispersione popolare, come è avvenuto in Corea, per diminuire gli abitanti nelle città e reinserirne la maggior parte nelle zone rurali.

Verso la fine degli anni Sessanta, vengono ridefinite le caratteristiche urbane per ridurre il numero designato di distretti e per squalificare molte aree suburbane dallo status di città.[74] Si ha così una netta differenza tra le vere città e i villaggi.
Come avviene negli altri due paesi asiatici, anche in Cina, durante il maoismo le città vengono designate al controllo statale e ad alcuni enti pubblici. Al contrario, i villaggi hanno una loro giurisdizione e sono controllati dalle autorità dei borghi.

Con la fine del governo maoista, i capi di Stato successivi idealizzano delle proposte di modernizzazione nazionale. La svolta decisiva avviene nel 1978, quando la Cina abbraccia in modo considerevole il termine di democrazia e di civilizzazione. Le riforme, note come le "*Quattro modernizzazioni*", vengono ripartite nel campo agricolo, scientifico, tecnologico e industriale. La Repubblica Popolare Cinese accelera così il processo di innovazione aumentando il volume del commercio con l'estero, l'accesso a tecnologie avanzate e un'accresciuta gestione delle aree urbane.[75] Durante gli inizi degli anni Ottanta, si nota una crescente ripresa nella costruzione di agglomerati che diventano il fulcro centrale delle attività industriali ed economiche. Molte aree suburbane, che prima erano state abolite

[74] Kojima R. (1995), "*Urbanization in China",* in Anonimo (*a cura di), "The Developing Economies",* IDE-JETRO, Giappone, Vol. 33, N. 2, p.122
[75] Kojima R. (1995), "*Urbanization in China",* in Anonimo (*a cura di), "The Developing Economies",* IDE-JETRO, Giappone, Vol. 33, N. 2, p.124

dallo status di città, ora vengono integrate nella nuova forma di città amministrative.
Sempre in quel lasso di tempo si verifica un aumento di mobilità rurale-urbana in diverse località cinesi. Dal 1978 al 1982, si valuta un numero di 35 milioni di migranti rurali-urbani.[76] Contrariamente, dal 1982 al 1987, la migrazione ha un regresso con un numero di 13 milioni di abitanti in continuo spostamento. Questo è causato dal fatto che dal 1983 sono stati stipulati nuovi accordi economici tra le industrie urbane e i villaggi. Si contano così circa 30 milioni di impiegati nel nuovo settore non-agricolo. Tale fenomeno conduce ad una nuova classificazione delle città secondo alcune condizioni: il livello di densità popolare di una contea e la capacità di un borgo di produrre una certa quantità di output annuali di almeno 300 milioni di yuan.

Molte contee presentano questa dualità: un'amministrazione urbana ma con una popolazione prevalentemente rurale.
Con la nuova attestazione di status di città, i diversi borghi cinesi favoriscono le migrazioni stagionali rurali-urbane per l'alto tasso di lavoro garantito agli agglomerati rispetto alle zone campestri. Le statistiche mostrano che si è avuto un incremento costante di popolazione in diversi centri urbani: nel 1982 si stimano 5 milioni, nel 1983 circa 10 milioni, nel 1985 quasi 20 milioni, nel 1988 si tocca un numero di 40 milioni, con la chiusura di 50 milioni verso il 1989 che rimane invariato fino al 1991.

Questi eventi portano la Cina ad essere, in quegli anni, inclusa nel target internazionale dei paesi sviluppati per aver sperimentato la più alta crescita urbana. Il tasso di sviluppo di nove province con un numero di 380 milioni di abitanti, in quegli anni, risulta intorno al 5%. Sfortunatamente, verso la fine degli anni Ottanta e gli inizi degli anni Novanta, si manifesta un calo delle migrazioni verso gli agglomerati. La causa principale è la politica d'austerità del governo cinese, poiché i tagli alle spese pubbliche indirizzate allo spazio urbano comportano un peggioramento delle condizioni di vita degli agglomerati e di conseguenza dei suoi abitanti.[77]

In sintesi, la situazione del dopoguerra non è stata ottimale per nessuno dei tre paesi,

[76] Chan K. Wing (1994), *"Urbanization and Rural-Urban migration in China since 1982: A New Baseline",* in *Modern China,* Sage Publications Inc., Vol. 20, N. 3, p.244
[77] Kojima R. (1995), "*Urbanization in China",* in Anonimo (*a cura di), "The Developing Economies",* IDE-JETRO, Giappone, Vol. 33, N. 2, p.151

che hanno subito pessime ripercussione a livello economico, politico e sociale. In aggiunta, ognuno di essi ha dovuto affrontare conflitti civili e collaborazioni forzate con potenze straniere, e inoltre la supremazia di governi autoritari.

Un graduale cambiamento nelle sfere sociali ed economiche è avvenuto con l'inizio degli anni Sessanta. In questo periodo, i diversi governi asiatici hanno attuato delle strategie di modernizzazione e di industrializzazione. L'approccio a tali politiche rivoluzionarie ha favorito la nascita di agglomerati industriali e urbani, permettendo così le prime ondate migratorie dalle zone rurali a queste nuove realtà.

L'apertura di mercati locali, in Giappone e in Corea, e la capacità governativa di gestire e amministrare al meglio i propri territori hanno contribuito alla moderna fase di urbanizzazione asiatica. Al contrario, in Cina, abbracciare un mutamento economico da quello rurale a quello industriale si è rivelato un totale fallimento, che ha causato un regresso popolare e delle condizioni di vita pessime. Continuamente, negli anni Settanta e Ottanta, la crescita urbana nipponica e sudcoreana ha portato alla creazione di diverse infrastrutture e di nuove reti di trasporto e di comunicazione. Inoltre molte città di medie dimensioni hanno visto un radicale ampliamento dei propri confini urbani, inglobando sempre più aree campestri. La sovrappopolazione e il continuo sviluppo industriale sono stati imputati come cause di danneggiamento ambientale. Tale peggioramento ha portato una diminuzione di abitanti nei centri, aumentando così lo spostamento verso aree più pulite e libere, come le periferie e le zone costiere. I governi hanno cercato di risolvere le problematiche ambientali e sociali con l'emanazione di progetti e di atti formativi.

In Cina, invece, in un decennio si è accentuata la volontà nazionale di implementare proposte di modernizzazione. Le nuove direttive economiche e le costanti classificazioni territoriali hanno garantito collaborazioni tra città-villaggi e sviluppato moderne attività lavorative. Il fenomeno urbano diventa protagonista unicamente negli anni Settanta, mentre le continue migrazioni rurali-urbane e viceversa hanno avuto un picco negli anni Ottanta.

Ci sono ancora numerosi cambiamenti riguardanti l'aspetto urbano e quello economico in tutti e tre i paesi, che verranno analizzati nel capitolo successivo.

CAPITOLO 4

LE NOTEVOLI TRASFORMAZIONI DELLE CITTÀ ORIENTALI NEL "SECOLO ASIATICO"

4.1 Avvenimenti generali delle città asiatiche tra la fine del XX e gli inizi del XXI secolo

Il precedente capitolo illustra come in tre decenni le trasformazioni urbane in Giappone, Cina e Corea del Sud si siano realizzate in diversi tempi e con differenti strategie organizzative. Questi Stati hanno dovuto affrontare molte difficoltà sia a livello economico sia urbano, ma tuttavia sono riusciti in parte a valorizzare il prestigio di alcune nuove città e ad equilibrare la disparità popolare in diversi territori grazie alle nuove tecniche di modernizzazione degli spazi nazionali, anche se tale approccio non ha reso possibile ancora inglobare la prevalente presenza rurale.

L'urbanizzazione asiatica possiede aspetti distinti e unici, come il fatto che le città sono soggette sempre ad uno stato di flusso in considerazione del loro sviluppo demografico.
Dal 1990 al 2010 si è registrato un tasso del 31,5% di popolazione urbana che è più o meno pari a quella dell'Unione Europea.[78] La rapida espansione degli abitanti negli agglomerati, accompagnata dalla crescente innovazione produttiva, ha dato un esempio dell'ottima connessione tra il fenomeno urbano e quello economico. La relativa congiunzione non è un fatto eclatante, ma per alcuni governi asiatici non è stato immediato comprendere la loro relazione, vista la persistenza di orientarsi sullo sviluppo delle campagne piuttosto che delle aree prosperose per un'ascesa urbana. Una svolta importante si è determinata con la fine degli anni Novanta, quando i rapporti tra città nazionali e realtà economiche internazionali hanno iniziato ad ampliarsi.

Un ulteriore aspetto distinto è il fatto che l'urbanizzazione si concentri su larga scala in alcune città e la sfida più ardua è di saper attuare soluzioni innovative e adeguate al loro sviluppo subnazionale ordinato. I moderni agglomerati col tempo richiederanno maggiori

[78] Dahiya B. (2012), "*21th Century Asian Cities: Unique Transformation and Unprecedent Challenges*", Vol. 7, N. 1, globalasia.org, Url: https://www.globalasia.org/v7no1/feature/21st-century-asian-cities-unique-transformation-unprecedented-challenges_bharat-dahiya, consultato il: 25/10/2021

pianificazioni e investimenti per migliorare le loro prestazioni urbane e infrastrutturali, poiché si stanno ampliando e questo comporterà delle avversità sempre più consistenti per il loro controllo. Inoltre, le megalopoli, i corridoi urbani e i distretti dovranno essere sottoposti ad una costante coordinazione innovativa delle aree interne ed esterne.

Sebbene queste realtà siano imponenti e di conseguenza quasi ingestibili, sono anche considerate il fulcro della produttività nazionale. Verso la fine del XX secolo, il PIL della regione Asia Orientale è aumentato gradualmente e questo le ha permesso di essere partecipe e consolidale all'economia internazionale. Nonostante la crisi finanziaria mondiale del 2008 si sia riversata anche sui tre paesi, i loro governi non hanno perso la capacità di tutelare la produzione e di conseguire ottimi risultati nell'economia e nel processo di urbanizzazione. I tre attori asiatici, pertanto, hanno saputo capitalizzare sulle opportunità offerte dalla loro espansione demografica e dal fenomeno di globalizzazione, oltre al fatto che le innovazioni tecnologiche e le strategie politiche, utilizzate al fine di garantire un regolare sviluppo, sono risultate alquanto efficienti. Esempi di città che hanno saputo abbracciare un tale cambiamento sono Seoul, che è stata in grado di accrescere i suoi centri industriali, insieme Pechino e Shanghai, dove si è accentuata una notevole presenza di uffici indirizzati al campo *Ricerca e Sviluppo*.[79]

Esistono ancora, però, alcune difficoltà inerenti alla distribuzione e alla concessione di questi privilegi a quasi tutti i cittadini dei diversi agglomerati, che determinano la nascita di molte disuguaglianze tra poveri e ricchi. La povertà nelle città, affiancata a quella rurale, era già presente agli inizi dell'urbanizzazione moderna, ma i paesi hanno cercato di colmare almeno in minima parte le indigenze. Si è registrato dal 1993 al 2002, infatti, un calo da 407 milioni a 225 milioni di abitanti rurali poveri, mentre la povertà urbana è calata da 29 milioni a 16 milioni di cittadini bisognosi.[80] Le situazioni di povertà sono dovute ad alcuni fattori che si sono verificati nel tempo: l'esistenza di canali di ridistribuzioni che non sono risultati efficienti a ripartire a tutte le aree delle città i benefici della crescita economica, un reddito e degli alloggi inadeguati per gli alti prezzi richiesti e le condizioni misere dovute anche alla

[79] Dahiya B. (2012), "*21th Century Asian Cities: Unique Transformation and Unprecedent Challenges*", Vol. 7, N. 1, globalasia.org, Url: https://www.globalasia.org/v7no1/feature/21st-century-asian-cities-unique-transformation-unprecedented-challenges_bharat-dahiya, consultato il: 25/10/2021

[80] Dahiya B. (2012), "*21th Century Asian Cities: Unique Transformation and Unprecedent Challenges*", Vol. 7, N. 1, globalasia.org, Url: https://www.globalasia.org/v7no1/feature/21st-century-asian-cities-unique-transformation-unprecedented-challenges_bharat-dahiya, consultato il: 25/10/2021

carenza di politiche efficaci per dissipare queste indigenze. La conseguenza di questi elementi negativi ha condotto alla formazione di molteplici baraccopoli all'interno delle stesse grandi città.[81]

Le manovre dei governi asiatici sono state rivolte alla risoluzione delle precedenti problematiche e gli approcci di successo che vengono elaborati includono la consapevolezza e la difesa di aree arretrate, l'impegno politico a lungo periodo, le riforme e il miglioramento istituzionale, l'attuazione e il monitoraggio di nuove realtà urbane e l'ampliamento di progetti locali. A questo proposito analizzeremo i diversi avvenimenti dell'urbanizzazione negli anni Novanta e Duemila in Giappone, Cina e Corea del Sud.

