

INDIA, TRA SLUM E INNOVAZIONE

di Sauro Mezzetti

L'India è la terra dei villaggi e la sua cultura vi si identifica. Vi sono oltre 700 mila villaggi censiti dove vive il 72,2% della popolazione. La figura più nota dell'India contemporanea, Mohandas Gandhi, è l'emblema di un modo di pensare che teorizza un modello di sviluppo fondato sul mondo rurale, contrario allo sviluppo industriale e all'urbanizzazione. Cionondimeno, l'India è anche esattamente l'opposto.

Il 12% della popolazione urbana mondiale vive in India dove l'urbanizzazione procede a ritmo serrato. Nell'ultimo decennio la popolazione delle città indiane è cresciuta del 2,1%. Il 3% della crescita urbana mondiale avviene in India. Per la sua consistenza demografica l'India – dopo la Cina – è il Paese al mondo con la più alta concentrazione di popolazione urbana, oltre 285 milioni di persone. Vi sono 35 città metropolitane con oltre un milione di abitanti e oltre ottocento città che per gli standard locali sono considerate medie (oltre 100.000 abitanti) o piccole (oltre 50.000 abitanti).

L'India è sede di una delle più antiche civiltà urbane del mondo, contemporanea, o forse anteriore, a quella sumera. Le prime città pianificate, con cittadelle fortificate, zone residenziali civili, strade e canali di drenaggio, sorsero nella valle dell'Indo, prima di declinare e scomparire abbastanza misteriosamente sul finire del terzo millennio a.C..

Anche in epoca storica, la civiltà indiana è caratterizzata da una forte urbanizzazione. Se il villaggio è l'*hardware* della civiltà indiana – la stabilità, la comunità, il senso di appartenenza –, la città è il

software – uno strumento di espressione che cambia secondo il mutare dei luoghi e delle circostanze storiche.

La città indiana non si sviluppa come *polis*, è essenzialmente provvisoria, mentre la stabilità risiede nel villaggio, nel clan, nella famiglia allargata, nella casta.

Le città in India non nascono autonomamente, per il semplice bisogno di aggregare una comunità civile, ma attorno a qualcosa, una corte, un forte militare o un tempio. Se la corte si sposta, si spostano anche gli abitanti e la città chiude. Le città si costruiscono in fretta e altrettanto in fretta si possono lasciare. Sono diverse le città effimere nella storia indiana che hanno lasciato dietro di sé soltanto vestigia di mura o anche solo un nome nella letteratura, nella tradizione o nei documenti.

Ancora oggi in India vi sono *boom-town* che si sviluppano repentinamente attorno a nuovi luoghi di culto o centri religiosi o attorno alle corti moderne, i centri amministrativi, le grandi fabbriche e, ultimamente, i centri hi-tech.

Storicamente vi sono tre tipi di città in India. Quelle che crescono attorno a un centro religioso e si sviluppano attorno a uno spazio sacro e hanno una vita meno effimera. Sono le cosiddette *Temple town*, centri di pellegrinaggio antico o recente dal cui nucleo si sviluppa un'economia di commerci, servizi e insediamenti. Sono queste le città con maggiore continuità storica; alcune di esse, sette in tutto – Varanasi, Kancheepuram, Haridwar, Ayodhia, Ujjain, Mathura, Dwaraka – sono considerate sacre e le loro origini sono incerte, perse nella mitologia religiosa ed eroica.

- POPOLAZIONE UFFICIALE 1,027 MILIARDI (CENSIMENTO 2001) DI ABITANTI
- POPOLAZIONE STIMATA (2007) 1,12 MILIARDI DI ABITANTI
- POPOLAZIONE URBANA 27,8% (CENSIMENTO 2001)
- POPOLAZIONE URBANA ATTUALE 29% (STIME UN AL 2007)
- POPOLAZIONE URBANA AL 2030 46% (STIME UN)
- POPOLAZIONE URBANA TRIPPLICATA IN TRENT'ANNI (CENSIMENTI 1971-2001)
- INCREMENTO POPOLAZIONE URBANA 130 MILIONI DI PERSONE IN VENTI ANNI (CENSIMENTI 1981-2001)
- REDDITI PRO-CAPITE URBANI DUE VOLTE E MEZZO SUPERIORI A QUELLI RURALI
- VENTI PER CENTO DELLA POPOLAZIONE URBANA HA UN REDDITO DI TIPO OCCIDENTALE
- CRESCITA CONSUMI PRO-CAPITE URBANI 40% (STIME NEHRU UNIVERSITY)
- UN QUARTO DELLA POPOLAZIONE INDIANA VIVE SOTTO LA SOGLIA DELLA POVERTÀ
- LE REGIONI PENINSULARI DEL SUD SONO PIÙ URBANIZZATE RISPETTO A QUELLE DEL NORD CHE PERÒ SONO PIÙ DENSAMENTE POPOLATE
- GOVERNO INDIANO CERCA DI CONTENERE IL FENOMENO DELL'IMMIGRAZIONE E PROMUOVERE LO SVILUPPO DELLE CAMPAGNE