4.1.1 Il Giappone

Durante gli anni Settanta e Ottanta, il Giappone ha sperimentato una trasformazione urbana alquanto significativa. La situazione, tra la fine degli anni Ottanta e gli inizi degli anni Novanta nelle città era piuttosto stabile, sebbene a quel tempo si fosse manifestata la *bolla speculativa giapponese,* che ha messo in crisi il mercato azionario e il settore immobiliare nazionale segnando la fine del boom economico del dopoguerra. Il governo ha cercato di provvedere ad una soluzione con politiche di riaggiustamento economico e finanziario, anche se sono risultate inefficaci e il paese ha assistito ad una lenta ripresa.[82] Contemporaneamente a questo fatto, l'urbanizzazione nazionale non ha smesso di crescere ma gli individui, invece di vivere nelle aree centrali degli agglomerati, hanno optato per le zone suburbane. Dal 1990 al 2010, si è verificato un riflesso dello sviluppo della suburbanizzazione. Con la ricrescita della popolazione nel 1990, alcune grandi città hanno visto le loro zone interne suburbane acquisire molta notorietà[83] e simultaneamente molti centri abitativi sono entrati in una fase più matura dell'urbanizzazione.

I cambiamenti nelle attività industriali hanno modificato molte aree dei *Distretti Centrali*

[81] Allen J. Scott (2017), "*The Constitution of the City: Economy, Society and urbanization in the Capitalist Era",* Palgrave Macmillan, USA, prima edizione
[82] Noda Y. (2016), *"From Urbanization to aging society – Lessons from Japan",* PwC Japan Group, Giappone, Url: https://www.pwc.com/jp/en/japan-knowledge/archive/assets/pdf/from-urbanization-to-aging-society.pdf , p. 20, consultato il: 21/10/2021
[83] United Nations (2014), *"World Urbanization Prospect: The 2014 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, population.un.org, Url: https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf, pp. 50-51, consultato il: 03/11/2021

del Business e il sofisticato riassestamento di queste zone ha determinato un'alta percentuale di vecchi e vacanti edifici, che sono stati ricostruiti in un compatto e polivalente stile per vivere, per lavorare e per educare favorendo un'alta qualità di vita.[84] Allo stesso tempo, si è notata una continua innovazione nei trasporti pubblici: ferrovie, strade, stazioni e uffici sono diventati sempre più connessi tra loro e si sono sviluppati nuovi business con la lavorazione degli spazi sotterranei indirizzati alle metropolitane e alle loro stazioni. L'industria e il commercio sono progrediti notevolmente e sono diventati prosperi, specialmente nelle zone di confine con le metropoli. In una certa misura, queste realtà sono state in grado di risollevare lo Stato dalla crisi economica dopo lo scoppio della *bolla speculativa* del 1991 e dalla crisi finanziaria del 2008 che aveva colpito l'intera area asiatica.

Nel 2005 si è segnata una marcata svolta nella società giapponese, poiché, per la prima volta la popolazione nazionale ha mostrato un declino derivato dall'alto tasso di anzianità. Nel 2011 si è registrato un numero di abitanti di 128 milioni e verso la metà del XXI secolo si prospetta una riduzione di 86 milioni di individui. Tale fenomeno non è dovuto solamente al fatto di un'alta percentuale di anziani, ma anche alla continua manifestazione di disastri ambientali come il terremoto di Tohoku che ha danneggiato una vasta area del Giappone orientale. Queste avversità hanno portato i giapponesi a riconoscere il ruolo fondamentale della comunità urbana. Le città, infatti, stanno ancora sfruttando il potere dei propri cittadini per ridurre gli sprechi e per preservare le aree dei centri abitati.

A questo proposito si sono elaborati nuovi piani di regolamentazione urbana: la realizzazione di diverse innovazioni strutturali e la demolizione di alcuni luoghi abitativi inadeguati sostituiti da grandi grattacieli tecnologizzati: un esempio è *Roppongi Hills* che ospita al suo interno appartamenti di alta qualità, scuole, teatri e musei, diventando così il primo edificio multiuso in Giappone.[85] Nonostante si sia attuata la modernizzazione in diversi territori urbani, alcune città hanno conservato nel tempo i loro assetti storici, attirando così l'attenzione di molti turisti. Una di queste realtà è Kyoto, ancora considerata una delle vecchie capitali del Giappone con una storia di 1200 anni e conosciuta anche come

[84] Noda Y. (2016), *"From Urbanization to aging society – Lessons from Japan",* PwC Japan Group, Giappone, Url: https://www.pwc.com/jp/en/japan-knowledge/archive/assets/pdf/from-urbanization-to-aging-society.pdf , p. 20, consultato il: 21/10/2021

[85] Noda Y. (2016), *"From Urbanization to aging society – Lessons from Japan",* PwC Japan Group, Giappone, Url: https://www.pwc.com/jp/en/japan-knowledge/archive/assets/pdf/from-urbanization-to-aging-society.pdf , p. 20, consultato il: 21/10/2021

sede di un gran numero di compagnie globali innovative. Questo legame armonioso tra il vecchio e il nuovo non si è verificato rapidamente, ma ci sono voluti diversi anni di dibattiti per tale realizzazione. La novità è stata attuata grazie alla *New Landscape Policy*, una politica che ha permesso di tutelare la sua bellezza storica e di ordinare il suo disegno urbano. Conseguentemente, altri agglomerati meno noti, ma simili a Kyoto, hanno seguito la stessa politica. L'approccio a questo mutamento è servito anche per garantire ai centri sicurezza, innovazione e privilegi turistici.

Migliorare l'assetto infrastrutturale delle città giapponesi è stato necessario per aiutare lo Stato a non perdere la sua crescita economica negli anni, pertanto diverse aree urbane sono state assoggettate a enormi cambiamenti nei loro sistemi. Nel 2014 il Giappone è stato classificato uno dei paesi più urbanizzati dell'Asia con una percentuale di 93% di presenza urbana e in contemporanea la nazione ha mostrato di avere la più grande riduzione di popolazione rurale, con una perdita di campagne del 71%.[86]

Il Giappone, nonostante avesse incontrato crisi, avversità ambientali e riduzioni di popolazione negli anni 2000, ha continuato a perseguire politiche di riaggiustamento per affrontare le diverse problematiche generali, diventando uno dei paesi dell'Asia con un alto tasso di urbanizzazione fino a registrare nel 2015 due megalopoli e rimanendo negli anni a venire il primo nella classifica dei paesi più innovativi asiatici.

4.1.2 La Corea del Sud

Una situazione simile a quella del Giappone si è verificata anche nella Repubblica di Corea. Grazie, infatti, alla creazione di nuove infrastrutture nelle varie città sudcoreane, l'urbanizzazione nel paese ha subito molti cambiamenti sotto diversi aspetti, determinando anche un aumento di agglomerati sempre più popolosi. Verso la fine degli anni Novanta, la Corea del Sud viene considerata, insieme al Giappone, uno dei paesi con un alto livello di urbanizzazione asiatica, con una percentuale di 82% di spazi indirizzati alle città che hanno raggiunto la loro piena maturità.[87] Un esempio di questo fenomeno di crescita è stata la

[86] United Nations (2014), *"World Urbanization Prospect: Th e 2014 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, population.un.org, Url: https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf, p. 59, consultato il: 03/11/2021

[87] United Nations (2014), *"World Urbanization Prospect: The 2014 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, population.un.org, Url:

capitale, che agli inizi degli anni 2000 ha registrato un numero di 10 milioni di abitanti ed è stata riconosciuta come megalopoli.

Uno dei più grandi problemi dell'urbanizzazione coreana è stato però la gestione di quasi la totalità dei suoi centri abitativi e industriali. In effetti, il governo ha varato alcune politiche per frenare la rapida espansione dei suoi agglomerati e per ridurre la continua sovrappopolazione con piani di riaggiustamento elaborati per demolire tutte quelle costruzioni vecchie e inadeguate sostituendole con nuovi e innovativi grattacieli e per perfezionare i sistemi di trasporto soprattutto nei grandi agglomerati, come Seoul.[88] La pianificazione ha ripreso il disegno di ordine pubblico giapponese degli anni 2000 e la ristrutturazione non ha solo riguardato le città ma anche aree industriali, favorendo così la nascita di nuovi conglomerati. Il risultato spaziale, derivato dal recupero manifatturiero, è stato ottenuto grazie alla riqualificazione delle zone suburbane e al rinnovamento degli agglomerati con l'implemento di nuovi uffici. La bi-polarizzazione delle attività produttive e la crescente presenza delle reti interaziendali hanno portato i raggruppamenti industriali ad espandersi nei confini urbani, incentivando così la mobilitazione degli individui in quei siti di lavoro e decentrando la popolazione nelle periferie.[89]

Come ogni altro paese asiatico anche la Corea del Sud ha sofferto la crisi finanziaria del 1997, che ha colpito il mercato azionario e quello immobiliare, causando una continua recessione dell'economia nazionale negli anni 2000. Il governo, per recuperare l'industria edile e immobiliare, ha emanato atti che potessero essere utili al fine di risolvere la problematica e ha stanziato alcune azioni correttive sui regolamenti che violano i diritti di proprietà, sulla costante presenza di sovraffollamento nei centri urbani e sul degrado ambientale. Nel 2011, diverse grandi città hanno visto miglioramenti amministrativi e gestionali nei loro sistemi urbani, specialmente Seoul. Per affrontare il problema del sovraffollamento, altri centri di medie e piccole dimensioni sono stati disconosciuti dallo status di città o inglobati in altri agglomerati più grandi, per cui nel 2014 la nazione ha visto una vera riduzione del numero delle città.

---

https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf, p. 59, consultato il: 03/11/2021

[88] Kang M. Goo (1998), "*Understanding Urban Problems in Korea: Continuity and Change",* in Anonimo (*a cura di), "Development and Society",* Seoul National University, Seoul, Vol. 27, N.1, p. 117

[89] Kang M. Goo (1998), "*Understanding Urban Problems in Korea: Continuity and Change",* in Anonimo (*a cura di), "Development and Society",* Seoul National University, Seoul, Vol. 27, N.1, p. 118

Analizzando il periodo storico dal 1997 al 2014 si costata che la Corea del Sud è una nazione che ha sempre conseguito il successo e lo sviluppo con efficaci e imminenti manovre correttive, che hanno dato la possibilità al paese di far fronte alle diverse problematiche sia economiche sia urbane. Tale approccio ha favorito molti aspetti generali: l'instaurazione di tecnologie avanzate, un'urbanizzazione moderna e attiva, un'economia rigorosa, un pronto intervento governativo contro le avversità, un'organizzazione interaziendale improntata alla crescita del lavoro e un miglioramento nella gestione e controllo delle sue città.

4.1.3 La Cina

In Cina la situazione è stata ben diversa, perché la prima forma di modernizzazione è avvenuta negli anni Ottanta grazie all'ascesa del governo di Deng Xiaoping e alla volontà del paese di aprirsi al capitalismo, favorendo così il suo fenomeno di urbanizzazione e garantendo nuove trasformazioni culturali, socio-economiche e tecnologiche. Questo cambiamento è stato accompagnato anche dalla globalizzazione e dalle continue migrazioni che hanno reso possibile abbracciare nuove conoscenze e intensificare relazioni tra i connazionali.[90] Inoltre, si sono accentuate diverse collaborazioni tra gli investitori esteri e le *zone economiche speciali*[91] - dove il governo cinese ha tutelato i capitali e le attività commerciali stranieri con l'emanazione di legislazioni particolari - e grazie al loro successo si sono individuate una serie di innovazioni indirizzate ai servizi, alle infrastrutture urbane e all'ambiente.

Negli anni Novanta, il progresso economico e le intense dinamiche urbane hanno prodotto significative operazioni immobiliari rivolte verso le grandi città situate sulle coste nordorientali e sudorientali, dove agli inizi del 2000 si è registrato un aumento delle attività economiche nei settori secondario e terziario.[92] In aggiunta, si è attuata una forma di decentramento di potere e di risorse dal livello centrale delle città ad altri territori.
Con la fine degli anni Novanta si è elaborata una nuova politica urbana, che ha enfatizzato il

[90] Allen J. Scott (2017), "*The Constitution of the City: Economy, Society and urbanization in the Capitalist Era",* Palgrave Macmillan, USA, prima edizione
[91] Shenzen, Zhuhai, Shantou e Xiamen
[92] Kamal Chaoui L., Leman L. e Rufei Z. (2009), "*Urban Trends and Policy in China",* OECD Regional Development Working Paper, 2009/1, OECD Publishing, p. 8

controllo dello Stato sulle grandi città, permettendo un moderato sviluppo dei centri di media dimensione e incoraggiando le piccole entità abitative a modernizzarsi.

Dal 1996 al 2010, la Cina ha intrapreso ben tre piani quinquennali per realizzare una nuova fase di transizione generale del paese: l'economia è cresciuta enormemente grazie a diverse strategie efficaci, mentre l'urbanizzazione e la sua configurazione hanno mutato il loro vecchio status di designazione con uno nuovo, reso possibile per merito del perfetto coordinamento dello Stato su tutti i centri urbani, che ha permesso a quasi la totalità della popolazione di usufruire dei benefici e delle risorse derivati dalle città, sia di grandi sia di piccole dimensioni. Inoltre, i continui flussi migratori intercity hanno inciso molto sulla trasformazione dei territori, grazie allo spostamento popolare e al confluire di capitali e investimenti necessari per il miglioramento infrastrutturale delle zone urbane. Conseguentemente, il numero dei residenti nelle città è aumentato dal 20% nel 1995 al 32% nel 2007. [93]

Nel 2013, l'espansione urbana è stata ponderante ed è rimasta una delle priorità per lo sviluppo economico nazionale. Tale evento ha condotto lo Stato a ideare un nuovo modello di urbanizzazione e a creare gruppi di esperti cinesi per studiare innovativi principi e piani, al fine di re-equilibrare l'ordine amministrativo e sociale in tutte le città. Nel 2014, la Cina ha raggiunto una popolazione urbana di 758 milioni di abitanti su un totale di 1.4 miliardi, pari al 20% di quella mondiale e ha assistito alla scomparsa di un'ampia percentuale di zone rurali.[94] Simultaneamente, è stata considerata uno delle nazioni asiatiche a tenere il primato della rapida crescita urbana, registrando dal 1990 al 2014 l'ascesa di sei megalopoli di 5 o 10 milioni di abitanti. In aggiunta, due Regioni amministrative Speciali e una zona cinese sono state nominate nella classifica *World Urbanization 2014* redatta dall'ONU, come gli agglomerati urbani con 300 mila o più di abitanti: Hong Kong (Regione Amministrativa Speciale) con 7.3 milioni di abitanti, Macao (Regione Amministrativa Speciale) con 575 mila individui e Shanghai con 23 milioni di cittadini più della stessa capitale Pechino.[95]

---

[93] Kamal Chaoui L., Leman L. e Rufei Z. (2009), "*Urban Trends and Policy in China",* OECD Regional Development Working Paper, 2009/1, OECD Publishing, p. 9

[94] United Nations (2014), *"World Urbanization Prospect: The 2014 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, population.un.org, Url: https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf, p. 12, consultato il: 03/11/2021

[95] United Nations (2014), *"World Urbanization Prospect: The 2014 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, population.un.org, Url:

In sintesi, la nazione dagli anni Ottanta ha iniziato ad avere una spiccata crescita urbana grazie all'apertura al mondo capitalista e all'ascesa di un governo improntato alla modernizzazione. Tali eventi hanno favorito una rapida espansione dell'urbanizzazione e le città di piccole e medie dimensioni, negli anni Novanta, sono state assoggettate a nuovi regolamenti e piani, che le hanno condotte al loro successo tecnologico e amministrativo. Per merito dei continui flussi migratori, le aree urbane hanno avuto la possibilità di svilupparsi con l'aiuto di capitali e investimenti indirizzati ai servizi e alle infrastrutture.
Dagli anni 2000, questi territori più sviluppati da questo punto di vista sono state le zone situate vicino alle coste nord-est e sud-est, che grazie alla loro posizione strategica sono state utili per le collaborazioni economiche tra la Cina e l'estero considerate proficue per i diversi benefici commerciali importati e rivolti al perfezionamento delle città cinesi.
Nel 2013 e 2014, il paese ha avuto il primato come nazione asiatica più urbanizzata e più innovativa e il governo, per mantenere ordine e controllo dei suoi territori, ha continuato a elaborare piani e strategie efficaci e imminenti.

4.2 La crescente ascesa delle gigantesche realtà urbane: le Megalopoli

Analizzando bene il fenomeno urbano nei tre paesi asiatici si è notato come negli anni si siano formate diverse città di grandi, di medie e di piccole dimensioni. Queste aree hanno avuto un ruolo fondamentale per la crescita economica, sociale e politica dei tre Stati, generando un incredibile benessere nazionale che ha favorito l'aumento di densità popolare, tanto da produrre spesso sovraffollamenti nelle stesse città. I governi hanno cercato continuamente di ordinare e di gestire tale questione con varie manovre politiche e amministrative. Tuttavia, per implementare queste infrastrutture urbane hanno disposto che molte delle aree rurali venissero cementate e inglobate negli stessi agglomerati per garantire ad un gran numero di abitanti la possibilità di usufruire di innovativi e tecnologici servizi e risorse. L'espansione delle città ha incentivato la nascita di nuove e future realtà urbane: le *Megalopoli.*

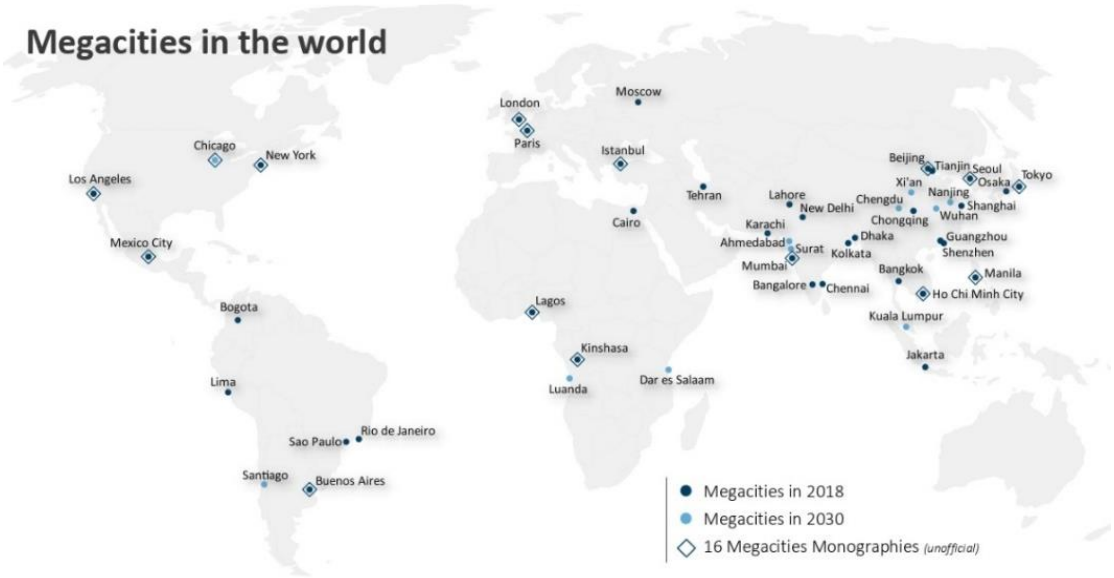
Per comprendere al meglio cosa siano queste *giganti città*, è necessario valutare le caratteristiche di una di normali dimensioni. Come si è già notato nei capitoli precedenti, le città sono luoghi dove un numeroso gruppo di persone decidono di abitare e di lavorare,

https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf, p. 16, consultato il: 03/11/2021

perché considerate centri di governo, di commercio, di trasporti e di reti comunicative. Non esistono, comunque, ancora criteri standardizzati per definire come sia una *"città propria"*, ma ci si basa su alcuni parametri: l'estensione del centro urbano contiguo o edificato, la delimitazione dei confini amministrativi, l'interconnessione economica e sociale intercity o sulla scelta stessa del paese che valuta le dimensioni della sua popolazione urbana.[96]

Con il termine *Megalopoli* ci si riferisce a tutti questi aspetti, ma la loro particolarità è quella di accorpare due o più città di notevoli dimensioni in un unico centro urbano. L'Asia è il continente che ospita una significativa quantità di *Megalopoli* rispetto al resto del mondo e il paese che ne conta di più è la Cina. Secondo il *World Urbanization Prospect* 2018 delle Nazioni Unite, la nazione asiatica presenta tuttora sei *Megalopoli* e entro il 2030 si prevede che ne diventeranno altre tre: Wuhan, Xi'an e Chengdu. Inoltre, si aggiungono anche Tokyo e Osaka per il Giappone e Seoul per la Corea del Sud.[97] Nella Figura 3 riportata qui sotto si nota le Megalopoli siano già in gran numero nel resto del mondo e come nel 2030 se ne aggiungeranno altre. La maggior parte di esse sono localizzate verso la parte più oriente dell'Asia, soprattutto nella nazione cinese.

Figura 3 Le Megacittà nel Mondo



[96] United Nations (2018), *"The World's Cities in 2018: Data Booklet",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), *"World Urbanization Prospect: The 2018 Revision",* New York, Url: https://www.un.org/en/events/citiesday/assets/pdf/the_worlds_cities_in_2018_data_booklet.pdf , consultato il: 09/11/2021

[97] United Nations (2018), *"World Urbanization Prospect: The 2018 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), New York, Url: https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html, consultato il: 09/11/2021

Fonte: https://en.unesco.org/events/eaumega2021/megacities , UNESCO, 2018

Le *Megalopoli* sono agglomerati che richiedono una maggiore supervisione rispetto a tutte le altre zone urbane per via della loro entità colossale, che porta a preoccupare sempre più i rispettivi governi. Il controllo è messo alla prova da disastri ambientali, disordini civili, carenze infrastrutturali o epidemie. In effetti, la preparazione a tutti questi eventi nei loro diversi *tentacoli* non è ancora stata testata. Esse sono considerate l'esperimento sociale più pericoloso dell'umanità, poiché l'ordine e la gestione di oltre 10 milioni di abitanti interpellano una diligente capacità di regolamentarle e di salvaguardarle in caso di emergenze. [98] A causa della loro mega struttura si verifica spesso un insuccesso nel distribuire in modo omogeneo i servizi a tutta la comunità urbana: un esempio è la frequente mancanza di produzione energetica che porta a diversi black-out o interruzioni.

Il *tessuto sociale* è sempre più arricchito da popolazioni multietniche, che arrivano dalle campagne o dai paesini limitrofi agli agglomerati, poiché nel tempo hanno visto le loro terre essere divorate dal *tessuto urbano.* Chi immigra sono spesso uomini, che cercano opportunità lavorative per un cambiamento di vita, mentre le donne sono impegnate nella cura delle piccole fattorie ancora esistenti. Purtroppo l'offerta di lavoro è minore rispetto alla domanda e questo comporta un alto tasso di disoccupati che, a causa del loro malessere sociale, diventano spesso violenti determinando un'ascesa di criminalità, di narcotraffico, di prostituzione e altre azioni illegali, che nuocciono ulteriormente ai costumi civili.[99]
Le avversità continuano con i disastri ambientali che, per colpa della loro imprevedibilità, sono considerevolmente difficili da mitigare. Tra tutte le *Megalopoli* mondiali, la metà è a rischio di terremoti, ma nessuna lo è tanto quanto Tokyo, che è situata su tre linee di faglie geologiche. Il terremoto e lo tsunami di magnitudo 9 del 2011, che si sono riversati sulla capitale giapponese, sono la prova di come la natura sia catastrofica e potente anche contro queste realtà innovative.

Sebbene siano zone altamente tecnologizzate, i vari governi hanno deciso di prendere provvedimenti per tutelare la loro sicurezza e quella dei cittadini. Un esempio è Tokyo che,

[98] Brennan E. (2013), *"Taming Asia's Megacities",* diplomaticcourier.com, Url: https://www.diplomaticourier.com/posts/taming-asia-s-megacities, consultato il: 09/11/2021
[99] Brennan E. (2013), *"Taming Asia's Megacities",* diplomaticcourier.com, Url: https://www.diplomaticourier.com/posts/taming-asia-s-megacities, consultato il: 09/11/2021

con frequenti esercitazioni in caso di calamità naturali e con una pronta autorità centrale, riesce a resistere ai cataclismi. La Cina, invece, ottiene un riconoscimento per le sue forze dell'ordine, specialmente la PAP (polizia armata popolare), che è sempre più attrezzata per mantenere la disciplina pubblica contro situazioni instabili sia politiche sia sociali e viene spesso schierata nei distretti di Sichuan e Gansu, per soccorrerli in caso di calamità naturali come duranti i terremoti.[100] Anche il governo sudcoreano, negli ultimi decenni, ha messo a disposizione i suoi militari per esercitare soprattutto i cittadini di Seoul contro i possibili attacchi missilistici da parte della Nord Corea e per salvaguardare l'ordine pubblico sia nella *Megalopoli* sia nelle città metropolitane.

Tra il 2006 e il 2007 si diffonde un nuovo concetto di realtà urbana: le *Metacittà.* Questo termine è stato introdotto dalle Nazioni Unite come un modo per enfatizzare le dimensioni crescenti delle più grandi aggregazioni urbane mondiali, tra cui Tokyo che è considerata come la più grande categoria di città, perché è in grado di ospitare una popolazione superiore ai 10 milioni di abitanti, dato che la capitale nipponica ha tuttora una capienza di 20 milioni di cittadini.[101]

Il vero significato della nuova terminologia è quello di evidenziare i cambiamenti dinamici e irregolari che i centri urbani, con il tempo, hanno sperimentato. Essi sono caratterizzati da una complessità spaziale mosaica, che riflette le trasformazioni nelle infrastrutture, negli edifici, nella demografia umana, negli investimenti e nelle attività economiche. L'idea di *Metacittà* potrebbe essere utile per concentrarsi meglio su questi aspetti e non solo sulle dimensioni spropositate. In realtà non sono poi così diverse dalle *Megalopoli,* poiché presentano le stesse avversità e funzioni, solamente sono ancora più difficili da amministrare e da tutelare vista l'estensione esorbitante, oltre al fatto che la ragione per cui esistono è quella di collegare in modo eccellente le preoccupazioni, le teorie e le ricerche socio-ecologiche con la progettazione urbana e le decisioni regionali dell'uso appropriato del loro suolo.[102]

---

[100] Brennan E. (2013), *"Taming Asia's Megacities",* diplomaticcourier.com, Url: https://www.diplomaticourier.com/posts/taming-asia-s-megacities, consultato il: 09/11/2021

[101] United Nations (2018), *"World Urbanization Prospect: The 2018 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), New York, Url: https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html, consultato il: 09/11/2021

[102] Pickett S. (2011), *"what is a Metacity?"*, BES director and Director Emeritus, besdirector.blogspot.com, Url: https://besdirector.blogspot.com/2011/10/what-is-metacity.html, consultato il 09/11/2021

In sintesi, in questo capitolo si sono analizzate le diverse dinamiche urbane degli anni Novanta e Duemila nei tre *attori* asiatici. Si è notata una continua crescita in Giappone e in Corea del Sud, mentre in Cina si è accentuata la nascita di nuove realtà urbane e si è dato spazio all'importanza delle piccole e medie città.