Vi sono poi le città sviluppatesi attorno a centri militari o politici dell'India pre-coloniale, le cosiddette *Fort Town*. Alcune sono scomparse nei tempi moderni, altre si sono sviluppate come centri amministrativi o commerciali e in tempi più recenti come centri turistici.

Vi è, infine, un terzo tipo di città, che in realtà è una varietà della seconda, che sono le città dei dominatori coloniali, pensate per rimanere e dare un messaggio di permanenza. I francesi nel XVIII secolo crearono un effimero impero nel Sud dell'India, disegnando città, come Pondicherry, seguendo il tracciato a griglia delle *Bastide Town* del Sud della Francia. I portoghesi costruirono a Goa e dintorni cercando di ricreare l'ambiente della madrepatria. Ma furono ovviamente gli

inglesi a cambiare la mappa delle città indiane. Le grandi metropoli dell'India indipendente sono in effetti nuove città, estranee alla storia dell'India pre-moderna, sorte e sviluppatesi nell'impero britannico.

L'urbanistica dell'impero si fondava sulla separazione tra i luoghi del potere e quelli della tradizione.

Bombay, Calcutta e Madras – che assieme a Delhi costituiscono quelle che in India chiamano le quattro *metros* – si svilupparono come centri di commercio della Compagnia delle Indie fino a divenire capitali di grandi entità amministrative, chiamate Presidenze, che governavano rispettivamente l'India Occidentale, quella Nord-orientale e quella

Meridionale. Delhi, la capitale imperiale, era l'unica tra queste a essere una città storica, ma anche qui, nel 1931, gli amministratori coloniali inaugurarono Nuova Delhi, costruita sul modello di Washington, per dare un'immagine di potere e stabilità.

Di fatto, furono i dominatori ad andarsene, ma le città e i centri amministrativi britannici hanno continuato a svilupparsi e rafforzare il proprio ruolo. In particolare, Bombay, Calcutta e Madras, vicine a insediamenti costieri e grandi porti, sono diventate punti di riferimenti per i commerci internazionali e *hub* per i trasporti aerei, marittimi e terrestri, sia nazionali che internazionali. Col recente sviluppo IT alle quattro *metros* si sono aggiunte nuove megalopoli: Bangalore, che in quindici anni è cresciuta da 900.000 a quasi 5 milioni di abitanti; Hyderabad, sonnolenta capitale di un sultanato islamico che si è trasformata in una moderna capitale hi-tech; Poona, la Oxford dell'India, sulle colline attorno a Bombay e Ahmedad.

Le città nella città

L'India non ha conosciuto la rivoluzione urbanistica della Cina. Le città indiane sono ancora congestionate. Mentre in Cina le municipalità hanno molti poteri e risorse finanziarie, in India sono deboli e con scarsi mezzi. Le risorse e i poteri decisionali sono concentrati nei governi regionali e locali. L'esigenza di mantenere il consenso democratico non rende neppure possibili operazioni di drastico sventramento urbano e sradicamento della popolazione. Le città, quindi, per modernizzarsi si fanno da un'altra parte.

Uno dei grandi business immobiliari dell'India attuale è la costruzione di *Township*, città *satellite* - anche di 50.000, 100.000 abitanti - realizzate chiavi in mano con case, servizi e infrastrutture da una singola impresa anche lontano dai centri urbani originari. È il

nuovo sogno della middle-upper class indiana che sta facendo lievitare i costi del mercato immobiliare.