La densità popolare è cresciuta a dismisura in tutti e tre i paesi, soprattutto in Cina, e questo ha determinato lo sviluppo di grandi agglomerati, e in diversi casi anche la formazione di alcune *Megalopoli.* Il paragrafo ha presentato le loro caratteristiche e le diverse avversità correlate ad esse, fino ad arrivare a descrivere le nuove forme di aggregazioni urbane, ovvero le *Metacittà*.

Prossimamente si descriverà il nuovo fenomeno *Green Economy*, che è stato necessario per abbattere quelle problematiche ambientali derivate dalla densità urbana e intrapreso grazie a delle collaborazioni tra Stati e con l'implemento di diverse strategie efficaci.

CAPITOLO 5

LA SVOLTA DEL GREEN ECONOMY IN ASIA ORIENTALE: LA SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE CONTRO GLI IMPATTI URBANI

5.1 Il Green Economy e suoi impatti in Asia Orientale

Nei precedenti capitoli si è illustrato come alla trasformazione dei centri abitativi e industriali asiatici, siano collegate molte problematiche a livello ambientale. Le risposte a queste problematiche consistono nell'elaborare delle strategie e nel creare una collaborazione tra Stati per la tutela dell'ecosistema.

Nel 2006, il Professore Nicholas Stern dell'Università di Oxford e della London School of Economics, nonché consulente alla Banca Europea e vicepresidente della Banca Mondiale, ha redatto la *Stern Review* proponendo un'analisi economica, concernente le attività svolte specialmente negli agglomerati, che osserva l'impatto ambientale e macroeconomico dei cambiamenti climatici avvenuti in tempi recenti, denunciandone gli effetti negativi sul PIL mondiale.[103] Per rispondere a questa massima sfida climatica si è cercata una soluzione, conosciuta come *Green Economy,* che tuttora è attuata dalla quasi totalità dei governi mondiali.

Nel 2008, lo *United Nation Environment Programme*[104] ha lanciato l'idea di *Global Green New Deal*, con cui si è deciso di varare degli aiuti pubblici, chiamati "pacchetti di stimolo", da usufruire in caso di crisi finanziarie ed economiche e di donarli ai paesi per investirli nello sviluppo sostenibile.[105] Secondo l'organo internazionale, un'economia verde è caratterizzata da un basso livello di anidride carbonica, da un valido e ridotto utilizzo di risorse e da una cooperazione solidale e sociale. La crescita dell'occupazione e del reddito è condotta dagli investimenti privati e pubblici, che consentono di implementare infrastrutture e di usufruire di risorse ottimali che abbiano questi fini: ridurre l'emissione di CO2 e l'inquinamento,

[103] Goretti L. (2021), "*La Storia del cambiamento climatico. Di Nicholas Stern",* storiainpodcast.focus.it, Url: La storia del cambiamento climatico. Di Nicholas Stern - Storia in Podcast di Focus.it, consultato il: 18/11/2021

[104] Un organo istituzionale delle Nazioni Unite, operativo dal 1992, che ha compiti specifici sulla tutela dell'ambiente e sull'utilizzo sostenibile delle risorse naturali.

[105] Greco P. (2010), "*L'Asia è la nuova locomotiva verde",* in Arpa Umbria (*a cura di), "Micron",* arpa.urmbria.it, Url: MICRON_15__intera.pdf (arpa.umbria.it), p. 8, consultato il: 24/11/2021

ottenere una maggiore efficienza energetica e delle risorse, prevenire la perdita di biodiversità e garantire servizi ecosistemici. Questi investimenti sono sostenuti e avviati grazie ad un mirata spesa pubblica, a delle riforme politiche e ai cambiamenti nella tassazione e nella regolamentazione politico-sociale. Il *UN Environment Programme* promuove un percorso di sviluppo che comprenda una fonte di benefici e di capitale naturale indirizzati a quei paesi in difficoltà o incapaci di intraprendere strategie innovative.[106]

Il *Green Economy* non sostituisce lo sviluppo sostenibile, ma pone una nuova attenzione all'economia, agli investimenti, alle infrastrutture e ai capitali, all'occupazione e alle competenze sociali e ambientali. Inoltre, si sofferma su re aree principali: la promozione di un approccio macroeconomico allo sviluppo sostenibile attraverso forum regionali, subregionali e nazionali, la dimostrazione di intraprendere i rapporti di economia verde incentrati sull'accesso alle risorse, alla tecnologia e all'innovazione, infine il sostegno ai paesi in termini di crescita e di integrazione di politiche strategiche per avviare la transizione.

Questa direttiva favorisce un partenariato tra gruppi sociali: le istituzioni, i cittadini e il mondo del business, che promuovono l'iniziativa tramite progetti consolidati e supporti innovativi. Le istituzioni devono essere in grado di fornire un quadro normativo specifico, un assetto organizzativo, un disegno di tassazione che imponga un certo rigore civile verso l'ambiente e una garanzia di sussidi per tutelare l'economia verde.

Il secondo gruppo è formato dai cittadini, che attraverso frequenti controlli da parte delle autorità sono invitati ad avere un senso di responsabilità, di disponibilità nel salvaguardare l'ecosistema e di intraprendere uno stile di vita più ecologico.

Chi, invece, avvia un'attività di business deve saper sfruttare al meglio le tecnologie innovative, trarre vantaggio dal ruolo manageriale per contrastare problemi derivanti dagli sprechi o dall'inquinamento industriale e utilizzare risorse a disposizione per incoraggiare l'attività economica ad essere più ecosostenibile.[107]

---

[106] UN Environment Programme (2011), "*Green Economy*", www.unep.org, Url: Green Economy | UNEP - UN Environment Programme, consultato il: 18/11/2021

[107] UN Environment Programme (2011), "*Green Economy*", www.unep.org, Url: Green Economy | UNEP - UN Environment Programme, consultato il: 18/11/2021

Nei paragrafi successivi, l'analisi delle dinamiche riguardanti il *Green Economy* si focalizzerà sulla regione dell'Asia Orientale e si concentrerà in modo più dettagliato su quali siano i progetti e le idee messi in atto dai governi del Giappone, della Corea del Sud e della Cina per ridurre gli impatti negativi economici e urbani che si riversano sul loro ambiente. Si noteranno come le collaborazioni e gli scambi innovativi siano necessari per far fronte al cambiamento climatico e per migliorare la condizione di vita di tutti i cittadini.

La strategia *Green Economy* è stata per anni teorizzata in Occidente, ma lentamente si sta concretizzando e realizzando anche nell'Estremo Oriente.

Nella sua storia la Cina, a causa di numerose attività industriali e di un'alta percentuale di zone urbane sovraffollate, ha sperimentato problemi gravi di inquinamento e le stesse nazioni asiatiche sono state accusate di aver perseguito il *dumping ambientale*[108] derivato dalla incredibile competitività di produzione di merci sul mercato internazionale.[109]

Negli ultimi anni, l'economia verde ha avuto un significativo miglioramento in Asia Orientale rispetto al resto del mondo. Ciononostante, le innovative economie asiatiche hanno comportato un'importante espansione di popolazione in diverse città. A questo proposito, *L'UN Population Division* ha analizzato che nel 2020, su 37 megalopoli mondiali, 22 di esse, con una capienza di oltre 200 milioni di abitanti sono concentrate nell'Asia Orientale.[110] Tale l'aumento di centri urbani ha provocato un graduale deterioramento dell'ambiente circostante a causa dell'inquinamento atmosferico-marino, dei problemi nella gestione dei rifiuti e degli aumenti di emissioni di gas, poiché in questa regione si sono constatati: una rapida crescita urbana, un sostenuto sviluppo economico e un adattamento minimo ai cambiamenti climatici in ambienti altamente vulnerabili.[111]

L'Agenzia Internazionale dell'Energia ha dichiarato che le emanazioni di CO2 in Asia sono

---

[108] Produzione o esportazione di materiali in Paesi senza o con pochi vincoli ambientali

[109] Greco P. (2010), "*L'Asia è la nuova locomotiva verde",* in Arpa Umbria (*a cura di), "Micron",* arpa.urmbria.it, Url: MICRON_15__intera.pdf (arpa.umbria.it), p. 6, consultato il: 24/11/2021

[110] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.11, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

[111] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.11, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

aumentate del 124,2 % dal 2000 al 2018.[112] Di conseguenza, l'Asia rappresenta attualmente il 54,7% delle emissioni globali derivate dalla combustione di oggetti infiammabili.
I governi asiatici hanno dato priorità all'elaborazione di azioni necessarie per conseguire una transizione e un adattamento più ecologico, esprimendo il loro impegno a favore di contromisure proattive per allentare il rischio ambientale e climatico provocato dall'effetto serra e dai combustibili. L'obiettivo di queste direttive è quello di mitigare le reazioni inquinanti, che ogni cinque anni vengono monitorate e presentate al segretariato della *Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici*[113].

Le economie emergenti orientali si stanno operando per risolvere il dilemma di come bilanciare le politiche volte a stimolare le proprie città e imprese verso i propositi di sviluppo sostenibile. Queste difficoltà sono spesso frequenti per via della continua crescita di attività commerciali-industriali e dell'aumento di popolazione.[114] In effetti, i due motori del progresso asiatico, urbanizzazione ed economia, sono interconnessi. Questo rapporto è dovuto in parte allo spostamento della composizione settoriale delle economie orientali in rapida espansione verso settori generalmente urbani come industria e servizi, che sono molto più produttivi rispetto all'agricoltura, soprattutto quella tradizionale. In aggiunta, si osserva un notevole vantaggio inerente ai benefici economici delle agglomerazioni come le eccellenti competenze della forza lavoro e delle strutture settoriali della produzione, poiché le persone nelle città sono più attive e di conseguenza comportano l'elevata efficienza laboriosa dei centri urbani.[115]

Ciononostante, il profitto economico ottenuto nel tempo è spesso messo in difficoltà, poiché gli agglomerati asiatici affrontano ogni giorno sfide come la disparità di reddito e gli alti livelli di povertà, che portano all'insorgere di molte baraccopoli di dimensioni considerevoli. Queste realtà sono luoghi economicamente arretrati, socialmente vulnerabili e spesso sono soggette a rischi naturali. Oltre ad essere un degrado ambientale significativo

[112] Sekine H. (2021), *"Regional Cooperation for Green Growth in Asia"*, Asia-Pacific Programme, The Royal Istitute of International Affairs Chatham House, London, p. 4
[113] Conosciuta anche come Accordi di Rio, è un trattato ambientale internazionale sviluppato dalla Conferenza sull'ambiente e sullo sviluppo delle Nazioni Unite
[114] Sekine H. (2021), *"Regional Cooperation for Green Growth in Asia"*, Asia-Pacific Programme, The Royal Istitute of International Affairs Chatham House, London, p. 5
[115] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.14, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

a causa dell'impossibilità di contrastare il loro sottosviluppo, sono un'espressione notevole del rafforzamento del divario tra ricchi e poveri esistente nelle città. Una situazione simile era presente a Hong Kong, dove l'aumento di popolazione era divenuto un problema e molti individui erano costretti a mobilitarsi verso le aree periferiche o nelle baraccopoli, come evidenziato ella Figura 4.

Figura 4 Vecchie baraccopoli a Hong Kong

Fonte: http://edition.cnn.com/travel/article/kowloon-walled-city/index.html, CNN travel, 2015

L'inadeguatezza di queste infrastrutture urbane – servizi idrici, approvvigionamento energetico, trasporti e gestione dei rifiuti – è un altro potenziale ostacolo per la tutela dell'ambiente e per la crescita economica. L'inefficienza dei mezzi rende difficile la logistica e la comunicazione, che sono considerate indispensabili per una corretta funzione di queste zone sia per lo spostamento degli abitanti, sia per smaltire al meglio sprechi e rifiuti. [116] Sebbene ci sia stata un'importante riduzione di povertà negli ultimi due decenni, circa il 30% della popolazione urbana orientale ha vissuto nelle baraccopoli fino al 2010.[117] In effetti, nello stesso periodo si è rilevato una numerosa quantità di *bidonville* nell'Asia, maggiormente verso centro-oriente, rispetto al resto del mondo.[118]

[116] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.15, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

[117] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.15, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

[118] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD

Dopo il 2014, in Cina il governo di Xi Jiping ha deciso di perseguire una politica di ispezione in quelle aree arretrate e il risultato è stato di aver sfrattato la quasi totalità degli abitanti e di aver demolito ogni forma di edificio degradato. Tale decisione ha comportato la riorganizzazione delle sue città e lo spostamento continuo di quegli individui sfrattati in altri luoghi più isolati dalla società.[119] Rimuovere aree degradate è una strategia del *Green Economy,* perché possederle garantisce un ambiente più sano ed ecologico.

Oltre al problema delle baraccopoli si aggiungono anche i disastri naturali, che colpiscono spesso i territori del Giappone, della Cina e della Corea. In effetti, molte delle loro città sono più vulnerabili ai rischi ambientali rispetto alle altre parti del Mondo principalmente per via di tifoni, terremoti e inondazioni dovuti al clima continentale-tropicale e alla posizione degli agglomerati presso bacini d'acqua di grande portata.[120]
In questi casi, è necessario determinare la vulnerabilità delle città al fine di valutare in quale misura esse rappresentino un ostacolo alla loro crescita ecologica e individuare le aree più esposte può essere un primo passo per attuare delle politiche efficaci e mirate.

5.2 Le politiche strategiche del Green Economy nelle città orientali

Come si è analizzato in precedenza, negli ultimi tempi si sta concretizzando nei paesi orientali il progetto di *Green Economy* per fronteggiare le indigenze ecologiche derivate dalle emissioni CO2, dall'inquinamento atmosferico e marino, dagli sprechi, dall'inefficiente smaltimento dei rifiuti e dalla presenza di baraccopoli, prodotte dagli stessi agglomerati. Tuttavia, grazie all'avanzamento economico e urbano, si sono elaborati dei piani inerenti all'economia verde e alla tutela dell'ambiente. Tali strategie sono viste come linee guida per i governi, per prepararsi ai cambiamenti ecologici urbani necessari.

Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.15, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021 Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.15, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021 Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.15, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

[119] Davies C. (2010), *"Urban migration drives surge in World's slum dwellers"*, editors.cnn.com, Url: Urban migration drives surge in world's slum dwellers - CNN.com, consultato il 26/11/2021

[120] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p. 24, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

Per implementare il *Green Economy* anche nelle città orientali si sono seguite queste cinque direttive generali: promuovere la resilienza urbana, affrontare la povertà e l'equità sociale, perseguire degli obiettivi di sviluppo sostenibile a lungo termine con benefici a breve tempo, adottare direttive proattive per mantenere la crescita costante e allineare azioni ambientali con l'innovazione economica.[121]

5.2.1 Promuovere la resilienza urbana

Visti i rischi allarmanti dovuti ai disastri naturali, i governi asiatici devono essere valenti nel salvaguardare i propri cittadini, in particolare, quelli delle baraccopoli o degli *insediamenti informali* perché vivono in zone altamente inadeguate per la loro sopravvivenza. A questo scopo si è elaborata la politica della resilienza urbana, vista come un pilastro di molte aree, che hanno deciso di perseguire la strategia del *Green Economy* perché presenta alcune opportunità di sviluppo: costruire gli edifici nei pressi del lungomare per ridurre i flussi d'acqua dovuti a forti piogge, impiantare le infrastrutture elettriche e idriche efficienti per migliorare notevolmente la capacità di prevenire danni ambientali, modernizzare le strutture abitative e gli uffici per diminuire particolarmente la perdita di vite umane e la distruzione di beni.[122]

Se consideriamo quello che è avvenuto nel 2011 a Fukushima con il doppio disastro, terremoto-tsunami, il paese si è messo all'opera dopo due anni dall'incidente per implementare infrastrutture intelligenti elettriche, per riedificare le abitazioni, ponti e strade grazie al *National Resilience Program*, a cui hanno aderito 40mila comuni per affidarsi alla nuova distribuzione verde.[123] Lo sviluppo compatto delle città e la pianificazione territoriale per affrontare i rischi sono componenti fondamentali della resilienza urbana e riguardano diversi ambiti di politica nazionale. Il concetto di realizzare un "agglomerato intelligente" è un approccio potenzialmente necessario alla stessa strategia verde e comprende piani quali l'investimento nel capitale sociale, umano e nelle moderne

[121] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.26, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

[122] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p. 26, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdovf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

[123] Seghetti E. (2017), *"Paesi Off-Grid a rinnovabili, il Giappone inaugura la rivoluzione. E gli altri?"*, green.it, Url: https://www.green.it/paesi-off-grid-giappone/, consultato il 25/11/2021

infrastrutture, il miglioramento della qualità delle reti di comunicazione e l'innovazione dei servizi e delle tecnologie.

5.2.2 Affrontare la povertà e stabilire l'equità sociale

Le città asiatiche non possono essere ecologiche a spese dei meno abbienti. I pacchetti politici finalizzati alla crescita urbana verde devono tenere conto delle esigenze e delle aspirazioni dei più poveri e vulnerabili, per questo motivo la seconda direttiva del *Green Economy* è affrontare la povertà e valorizzare l'equità sociale. Questi fattori risultano presenti maggiormente nelle economie emergenti di paesi come la Cina e la Corea del Sud che, per far fronte a queste indigenze, hanno pensato di istituire delle politiche rivolte ai gruppi sociali più esposti a tali danni. Risolvere la disparità di reddito può essere utile a determinare in modo rapido lo sviluppo urbano verde a lungo termine.

Un esempio concreto è la Cina di Xi Jiping, che otto anni fa, ha messo in atto una campagna per promuovere l'eliminazione assoluta della povertà di molte aree locali. Attualmente, il paese ha annunciato la riuscita dell'impresa avvenuta grazie allo stanziamento del governo di quasi 246 miliardi dollari per le zone rurali in condizioni pessime. I 128.000 villaggi e 832 contee, censiti ufficialmente come in estrema difficoltà, sono stati rimossi dalla lista dell'indigenza.[124]

La scarsa equità è dovuta al basso status sociale, alla ridotta istruzione, alla mancata protezione da parte dello Stato e all'assenza di strutture e servizi adeguati a tutti i cittadini. Insieme alla loro vulnerabilità, al degrado ambientale locale e ai pericoli naturali si aggiunge anche il "*divario urbano*" che determina aree ricche e povere negli stessi agglomerati. L'aumento di disuguaglianza e povertà richiede degli interventi governativi, come l'esempio precedente della Cina, per evitare esiti distributivi negativi e la capacità di progettarle e finanziarle deve essere efficiente al fine di attuare strumenti direttivi economici, fiscali e normativi necessari per la crescita verde. È pertanto essenziale valutare le dimensioni dell'ostacolo e chiarire le opportunità e le sfide progettuali.[125]

---

[124] Santelli F. (2021), *"Cina, il leader Xi annuncia: <Abbiamo sconfitto la povertà estrema>",* repubblica.it, Url: https://www.repubblica.it/esteri/2021/02/25/news/cina_xi_sconfitta_la_poverta_estrema-289106651/, consultato il 25/11/2021

[125] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p. 27, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org),

5.2.3 Perseguire lo sviluppo sostenibile a lungo termine con benefici a breve tempo

Di fronte alle avversità poste dalla rapida urbanizzazione, le città orientali cercano di indirizzarsi sui benefici a breve termine – come lo sviluppo delle aree suburbane – piuttosto che su quelli a lungo termine – ad esempio il capitale umano e investimenti nella *Ricerca e Sviluppo.* Per conciliare l'innovazione economica a breve termine con gli obiettivi di sviluppo sostenibile a lungo tempo è fondamentale che ci sia un approccio politico equilibrato, strategia che è un ulteriore punto delle direttive del *Green Economy.*

Non esaminare i punti chiave di crescita verde a lungo termine può comportare una perdita permanente degli effetti positivi dell'economia ecologica di cui possono beneficiare le città stesse. Vista l'enorme richiesta di infrastrutture urbane nei prossimi anni, i governi devono essere in grado di valutare le esigenze delle popolazioni e di implementare installazioni naturali e innovative. Per stimolare tale trasformazione inerente alla salvaguardia dell'ambiente si richiedono queste maggiori attenzioni negli investimenti e nelle riforme normative: ridefinire politiche finanziarie, regolamenti, strumenti che forniscano sostegno transitorio alle nuove tecnologie verdi, promuovere un comportamento unico e rispettoso nei confronti dell'ambiente circostante da parte delle imprese e della comunità, utilizzare risorse efficienti per migliorare le capacità produttive e rafforzare gli incentivi di mercato per la resilienza ai cambiamenti climatici.

Infine, i tre attori devono stimolare specialmente il settore *Ricerca e Sviluppo* per mantenere elevato lo studio delle dinamiche urbane insieme ai cambiamenti climatici odierni. Ciò può essere significativo per migliorare le condizioni di vita di molti individui che vivono in luoghi degradati e per soddisfare le esigenze dei cittadini negli agglomerati. Inoltre, incentivare l'innovazione a lungo termine può comportare delle novità alla comunità come l'utilizzo di capitale umano che garantisca un aumento di posti di lavoro e renda più competitive le stesse città. In Cina, per esempio, l'industria eolica si è espansa notevolmente negli ultimi anni e si stima che abbia creato una media di 40.000 occupazioni all'anno tra il 2006 e il 2010.[126]

---

consultato il: 25/11/2021

[126] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p. 29, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org),

5.2.4 Adottare direttive proattive verdi per mantenere la crescita costante

Come si è illustrato precedentemente, le diverse città stanno sperimentando continuamente una rapida espansione urbana che, con il tempo, potrebbe causare notevoli sfide nella realizzazione di aree più ecologiche. A questo scopo si è accentuata la volontà da parte dei rispettivi governi di attuare direttive proattive più sostenibili atte a ridurre ogni tipologia di indigenza che potrebbe nascere successivamente. Si è notato come in breve tempo i tre attori abbiano valorizzato progetti di costruzione di nuove infrastrutture ed edifici, piuttosto che incentivare la manutenzione o la riqualificazione, affinché lo sviluppo sostenibile sia reso possibile sin dall'inizio.

Per evitare conseguenze sfavorevoli riguardo al tessuto urbano, le decisioni di pianificazione e produttività delle installazioni e dei servizi devono essere elaborate in base all'evoluzione delle condizioni socio-economiche, ambientali e tecnologiche del tempo, a causa dell'imprevedibilità dei cambiamenti climatici, degli impatti futuri e delle disponibilità delle risorse come il petrolio, l'energia e l'acqua. È importante, dunque, cercare di valorizzare la flessibilità degli impianti attraverso queste modalità: garantire modi alternativi di fornitura idrica invece che costruire dighe o tubature centralizzate con accessori di chiusura ad alta pericolosità, investire in mezzi di trasporto più efficienti e rigidi come le metropolitane per ridurre il tasso di inquinamento atmosferico e per fornire più spazio agli edifici, agli uffici e ai negozi che saranno in aumento nei prossimi anni come a Seoul o a Busan.[127]

Come è avvenuto nella capitale sudcoreana, è famosa la sua metropolitana, considerata uno dei più lunghi sistemi sotterranei al mondo, che con la sua efficienza riesce a collegare più di una città grazie ad un sistema innovativo ferroviario, a garantire un maggior spazio agli edifici, agli uffici e alle strade in superficie e a diminuire così le emissioni di CO2 nell'atmosfera.[128] Si dovrebbero mettere a punto progetti a breve termine fino a quando i

---

consultato il: 25/11/2021

[127] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.30, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

[128] Wee Y. Rolando (2017), "*Longest Metro and Subway Rail System In the World",* worldatlas.com, Url: https://www.worldatlas.com/articles/longest-metro-and-subway-rail-systems-in-the-world.html, consultato il 25/11/2021

piani strutturali urbani non siano permanenti e rinnovati, così che successivamente si possano realizzare strategie a lungo termine.

Un'ulteriore novità è l'iniziativa della *Cycling Policy*[129] ed infatti sia nelle città povere che nelle grandi città si sta dando maggior valore al mezzo di trasporto più ecologico, ovvero la bicicletta, per ridurre le emissioni di CO2. Tale trasporto, tuttavia, non è il più sicuro ed è per questo che gli Stati come il Giappone hanno attuato delle norme di sicurezza stradali per i ciclisti e hanno realizzato nelle vicinanze dei marciapiedi piste indirizzate alle biciclette.[130] La Cina, invece, nel 1980 ha visto Pechino diventare una città rinomata per l'uso quotidiano di molti velocipedi, ma tuttora ha ridotto notevolmente la presenza di questi mezzi per via della loro pericolosità.[131] Ciononostante, la bicicletta resta il mezzo maggiormente usato nelle città asiatiche.

Riservare terreno per gli spazi pubblici nei centri urbani è un altro tipo di strategia proattiva perché il risparmio di aree per il funzionamento e la gestione degli ecosistemi negli agglomerati, come il filtraggio delle acque sporche e la pulizia delle zone costiere, previene particolarmente il degrado ambientale. In Cina, alcune città hanno perseguito il *Land Banking* [132] al fine di accantonare aree per dei progetti futuri. Le strategie proattive devono essere attuate con molta cautela per evitare problemi futuri che si possono incontrare nella realizzazione dei progetti indirizzati all'economia verde urbana.[133]

5.2.5 Allineare azioni ambientali con l'innovazione economica

Una dettagliata analisi del modo in cui la rapida urbanizzazione e la crescita economica nelle città asiatiche incidono sui rischi ambientali può essere sufficiente per attuare politiche efficaci. È importante capire come l'aumento di redditi reali influisca sul comportamento delle persone e dell'ambiente locale.

---

[129] È un modo alternativo di trasporto, utilizzare le biciclette per diminuire le emissioni di CO2 nelle città.

[130] Japan Travel (2019), "*Cycling rules in Japan: Stay safe by understanding Japan's cycling laws and rules",* en.japantravel.com, Url:Cycling Rules in Japan - Transport - Japan Travel, consultato il: 06/12/2021

[131] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.30, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consult
ato il: 25/11/2021

[132] È la pratica di aggregare lotti di terreno per gli sviluppi futuri di spazi pubblici

[133] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.30, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

Esistono tre caratteristiche interessanti di condotta relative alla crescita del reddito: in primo luogo si ha un rapporto intrinseco tra lo sviluppo del reddito, il consumo di energia e le emissioni di gas. Questi ultimi dipendono non solo dal profitto e dal prezzo dell'energia, ma anche dalla qualità degli elettrodomestici poiché quando si assiste ad un aumento di utile nelle famiglie povere, i tassi di proprietà degli apparecchi aumentano più velocemente, facendo elevare sempre più gli sprechi e l'inquinamento, ragion per cui bisognerebbe rendere tali strumenti più verdi ed innovativi.