Il volto delle città ha cominciato a essere ridisegnato con lo sviluppo dell'industria informatica. Il settore IT ha bisogno di infrastrutture di telecomunicazioni ed energia non disponibili nelle aree urbane o terziarie ordinarie. Le compagnie del settore si sono quindi insediate in grandi campus, appositamente costruiti, o nei cosiddetti *IT corridor*, aree urbane specificamente dedicate a questo settore. Questo ha fatto da traino a una domanda di abitazioni di altrettanta qualità per personale delle aziende, stimolando così la crescita di modelli urbanistici che hanno fatto presa anche su altri segmenti della classe media.

Le *new township* e gli *IT corridor* sono complementari alla città ordinaria, si aggiungono ad essa ma non risolvono problemi, anzi li aggravano. I costi degli immobili e dei terreni crescono alle stelle mentre la qualità urbana non cresce. Di recente a Bangalore ci sono state manifestazioni di protesta e intolleranza verso il settore IT che pure ha portato la città a essere una *prime location* internazionale. La città, un tempo un gioiello in India per clima, verde, silenzio, pulizia e qualità urbana, un paradiso dei pensionati statali, oggi ha perso queste caratteristiche. È una delle più congestionate dell'India; è inquinata e i prezzi sono alle stelle per l'alto tenore dei salari nell'industria informatica. I valori del mercato immobiliare sono sproporzionati rispetto al reddito degli abitanti che non operano nel settore IT. Anche la classe media tradizionale, che era la spina dorsale della vecchia Bangalore, soffre in qualche modo la situazione. Le critiche sono anche di natura sociale e morale. La grande differenza salariale tra il settore IT e gli altri tende a svalutare le restanti professioni, distrugge la qualità intellettuale e artistica delle città, introduce una cultura di consumismo. Siccome il settore hi-tech recluta personale prevalentemente immigrato mentre i locali lavorano soprattutto nelle occupazioni tradizionali, prendono

corpo anche spinte che riaffermano l'identità regionale. Nel novembre 2006 il nome ufficiale della città è diventato Bengaluru, secondo la lingua locale kannadi, e ciò va in parte letto anche come espressione di questa tendenza.

Le città indiane sono, in realtà, un insieme di città. L'India è un Paese segmentato in diverse religioni, lingue e caste e ognuna di queste occupa uno spazio diverso nella città indiana tradizionale. Uno spostamento all'interno della città è anche uno spostamento tra culture. Le caste, o comunità, come preferiscono chiamarle gli indiani, spesso corrispondono a mestieri, per questo troviamo le stesse occupazioni concentrate in un solo punto, le vie dei gioiellieri, dei calzolai ecc. Le moderne *township* e i quartieri hi-tech sono invece espressione di una cultura trasversale che porta un elemento di rottura con la tradizione.

In India vi sono tante città nella città. Una delle più appariscenti sono gli *slum*. Non esiste una definizione omogenea di *slum*, il termine però sta a indicare un'ampia gamma di situazioni abitative che sarebbero in realtà inabitabili, precarie e caratterizzate dalla mancanza di servizi igienici e sanitari e alta densità di popolazione. Secondo l'ultimo censimento del 2001, oltre 40 milioni di persone in India vivono in *slum*, concentrati prevalentemente nelle grandi metropoli. A Mumbai 6 milioni e mezzo di persone vivono in *slum*, 1 milione e 800mila a Delhi, 1 milione e mezzo a Kolkata e 800mila a Chennai¹. Gli *slum* occupano solo l'8% della superficie della regione metropolitana di Mumbai, ma vi risiede il 35% della popolazione.

Mumbai, che con la sua regione metropolitana ha una popolazione di 17 milioni di abitanti, è un po' l'epitome della città contemporanea indiana. Sviluppata come il centro finanziario dell'India durante la dominazione britannica, ha mantenuto e accresciuto questa caratteristica anche dopo l'indipendenza. Costruita su uno spazio di terra molto ridotto (poco più di 600

kmq), formato originariamente da sette piccole isole, Mumbai è sempre stata un polo di attrazione per l'immigrazione per via delle opportunità che offre. La città si trova così ad avere altissima densità, una forte pressione abitativa e pochissima offerta. I costi immobiliari a Mumbai sono tra i più alti in Asia, comparabili in certe congiunture anche con quelli di Tokyo. Con un salario indiano una casa a Mumbai è semplicemente inarrivabile a meno che non la si possieda da generazioni.