Una seconda caratteristica è legata al reddito e un esempio riguarda i cittadini cinesi che tra il 1990 e il 2010 hanno raggiunto un notevole benessere economico, comportando un aumento della domanda di spazi abitativi personali sia interni sia esterni. In effetti, in quel periodo un piano di un appartamento pro capite è salito da 13 metri quadri a 37 metri quadri (dati del *National Bureau of Statistics of China* del 2011)[134], determinando a sviluppare più aree edificate. A questo proposito, i cambiamenti della domanda di spazi abitativi potrebbero portare direttamente all'espansione urbana e al degrado ambientale, perciò sarebbe necessario contenere in modo adeguato lo sviluppo inappropriato degli appartamenti, ma non in modo restrittivo, poiché gli stessi individui potrebbero allora cercare altre forme di alloggio informale e danneggiare ulteriormente gli spazi naturali. Lo Stato deve essere in grado di fornire condomini sostenibili e adatti allo stile di vita dei propri cittadini.

L'ultima caratteristica riguarda la domanda di mobilità personale. I mezzi di trasporto, come le automobili, sono i veicoli più utilizzati per gli spostamenti rapidi da una parte all'altra nei grandi agglomerati per via della loro comodità e velocità. Si stima che l'aumento di questi veicoli si innalzerà quattro volte in più nei prossimi anni.[135]
Dato che la domanda di mobilità e degli abitativi continua ad elevarsi si dovrebbero incoraggiare pressioni politiche per diminuire la motorizzazione e l'espansione urbana poiché incidono in modo particolare sulle emissioni di CO2 e sull'effetto serra.

[134] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.32, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021
[135] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.32, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

Anche se l'aumento di ricchezza garantisce un miglioramento delle condizioni di vita delle persone, danneggia da un lato l'economia verde e porta al degrado dei terreni, delle acque e dell'aria; per questo motivo i governi devono attuare in modo imminente delle restrizioni per limitare i disagi e devono essere consapevoli del fatto che i problemi derivati dai cambiamenti climatici colpiscono non solo il globo ma anche le zone locali.[136]

In sintesi, le strategie politiche del *Green Economy* devono essere perseguite per aumentare il benessere non solo globale ma anche quello locale.
Nel prossimo paragrafo si elencheranno le diverse azioni e i progetti dei tre attori asiatici che si sono elaborati per contribuire alla diminuzione dei rischi ambientali ripercossi sui loro territori. Le varie strategie sono state istituite nel corso del XXI secolo per rimediare in modo imminente ai cambiamenti climatici derivati dagli agglomerati asiatici.

5.3 La crescita verde in azione in Giappone, Cina e Corea del Sud

A seguito della crescente sfida climatica che si sta riversando sull'intero globo, i tre Stati asiatici hanno deciso di dare il loro contributo, come gli altri paesi, per ridurre significativamente gli effetti negativi derivati dall'urbanizzazione e dall'industrializzazione. Ognuno di essi ha messo a punto dei piani, in via di sviluppo, che riguardano tutti gli aspetti del *Green Economy,* sia economici sia politici, per migliorare le condizioni di vita degli individui. Le trasformazioni riguardano specialmente le città, da quelle metropolitane alle Megalopoli, poiché sono considerate le zone più inquinanti e più inquinate.
Di seguito si analizzano i tentativi di *riforme verdi* da parte del Giappone, della Cina e della Corea del Sud e quali siano le decisioni importanti prese per far fronte a tutte le indigenze in modo pertinente e rapido.

5.3.1 Il Giappone

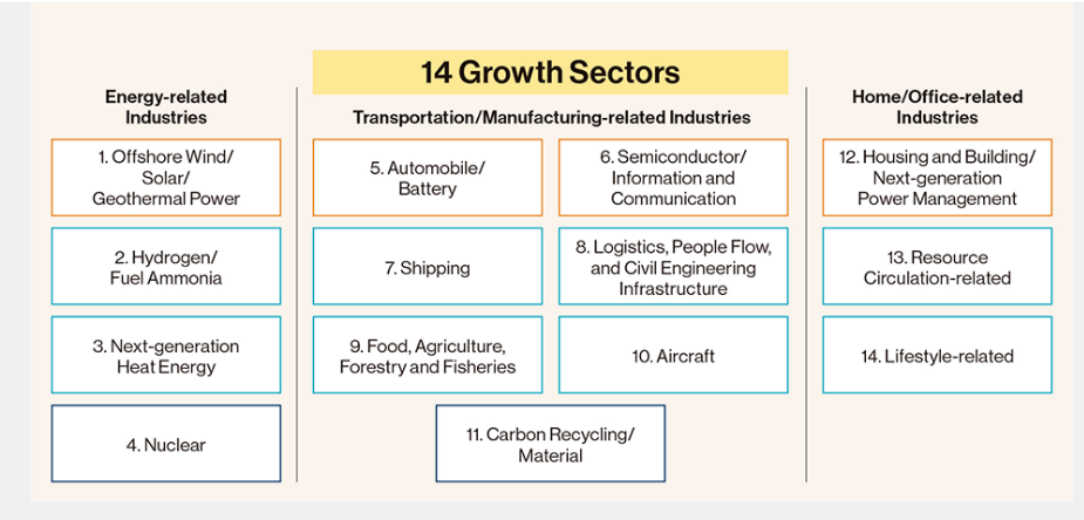
Le città hanno un ruolo fondamentale da svolgere nella creazione di sinergie tra obiettivi ambientali ed economici, essenziale per far progredire la *crescita verde*.
Il loro sviluppo è caratterizzato da una rapida urbanizzazione, con una crescente economia guidata nella maggior parte dei casi dall'industria manifatturiera e dal consistente utilizzo

[136] Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, p.33, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

della motorizzazione. Tali fattori comportano l'aumento di effetto serra e di emissioni di CO2, lo sviluppo urbano esteso, l'inadeguatezza delle infrastrutture e l'impatto negativo locale sull'ambiente. A questo proposito, si sono elaborati dei progetti per diminuire le indigenze e per evitare che se ne sviluppino delle altre in futuro. Gli agglomerati giapponesi hanno accumulato, con il tempo, esperienza politica e tecnologie che sono state impiegate in diversi campi urbani per soddisfare le loro esigenze. [137]

Nel 2020, il Giappone ha annunciato dei piani di economia verde e il più importante è la riduzione a zero di emissioni di CO2 entro il 2050. Per conseguire un tale progetto si sono messi in atto sforzi finanziari, come stanziare 2 trilioni di yen (18,2 miliardi di dollari), che serviranno da supporto per una serie di strategie comprese tra l'ambizioso campo di *Ricerca e Sviluppo* e l'attuazione sociale per i prossimi anni.[138] Con la *crescita verde*, la nazione ha deciso di promuovere la *decarbonizzazione*, ritenuta una delle più critiche e globali sfide future per l'umanità. Il progetto è esteso su 14 campi raggruppati e distribuiti nei macrosettori riguardati le industrie, i trasporti, la produzione manifatturiera e le abitazioni. Vedi figura 5.

Figura 5 I 14 settori di Crescita



Fonte: Government of Japan, url: https://www.japan.go.jp/kizuna/2021/09/green_growth_strategy.html, 2021

I pilastri per la riduzione di CO2 sono duplici: indirizzarsi sull'uso costante delle energie rinnovabili e a idrogeno e per quanto riguarda la produzione, i trasporti e l'edilizia abitativa

[137] OECD (2014), "*Japan-OECD Policy Forum on Urban Development and Green Growth*", oecd.org, Url: Japan-OECD Policy Forum on Urban Development and Green Growth - OECD, consultato il 09/12/2021

[138] The government of Japan (2021), "*Japan's Green Growth Strategy will accelerate Innovation*", Japan.go.jp, Url: https://www.japan.go.jp/kizuna/2021/09/green_growth_strategy.html, consultato il 10/12/2021

si è valutato di usufruire l'elettricità, attuando il risparmio energetico con diverse tecnologie come l'automazione e il digitale.

Per realizzare questi piani e migliorare le condizioni climatiche negli agglomerati, si sono favorite anche le idee di cooperazione tra paesi, che grazie a degli accordi bilaterali permette di ottenere nuovi impianti e tecnologie utili all'implementazione di varie infrastrutture.

Vista la presenza enorme di industrie nelle grandi città, il Giappone ha voluto concentrarsi sulla sfera produttiva favorendo l'innovazione delle aziende manifatturiere. [139]

Per attuare il progetto di decarbonizzazione è necessario che ci sia una pronta risposta da parte del governo nazionale per l'emanazione di politiche efficienti e per il coinvolgimento degli individui e delle imprese nel portare a termine tali piani.

5.3.2 La Corea del Sud

La Corea è stata spesso in prima linea nelle iniziative di *crescita verde*. La *Strategia Nazionale per la crescita verde* (2009-2050) e il piano quinquennale (2009-2013) forniscono un quadro politico completo per lo sviluppo ecologico sia a breve sia a lungo termine. Per quest'ultimo approccio, la *Strategia Nazionale per la crescita verde* si propone di: promuovere nuovi motori di crescita ecocompatibili, migliorare la qualità della vita della popolazione e contribuire alla risoluzione dei cambiamenti climatici con la cooperazione internazionale. Per facilitare la realizzazione di tali strategie, nel 2009 è stata istituita una commissione presidenziale per lo sviluppo sostenibile e nel 2010 è stato emanato il *Framework Act on Low Carbon Green Growth.*[140] L'atto prevede lo sviluppo dell'economia nazionale stabilendo le basi necessarie per la *crescita verde*, utilizzando tecnologie e industrie ecologiche per ridurre le emissioni di CO2 e lo scarico di sostanze inquinanti,[141] mentre il piano quinquennale mette in risalto le azioni del governo nel perseguire la strategia di crescita e i compiti dettagliati degli enti locali e dei ministeri per conseguire le politiche di sviluppo sostenibile. Secondo questo progetto, lo Stato ha deciso di usufruire del

[139] The government of Japan (2021), "*Japan's Green Growth Strategy will accelerate Innovation",* Japan.go.jp, Url: https://www.japan.go.jp/kizuna/2021/09/green_growth_strategy.html, consultato il 10/12/2021

[140] OECD (2014), "*Green Growth in action: Korea*", oecd.org, Url: Green growth in action: Korea - OECD, consultato il 10/12/2021

[141] Korea Istitute of Law (2010), "*Framework Act of Low Carbon, Green Growth",* law.go.kr, Url: national law information center | english law > text - basic law of low carbon green growth, consultato il 10/12/2021

2% del PIL annuo per programmi e piani sostenibili.[142] Gli investimenti vengono impiegati nei nuovi sistemi infrastrutturali delle città per stimolare la crescita ecologica.

Con la stessa pratica tenutasi in Giappone, anche in Corea si sono disposti dei finanziamenti per incentivare il campo di *Ricerca e Sviluppo* e la costruzione di tecnologie più innovative con lo stanziamento di un pacchetto di 30,7 miliardi di dollari come sostegno per le sue future ambizioni di *crescita verde*.[143] Si includono l'utilizzo di energie rinnovabili, la realizzazione di edifici efficienti dal punto di vista infrastrutturale, l'espansione di sistemi ferroviari e la gestione dei rifiuti. I benefici che se ne ritraggono sono il miglioramento del reddito, l'aumento di occupazione nei settori ecologici e la trasformazione innovativa degli impianti.

Un'ulteriore strategia è *Four Major Rivers Restoration Project,* che rappresenta un esempio di *crescita verde* in azione. Oltre a migliorare la qualità dell'acqua dei fiumi Han, Nakdong, Geum e Yeongsan, il piano mira a creare spazi polivalenti per i residenti locali, a potenziare lo sviluppo regionale intorno ai corsi fluviali, a consentire la costruzione di argini più resistenti alle inondazioni e alla siccità rafforzando le mura, a realizzare serbatoi riqualificati e a ripristinare l'ecosistema. Il governo coreano spera di ottenere un aumento del 90% della qualità dell'acqua con l'implemento di strutture e di trattamenti tecnologizzati ed ecologici che riducano anche la presenza di alghe verdi nei fiumi. Tale politica serve anche ad accrescere le economie locali, mettendo a disposizione nuovi posti di lavoro e contribuendo al rilancio di diverse attività produttive.[144]

La Corea è diventata il terzo paese a pubblicare una relazione utilizzando gli indicatori di *crescita verde* proposti dall'OCSE[145]. L'elaborato indica come la produttività ambientale, quella delle risorse, delle energie e il consumo di materiali domestici siano migliorati dal 2000.

---

[142] OECD (2014), "*Green Growth in action: Korea*", oecd.org, Url: Green growth in action: Korea - OECD, consultato il 10/12/2021

[143] OECD (2014), "*Green Growth in action: Korea*", oecd.org, Url: Green growth in action: Korea - OECD, consultato il 10/12/2021

[144] OECD (2014), "*Green Growth in action: Korea*", oecd.org, Url: Green growth in action: Korea - OECD, consultato il 10/12/2021

[145] Gli indicatori dell'OCSE sulla *crescita verde* sono articolati in quattro principali obbiettivi: stabilire un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente impiego delle risorse, mantenere il capitale naturale di base, migliorare la qualità di vita della popolazione, attuare misure adeguate e realizzare opportunità economiche offerte dallo sviluppo sostenibile.

Tuttavia, prima degli inizi del XXI secolo, tra gli indicatori si era notata un'insufficiente fornitura di risorse naturali per via della loro continua diminuzione, che non ha permesso di svilupparne altre. Un esempio è la riduzione di disponibilità idriche che ha impedito di favorire ulteriori zone boschive indispensabili per gli stock di legname. Ciononostante, dal 2000, i rapporti statistici sono migliorati e si è registrata un'alta qualità ambientale sia naturale sia urbana.[146]

Esistono numerosi indicatori che servono allo Stato per monitorare le condizioni atmosferiche, marine e terrestri. Uno di questi riguarda l'esposizione della popolazione all'inquinamento urbano, misurato dalla concentrazione media annuale di polveri fini in 7 grandi città. Se l'indicatore illustra un andamento decrescente, può essere tradotto come un segno positivo.[147] In aggiunta, dal 2005 il paese ha registrato un aumento di zone verdi urbane che sono in costante sviluppo. Tale fenomeno viene considerato come uno degli indicatori OCSE e si calcola dividendo l'area dello spazio verde facilmente accessibile ai cittadini con il numero degli abitanti delle città.[148]

Infine, la nazione coreana ha attuato anche delle politiche per incrementare l'aspetto ecologico nelle sue città rigenerando e sviluppando nuovi modelli multimodali per rendere più competitivi i centri urbani, per bilanciare al meglio i livelli socio-economici e per affrontare in modo audace le sfide ambientali derivate dai rischi naturali. Queste direttive sono volte a compensare gli effetti collaterali dello sviluppo compatto, della rigida gestione dei mezzi di trasporto, della motorizzazione e dell'imponente applicazione della governance, ma che possono essere utili ad accelerare la *crescita verde* in breve tempo nelle città.[149]

5.3.3 La Cina

Negli ultimi anni la rapida industrializzazione, l'intensificazione della produzione agricola e

---

[146] OECD (2014), "*Green Growth in action: Korea*", oecd.org, Url: Green growth in action: Korea - OECD, consultato il 10/12/2021

[147] Woo Ki J. (2012), *"Korea's Green Growth based on OECD Green Growth Indicators"*, Statistic Korea, oecd.org, Url:https://www.oecd.org/greengrowth/Korea%27s20%GG%20report%20with%20OECD%20indicators.pdf, p.29, consultato il 10/12/2021

[148] Woo Ki J. (2012), *"Korea's Green Growth based on OECD Green Growth Indicators"*, Statistic Korea, oecd.org, Url:https://www.oecd.org/greengrowth/Korea%27s20%GG%20report%20with%20OECD%20indicators.pdf, p.30, consultato il 10/12/2021

[149] OECD (2014), "*Green Growth in action: Korea*", oecd.org, Url: Green growth in action: Korea - OECD, consultato il 10/12/2021

l'urbanizzazione cinese hanno garantito a molti connazionali una maggiore prosperità e un tenore di vita più elevato, ma hanno anche comportato una continua richiesta di energia e di materie prime, pressando in modo considerevole gli ecosistemi. Visti gli andamenti urbani e industriali pericolosi, sia per l'ambiente sia per gli individui, la nazione ha scelto di impegnarsi per realizzare un'economia verde. Si sono elaborati nuovi piani quinquennali tra cui l'undicesimo (2006-2010), che ha mirato ad un aumento del consumo di fonti energetiche rinnovabili. Gli investimenti totali nel trattamento dell'inquinamento ambientale sono aumentati del 15% ogni anno e hanno raggiunto l'1,33% del PIL entro il 2009.[150]

Simultaneamente, la Cina ha anche riformato le istituzioni di gestione ambientale, garantendo al pubblico l'accesso aperto alle informazioni riguardanti l'ecosistema e fondando il *Comitato Nazionale di Leadership sul Cambiamento Climatico, il Risparmio Energetico e la Riduzione dell'Inquinamento,* dando prova dell'efficienza energetica e degli obbiettivi di riduzione dell'inquinamento, incoraggiando gli enti locali ad adottare misure per perseguire l'eccellenza ambientale e utilizzando meccanismi di mercato per promuovere tecniche e tecnologie ecologiche.

In seguito si è emanato il dodicesimo piano quinquennale (2011-2015), nel quale si sono messi a punto sette obiettivi principali per il 2015: la riduzione delle emissioni contaminanti, il miglioramento sia delle fonti sia della qualità dell'acqua potabile, il controllo dell'inquinamento chimico derivato da sostanze industriali e dai rifiuti nocivi, l'innovazione delle infrastrutture urbane, l'inversione del deterioramento ecologico, l'aumento della salvaguardia nucleare e il potenziamento delle istituzioni responsabili della tutela dell'ambiente. Tra i progetti ecologici si presentano anche la riduzione di CO2 per unità di PIL del 17% e il consumo energetico per unità di PIL del 16%.[151]

Sempre nel piano sono stati riportati questi altri fini che il governo cinese intende raggiungere: la prevenzione e il controllo dei rischi ambientali e il perfezionamento dei servizi pubblici. Inoltre, vi si afferma che lo Stato ha deciso di fornire un maggiore sostegno

[150] OECD (2015), "*Green Growth in action: China",* oecd.org, Url: Green growth in action: China - OECD, cosnultato il 10/12/2021
[151] OECD (2015), "*Green Growth in action: China",* oecd.org, Url: Green growth in action: China - OECD, consultato il 10/12/2021

finanziario con l'emanazione di nuove misure, come i trasferimenti fiscali generali, la compensazione ecologica, lo sviluppo di aree svantaggiate e la garanzia di una spesa pubblica per attuare piani di *economia verde.* Per supportare tale strategia è stato necessario stanziare varie riforme inerenti alla tassazione ambientale, per esempio quella sullo smaltimento dei rifiuti.

La Cina ha in programma anche di istituire un sistema di comportamenti sociali indirizzati verso le aziende e gli altri enti privati per favorire lo sviluppo sostenibile nelle proprie città. Un ulteriore progetto è quello di migliorare le condizioni atmosferiche con la realizzazione di rapidi trasporti come le metropolitane, che garantiscono un'elevata riduzione di CO2 e permettono di raggiungere in poco tempo più zone interurbane. Si è messa in atto anche la costruzione di piste ciclabili vicina ai marciapiedi per facilitare l'utilizzo del velocipede sulle strade.[152]

In aggiunta si è valorizzata in diverse città la sicurezza energetica, considerata come un aspetto importante per la tutela dell'ambiente e per questo motivo il governo ha migliorato la sua capacità di fornirla in modo sicuro alla propria popolazione e alle industrie grazie all'implementazione di infrastrutture ecologiche e innovative. L'approvvigionamento dell'energia affidabile e sicura è uno dei pilastri dello Stato per perseguire politiche atte alla stabilità sociale e alla crescita economica. Sebbene la quota di risorse rinnovabili cinesi sia esigua, l'entità e la velocità della loro crescita hanno visto dei risultati significativi. Per innovare la sicurezza sono state effettuate diverse trasformazioni nella trasmissione e nella distribuzione delle fonti indirizzate a tutti i cittadini con nuove tecnologie come i pannelli solari, i serbatoi rafforzati e gli impianti elettrici protetti con materiali ecologici.[153]

Un esempio di strategia rinnovabile è la creazione di *città-spugne,* dove si impermeabilizza il terreno in modo che l'acqua piovana evapori e il resto venga gradualmente drenato. Oltre a ciò si stanno piantando più alberi e si stanno costruendo *edifici intelligenti*, che possiedono tetti coperti di erba per assorbire maggior acqua possibile e gli stabilimenti sono pitturati con colori chiari per trattenere una considerevole quantità di

[152] Pan H. (2011), "*Implementing Sustainable Urban Travel Policies in China",* Tongji University, Cina, p. 12

[153] Cheung K. (2011), *"Integration of Renewables: Status and Challenges in China",* International Energy Agency, p. 11

calore al loro interno.[154]

Infine, si è stabilita la cooperazione tra zone urbane e quelle rurali per la fornitura di materie prime finalizzate al conseguire in modo adeguato ed ecologico la *crescita verde.*

In sintesi, si è notato come i tre attori asiatici stiano collaborando per far fronte alle indigenze ambientali derivate dalla rapida urbanizzazione e industrializzazione avvenuta negli anni e che ha portato non solo ad un benessere economico e sociale, ma ha anche contribuito alla nascita di cambiamenti climatici negativi che si sono riversati sui territori nazionali. Ognuno di essi ha messo a punto diverse strategie per innovare e rendere sempre più verde le città. Tali piani hanno preso in considerazione vari aspetti come l'utilizzo di risorse rinnovabili, la riduzione di CO2, le trasformazioni infrastrutturali, l'implemento di nuovi mezzi di trasporto, la cooperazione interurbana e l'emanazione di riforme per instaurare un maggiore rigore sociale verso la tutela dell'ambiente.

Il *Green Economy* si è rivelato un ottimo programma per aiutare gli Stati a conseguire un miglioramento degli ecosistemi non solo locali, ma anche internazionali. Inoltre, la volontà dei paesi di accettare tale progetto ha comportato una massima collaborazione tra città, regioni e nazioni che ha garantito un interscambio di idee, tecnologie e innovazioni significative. Tuttavia, gli stessi agglomerati presentano ancora aspetti negativi non solo nel rispetto dell'ambiente ma anche inerenti alla vita sociale ed è per questo che, per limitare tali indigenze, si sono intraprese delle politiche proattive come promuovere la resilienza urbana, affrontare la povertà, stabilire l'equità sociale, perseguire lo sviluppo sostenibile a lungo termine, mantenere la crescita costante con azioni efficaci e allineare progetti ambientali con l'innovazione economica.

Infine, nel dettaglio si è visto come gli investimenti del Giappone, della Corea del Sud e della Cina siano stati utili per implementare nuove tecnologie e nuovi servizi ecologici. Sono ancora in atto ulteriori progetti indirizzati alla tutela e alla salvaguardia dell'ambiente, che serviranno per dare alle generazioni future un migliore tenore di vita e per determinare un continuo sviluppo urbano aiutando i propri agglomerati a diventare sempre più verdi ed evoluti.

[154] Campbell M. (2021), "*Cina: città-spugna per prevenire le inondazioni",* it.euronews.com, Url: Cina: città-spugna per prevenire le inondazioni | Euronews, consultato il 13/12/2021

CONCLUSIONI

In questa tesi si è illustrata l'ascesa dell'urbanizzazione, dalla seconda metà del XX secolo fino agli inizi del XXI, in tre paesi dell'Asia Orientale: Giappone, Cina e Corea del Sud. Avvalendosi di alcuni studi filosofici[155] ed economici[156] sul fenomeno urbano, si sono introdotti concetti generali su come le città siano diventate centri importanti per lo sviluppo umano e nazionale.

Con il termine *urbanizzazione* si identifica un processo di formazione e crescita dei centri abitati dovuto alle migrazioni continue da parte di gruppi sociali, che, per motivi specialmente economici, decidono di progettare nuovi luoghi adatti alla collettività.
La presenza delle città risale ai tempi antichi, ma le loro funzioni erano ben diverse da quelle moderne. In effetti, le prime erano considerate come centri di partecipazione sociale e politica, mentre, a partire dal Novecento, si è notato un notevole cambiamento riguardante le loro caratteristiche perché diventate aree di scambio e di produttività. Tale trasformazione è avvenuta per via del nuovo processo di industrializzazione, che ha permesso di dare maggior valore all'aspetto economico, tecnologico e innovativo degli agglomerati.

Dopo la seconda guerra mondiale si è visto come lo sviluppo dell'economia sia stato significativo per determinare il potenziamento di altri ambiti, tra i quali quello culturale e urbano. Gli studiosi del tempo hanno cercato di avviare modelli e formule per aiutare i paesi a riacquistare l'ordine interno e a conseguire così un progresso nazionale. La crescita è avvenuta grazie all'accumulo di capitale e allo sviluppo demografico e tecnologico, come viene illustrato nel modello di Solow, mentre in altri studi, come in quello di Lewis, si è dimostrato come il concentrarsi della produzione industriale e dei miglioramenti socio-

[155] Matteucci N. (2011), "*Lo Stato Moderno",* Il Mulino, Bologna, prima edizione
[156] Ceccolin E. (2019), "*il modello di Solow",* Financecue.it, Url: Il modello di Solow (financecue.it) , consultato: 20/09/2021;
Boyle M. (2020), "*Teoria Neoclassica della Crescita",* investopedia.com, Url: Definizione della teoria neoclassica della crescita (investopedia.com), consultato: 20/09/2021;
Di Rauso E. (2020), "*L'economia nel Mondo: Paesi sviluppati e sottosviluppati",* creasud.it, Url: L'economia nel mondo: I Paesi sviluppati e sottosviluppati - CreaSud, consultato: 21/09/2021;

urbani possa ottimizzare le condizioni di alcune aree degradate.
Lo studio generale di questi elementi ha permesso di avviare un'analisi più dettagliata sull'evoluzione urbana in Giappone, in Cina e nella Corea del Sud.
La situazione del dopoguerra non è stata ottimale per nessun dei tre paesi asiatici, che hanno subito pessime ripercussioni a livello economico, politico e sociale. Inoltre, hanno dovuto affrontare conflitti civili e collaborazioni forzate con potenze straniere.
Un importante cambiamento nei campi sociali ed economici si è riscontrato negli anni Sessanta, noti per essere stati un periodo di innovazione che ha portato alla modernizzazione, all'industrializzazione e alla nascita di nuovi centri produttivi e abitati, permettendo continue ondate migratorie dalle zone rurali a quelle urbane.
L'apertura dei mercati locali, in Giappone e in Corea del Sud, e la capacità di gestire e amministrare in modo pertinente i propri territori hanno contribuito alla moderna fase di urbanizzazione asiatica, mentre in Cina tale fenomeno non è avvenuto a causa di fallimenti politici ed economici che hanno determinato un impoverimento popolare.