Il più grande *slum* dell'Asia, chiamato Dharavi, si trova a Mumbai. Ha oltre un milione di abitanti, quasi due secondo certe fonti, ed è un ambiente diversificato e stratificato, fatto anche di *slums* negli *slums*, con aree più povere e altre relativamente benestanti per il contesto. Nelle zone più affluenti si possono notare antenne fuori dalle abitazioni e motociclette, a indicare che nonostante le condizioni abitative una parte degli abitanti ha comunque un certo potere di acquisto.

La risposta più ovvia della classe media però è la ricerca di casa altrove, nelle aree suburbane esterne o anche extraurbane. Ciò comporta un forte pendolarismo verso il centro città. A Mumbai, grazie a un'efficiente linea ferroviaria suburbana e regionale, che funge un po' da metropolitana leggera di superficie con un servizio regolare cadenzato, circa sei milioni di persone si recano giornalmente al lavoro in centro città. La ferrovia suburbana di Mumbai, con un'estensione di 125 km, è il nerbo della circolazione in città. Senza di essa anziché congestionata sarebbe paralizzata.

Mumbai però non è solo *slum* e grandi masse in movimento. È una capitale finanziaria coi suoi efficienti centri direzionali e ampi piani di investimento per la riqualificazione urbana. Secondo stime approvate dalla Banca mondiale, occorrono almeno 60 miliardi di dollari per il miglioramento dei trasporti e delle infrastrutture. Una parte di questi è effettivamente già mobilizzata. Sono in considerazione anche progetti arditi come un ponte di 23 km, che taglierebbe la baia

della città e ridurrebbe le distanze, i tempi di percorrenza e la congestione, consentendo collegamenti diretti tra zone che adesso sono raggiungibili solo con percorsi sinuosi e tortuosi tra i vari lembi di terraferma.

Lo sviluppo dell'economia indiana ha cambiato anche il ruolo di Mumbai. Un tempo era il principale centro manifatturiero, ma adesso comincia a deindustrializzarsi. Le grandi imprese tessili che costituivano il tessuto della sua economia si stanno trasferendo altrove. Altrettanto sta facendo la piccola impresa meccanica. La nuova economia di Mumbai è fatta di comunicazione (porti e aeroporti), finanza, borsa, terziario avanzato e industria mediatica. Il 70% delle transazioni di capitale indiane e il 40% del movimento merci passano da lì. Un quarto della produzione industriale indiana proviene ancora da Mumbai, nonostante la massiccia rilocalizzazione di imprese. È una città in bilico tra economia industriale e post-industriale, tra glamour e sottoproletariato.

Mumbai sta fortemente ripensando se stessa e cerca di rifarsi un volto consono alle proprie ambizioni di essere una delle capitali dell'economia globale, a seguito del grande sviluppo dell'economia indiana, e anche una delle capitali dell'intrattenimento dal momento che gli studi cinematografici locali, che hanno dato origine al popolare nome di *Bollywood*, hanno la più alta produzione di film in Asia, seconda nel mondo solo a Hollywood.

L'ambizione del governo indiano è di fare di Mumbai il polo intermedio sull'asse Tokyo-Londra. Una sfida gigantesca, che ha potenzialità di successo ma anche molti ostacoli da superare.

Città industriali e capitali regionali

L'India è anche terra di neo-urbanizzazione. Nel XX secolo il sub-continente indiano è forse la regione

al mondo dove è stato costruito il maggior numero di città. La cultura delle *township*, città satelliti che stanno rivoluzionando il mercato immobiliare indiano, ha radici anche in questo movimento.

Le nuove città indiane sono sorte come capitali regionali o attorno a grandi industrie.

Tra le città industriali il caso più celebre è quello di Jamshedpur. Si tratta di una città costruita a inizio Novecento su iniziativa di Jamshedji Tata, capostipite della più nota dinastia industriale indiana. All'inizio del XX secolo, durante le prime agitazioni nazionaliste, l'imprenditoria indiana ebbe un forte impulso dalla nascita del movimento *swadeshi* che mirava allo sviluppo dell'industria locale e al consumo di merci locali anziché di quelle inglesi. I Tata coltivavano il progetto di costruire la prima acciaieria indiana e dopo vari studi identificarono il sito idoneo nel Nord-est del Paese, in una zona abbondante di risorse minerarie. Attorno all'acciaieria venne costruita una città, ben pianificata e ben ordinata, che nel 1919 prese il nome di Jamshedpur dal nome del fondatore.