Successivamente, negli anni Settanta e Ottanta, lo sviluppo urbano nipponico e sudcoreano ha garantito la costruzione di nuove infrastrutture e l'implementazione di reti di comunicazione e di trasporto. Visto il progresso ottenuto, alcune città di medie dimensioni hanno potuto ampliare i propri confini urbani, inglobando più aree campestri. In Cina, in un decennio si è accentuata la volontà da parte dei nuovi governi di pianificare proposte di modernizzazione, cosicché le nuove direttive economiche e le costanti classificazioni territoriali hanno assicurato collaborazioni tra città e villaggi necessarie per il progresso nazionale.

Negli anni Novanta, il fenomeno urbano ha continuato a procedere a grandi passi in tutti e tre i paesi e la densità popolare è aumentata a dismisura, determinando la realizzazione di ulteriori spazi innovativi, con dimensioni ancora maggiori rispetto a quelle precedenti: le cosiddette *Megalopoli.* Nel corso degli anni Duemila tali realtà diventano sempre più imponenti, dando vita alle *Metacittà*. Queste strutture hanno richiesto rilevanti controlli a causa di varie avversità ad esse correlate.
Nonostante l'urbanizzazione e la moderna produttività siano state significative per conseguire un benessere nazionale, esse hanno determinato anche cambiamenti climatici

negativi che si sono riversati non solo su zone locali, ma anche su quelle globali.
Le sfide maggiori dei governi orientali sono state quelle di perseguire linee e politiche che potessero essere efficaci a eliminare in gran parte i danni ed avviare una trasformazione più ecologica dei centri abitati.

Grazie alla nuova strategia conosciuta come *Green Economy*, i paesi asiatici hanno preso in considerazione questi vari fattori: l'utilizzo di nuove risorse rinnovabili, la riduzione di CO2, le trasformazioni infrastrutturali, l'implemento di nuovi mezzi di trasporto e la collaborazione interurbana. In effetti, con l'*economia verde,* gli ecosistemi e i territori locali hanno visto un graduale miglioramento negli ultimi anni.
Ciononostante, rimangono ancora presenti determinati aspetti negativi non solo nel rispetto dell'ambiente, ma anche inerenti alla sfera sociale ed è per questo che, per limitarli, si sono intraprese le seguenti azioni proattive: promuovere la resilienza urbana, affrontare la povertà, stabilire l'equità sociale, perseguire lo sviluppo sostenibile a lungo termine, mantenere costante la crescita con direttive efficaci e allineare progetti ambientali con l'innovazione economica. Infine, dettagliatamente nel presente elaborato si è considerato come le capacità economiche e politiche nipponiche, sudcoreane e cinesi abbiano contribuito a rendere possibili ulteriori piani ecologici per la salvaguardia ambientale e sociale negli agglomerati e a valorizzare lo sviluppo sostenibile per le generazioni, sia presenti sia future, improntato a migliorare le condizioni di vita degli individui.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

- Allen J. Scott (2017), "*The Constitution of the City: Economy, Society and urbanization in the Capitalist Era",* Palgrave Macmillan, USA, prima edizione

- Antonini M. (2017), *"Corea del sud: la tigre in difficoltà",* lospiegone.com, Url: https://lospiegone.com/2017/02/25/corea-del-sud-la-tigre-in-difficolta/ , consultato il 17/09/2021

- Bengston N. David e Youn Y. Chang (2006), "*Urban Containment Policies and the Protection of Natural Areas: The Case of Seoul's Greenbelt",* Ecology and Society, Vol 11, N. 1, Seoul National University, North Central Research Station,
Url: http://www.ecologyandsociety.org/vol11/iss1/art3/, consultato il: 22/10/2021

- Bet L. (2020), *"gli albori della Repubblica Popolare Cinese",* cdscultura.com, Url: https://www.cdscultura.com/2020/12/gli-albori-della-repubblica-popolare-cinese/ , consultato: 17/09/2021

- Boyle M. (2020), "*Teoria Neoclassica della Crescita",* investopedia.com, Url: Definizione della teoria neoclassica della crescita (investopedia.com), consultato: 20/09/2021

- Brennan E. (2013), *"Taming Asia's Megacities",* diplomaticcourier.com, Url: https://www.diplomaticourier.com/posts/taming-asia-s-megacities, consultato il: 09/11/2021

- Campbell M. (2021), "*Cina: città-spugna per prevenire le inondazioni",* it.euronews.com, Url: Cina: città-spugna per prevenire le inondazioni | Euronews, consultato il 13/12/2021

- Ceccolin E. (2019), "*il modello di Solow",* Financecue.it, Url: Il modello di Solow (financecue.it) , consultato: 20/09/2021

- Chan K. Wing (1994), *"Urbanization and Rural-Urban migration in China since 1982: A New Baseline",* in *Modern China,* Sage Publications Inc., Vol. 20, N. 3, pp. 243-281

- Chaunsy D. Harry (1982), *"The urban and industrial transformation of Japan,* in Kaplan David H. (*a cura di),* "*Geographical Review- 70th anniversary",* Taylor&Francis Ltd, Chicago, Vol.72, N.1, pp. 50-89

- Cheung K. (2011), *"Integration of Renewables: Status and Challenges in China",* International Energy Agency, pp.1-34

- Choi S. Chuel e Kim W. Bae (2008), "*Globalization and Urbanization in the Republic of Korea",* Seoul National University, Seoul, p. 105-119

- Cimmino M. (2013), "*il modello centro-periferia alla scala europea",* il mediano.it, Url: Il modello centro-periferia alla scala europea | Il Mediano consultato il: 21/09/2021

- Colombo F. (2014), "*Diritto alla città: cos'è e come viene applicato",* Lenius.it, https://www.lenius.it/diritto-alla-citta/ , consultato: 10/09/2021

- Davies C. (2010), *"Urban migration drives surge in World's slum dwellers",* editors.cnn.com, Url: Urban migration drives surge in world's slum dwellers - CNN.com, consultato il 26/11/2021

- Di Rauso E. (2020), "*L'economia nel Mondo: Paesi sviluppati e sottosviluppati",* creasud.it, Url: L'economia nel mondo: I Paesi sviluppati e sottosviluppati - CreaSud, consultato: 21/09/2021

- Goretti L. (2021), "*La Storia del cambiamento climatico. Di Nicholas Stern",* storiainpodcast.focus.it, Url: La storia del cambiamento climatico. Di Nicholas Stern - Storia in Podcast di Focus.it, consultato il: 18/11/2021

- Greco P. (2010), "*L'Asia è la nuova locomotiva verde",* in Arpa Umbria (*a cura di), "Micron",* arpa.urmbria.it, Url: MICRON_15__intera.pdf (arpa.umbria.it), pp. 15-48, consultato il: 24/11/2021

- Gu C., HU L. and Cook Ian G. (2013), *"China's Urbanization in 1949-2015: processes and driving forces",* Science Press, China and Georgia, Vol. 27, No. 6, pp. 847-859

- Hwan T. Kwon (2017), *"Population change and Development in Korea",* Asiansociety.org, Url: https://asiasociety.org/education/population-change-and-development-korea, consultato il: 21/10/2021

- Japan Travel (2019), "*Cycling rules in Japan: Stay safe by understanding Japan's cycling laws and rules",* en.japantravel.com, Url:Cycling Rules in Japan - Transport - Japan Travel, consultato il:

06/12/2021

- Jung I. (2013), *"Architecture and Urbanism in Modern Korea",* Spatial Habitus, Hong Kong University Press, Cina

- Kamal Chaoui L., Leman L. e Rufei Z. (2009), "*Urban Trends and Policy in China",* OECD Regional Development Working Paper, 2009/1, OECD Publishing, p. 1-70

- Kang M. Goo (1998), "*Understanding Urban Problems in Korea: Continuity and Change",* in Anonimo (*a cura di), "Development and Society",* Seoul National University, Seoul, Vol. 27, N.1, pp. 99-120

- Kankesu J. (2016), "*Industralization and challenges in Asia*", Palgrave Macmillan, Australia, prima edizione.

- Kojima R. (1995), "*Urbanization in China",* in Anonimo (*a cura di), "The Developing Economies",* IDE-JETRO, Giappone, Vol. 33, N. 2, pp. 121-154

- Korea Institute of Law (2010), "*Framework Act of Low Carbon, Green Growth",* law.go.kr, Url: national law information center | english law > text - basic law of low carbon green growth, consultato il 10/12/2021

- Lefebvre H. (2014), "*diritto alla città*", ombre corte/ culture

- Levitt P.K. (2020), "*W. Arthur Lewis: Pioneer of Development Economy",* un.org, Url: W. Arthur Lewis: Pioneer of Development Economics | United Nations, consultato il: 23/09/2021

- Matsumoto T. e Dauney L. (2014), "Urban Green Growth in Dynamic Asia: A conceptual framework", OECD Regional Development Working Papers 2014/12, oecd.org, pp. 1-80, Url: Urban-GG-Dynamic-Asia-report.pdf (oecd.org), consultato il: 25/11/2021

- Matteucci N. (2011), "*Lo Stato Moderno",* Il Mulino, Bologna, prima edizione

- Noda Y. (2016), *"From Urbanization to aging society – Lessons from Japan",* PwC Japan Group, Giappone, Url: https://www.pwc.com/jp/en/japan-knowledge/archive/assets/pdf/from-

urbanization-to-aging-society.pdf , pp. 1-33, consultato il: 21/10/2021

- OECD (2015), "*Green Growth in action: China",* oecd.org, Url: Green growth in action: China - OECD, cosnultato il 10/12/2021

- OECD (2014), "*Japan-OECD Policy Forum on Urban Development and Green Growth",* oecd.org, Url: Japan-OECD Policy Forum on Urban Development and Green Growth - OECD, consultato il 09/12/2021

- OECD (2014), "*Green Growth in action: Korea*", oecd.org, Url: Green growth in action: Korea - OECD, consultato il 10/12/2021

- Pan H. (2011), "*Implementing Sustainable Urban Travel Policies in China",* Tongji University, Cina, pp. 1-31
- Piccioni L. (2014), "*La ripresa del dopoguerra: un movimento nuovo in un nuovo mondo",* Greenreport.it, URL https://greenreport.it/news/comunicazione/ripresa-dopoguerra-movimento-in-mondo/ , consultato: 16/09/2021

- Pickett S. (2011), *"what is a Metacity?"*, BES director and Director Emeritus, besdirector.blogspot.com, Url: https://besdirector.blogspot.com/2011/10/what-is-metacity.html, consultato il 09/11/2021

- Santelli F. (2021), *"Cina, il leader Xi annuncia: <Abbiamo sconfitto la povertà estrema>",* repubblica.it, Url: https://www.repubblica.it/esteri/2021/02/25/news/cina_xi_sconfitta_la_poverta_estrema-289106651/, consultato il 25/11/2021

- Seghetti E. (2017), *"Paesi Off-Grid a rinnovabili, il Giappone inaugura la rivoluzione. E gli altri?"*, green.it, Url: https://www.green.it/paesi-off-grid-giappone/, consultato il 25/11/2021

- Sekine H. (2021), *"Regional Cooperation for Green Growth in Asia"*, Asia-Pacific Programme, The Royal Istitute of International Affairs Chatham House, London, pp. 1-34

- Sung H. Ko (1994), "*Urban growth in South Korea, 1970-1980: an application of the human ecological perspective",* in Anonimo (*a cura di),* "*Korea journal of Population and Development",*

Seoul National University, Seoul, Vol. 23, N. 1, pp. 1-18

- Takeuchi K. (1963), "*I problemi della geografia comparativa del Giappone",* Istituto Italiano per l'Africa e l'Oriente, Vol. 3, pp. 11-35

- The government of Japan (2021), "*Japan's Green Growth Strategy will accelerate Innovation",* Japan.go.jp, Url: https://www.japan.go.jp/kizuna/2021/09/green_growth_strategy.html, consultato il 10/12/2021

- United Nations (2018), *"The World's Cities in 2018: Data Booklet",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), *"World Urbanization Prospect: The 2018 Revision",* New York, Url: https://www.un.org/en/events/citiesday/assets/pdf/the_worlds_cities_in_2018_data_booklet.pdf , consultato il: 09/11/2021

- United Nations (2014), *"World Urbanization Prospect: The 2014 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York, population.un.org, Url: https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf, pp. 1-493, consultato il: 03/11/2021

- United Nations (2018), *"World Urbanization Prospect: The 2018 Revision",* Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), New York, Url: https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html, consultato il: 09/11/2021

- UN Environment Programme (2011), "*Green Economy",* www.unep.org, Url: Green Economy | UNEP - UN Environment Programme, consultato il: 18/11/2021

- Wee Y. Rolando (2017), "*Longest Metro and Subway Rail System In the World",* worldatlas.com, Url: https://www.worldatlas.com/articles/longest-metro-and-subway-rail-systems-in-the-world.html, consultato il 25/11/2021

- Woo Ki J. (2012), *"Korea's Green Growth based on OECD Green Growth Indicators",* Statistic Korea, oecd.org, Url:https://www.oecd.org/greengrowth/Korea%27s20%GG%20report%20with%20OECD%20indicat

ors.pdf, pp.1-48, consultato il 10/12/2021