Jamshedpur attualmente ha oltre un milione di abitanti ed è un caso singolare di città che non è amministrata da una municipalità ma da una *corporation*. Diversi tentativi di trasferire le competenze dalla Tata Steel ad autorità civiche hanno incontrato la resistenza della popolazione locale. La città è un buon esempio in India di efficiente erogazione dei servizi. Di recente la gestione della città è stata affidata a una compagnia di utilities, la JUSCO (Jamshedpur Utilities and Service Company Limited), controllata al 100% dal gruppo Tata, che, utilizzando le competenze e le esperienze realizzate a Jamshedpur, è entrata nel mercato della gestione delle infrastrutture civiche e servizi in altre importanti città del Nord-est dell'India inclusa Calcutta.

Altri casi importanti sono quelli di Dalmianagar, in Bengala, città costruita negli anni Trenta dalla famiglia Dalmia, magnati del cemento,

attorno al loro primo cementificio, oppure Rourkela in Orissa, costruita negli anni Cinquanta attorno a una grande acciaieria installata con un programma di cooperazione con la Germania.

L'indipendenza dell'India e la riorganizzazione amministrativa degli Stati locali hanno contribuito a dare un altro impulso alla edificazione di nuove città, diverse delle quali sono state costruite come capitali regionali. Si possono citare i casi di Gandhinagar, capitale del Gujerat, lo Stato di Mahatma Gandhi cui la città è intitolata; Bhubaneswar, capitale dell'Orissa, e Chandigarh, capitale congiunta di due Stati, il Punjab e l'Haryana.

Chandigarh è sicuramente quella più nota a livello internazionale, anche per il contributo alla sua pianificazione dato negli anni Cinquanta da Le Corbusier. Si ritiene, in effetti, che Chandigarh sia la località al mondo con la più alta concentrazione di opere di Le Corbusier.

La città è legata profondamente alla tormentata storia del sub-continento indiano. La regione in cui sorge il Punjab venne separata al momento dell'indipendenza. La spartizione del Paese avvenne con un grande bagno di sangue in quello che fu uno degli eventi più traumatici dell'India moderna. La parte occidentale a maggioranza musulmana venne assegnata al Pakistan, assieme alla capitale Lahore.

Il governo indiano decise quindi di costruire Chandigarh come una nuova capitale per il Punjab orientale. A seguito di tensioni comunitarie, la regione però venne ulteriormente suddivisa tra sikh e hindu e nel 1966 la città di Chandigarh divenne la capitale congiunta dello Stato del Punjab (a maggioranza sikh) e dell'Haryana (a maggioranza hindu). Pur essendo la capitale di due Stati, Chandigarh non appartiene a nessuno di essi e, amministrativamente, è costituita come una città regione sotto il controllo del ministero degli Interni.

È l'unica città al mondo ad essere capoluogo al tempo stesso di tre entità governative diverse.

Nonostante un'accurata pianificazione con grandi viali e verde la città, comunque, non è riuscita a sfuggire al destino di congestione delle città indiane. La popolazione è di oltre un milione di persone, nonostante fosse inizialmente pianificata per 500mila abitanti. La città però ha conosciuto un grande sviluppo ed è in testa alle graduatorie indiane per benessere e consumi, perché è al centro di una prospera regione agro-industriale e più di recente è divenuta uno dei poli dell'industria informatica.

Una panoramica sulle città indiane sarebbe comunque incompleta se non si menzionasse il fatto che per costruire nuove città l'India trova spazio anche per le utopie. Auroville fu fondata nel 1968 come progetto di città internazionale e multiculturale, dedicata a Sri Aurobindo, poeta e filosofo indiano che fu tra i promotori del movimento di indipendenza tra fine Ottocento e inizio Novecento. La città è gestita da una fondazione istituita con un atto del Parlamento indiano e i suoi abitanti attuali provengono da 34 Paesi diversi. Grazie a una forte attenzione alle tematiche ecologiche è uno dei pochi casi al mondo di città iniziate a costruire recuperando a verde il territorio (un tempo una landa desolata) con la piantagione di oltre due milioni di alberi. Il progetto ha avuto un'evoluzione complessa e non ha ancora raggiunto le forme urbane pianificate, ma la capacità di persistere per oltre quarant'anni mostra sicuramente come l'utopia abbia messo qualche solida fondamento nel territorio.

Nota

¹ Cfr *India Development Report 2008* by Indira Gandhi Institute of Development Research Oxford University Press New Delhi.