POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale
in Architettura per il Progetto Sostenibile

Tesi di Laurea Magistrale

Città e Economie Globali: un approfondimento
sull' America Latina. Focus su Panama City.

Relatore
Prof. Mario Artuso

Candidato
Alessia Garino

Correlatore
Prof.ssa. Angioletta Voghera

Anno Accademico 2020/2021

Citta' ed Economie Globali: un approfondimento sull' America Latina. Focus su Panama City

Indice

Abstract 6

Metodologia della ricerca 8

Introduzione 9

1. Città ed economie globali

1.1 Riferimenti scientifici 11

1.2 Le diverse contestualità geografiche 16

1.3 La geografia globale 22

1.4 L'economia delle città 27

1.5 Le società globali 33

1.6 Intervista con il Prof. M. Santangelo: contenuto indagine diretta 46

2. Il processo di urbanizzazione in America Latina

2.1 Le citta dell' America Latina 51

2.2 I principali problemi 56

2.3 La globalizzazione in America Latina 61

2.4 San Paolo e Città del Messico, due megalopoli 71

2.5 Le società globali : dibattito odierno 77

3. Panama City

3.1 Panama nel contesto dell'America Latina 82
3.2 Panama e le sfide dell'economia globale 100
3.3 Panama, città globale del futuro 119
3.4 Il piano municipale di sviluppo 124
3.5 Il Ponte del Centenario 146
3.6 Le Chiuse della Città di Panama 149
3.7 Prospettive, futuro e post-Covid 152
3.8 Considerazioni parziali 155

Conclusioni 159

Bibliografia 165

Appendice 172

Appendice A - Intervista integrale

Indice Tabelle

Tabella 1. Esempi degli aspetti politici, culturali e sociali di alcuni paesi -- dell'America Latina

Tabella 2. Profilo demografico dei paesi dell'America Latina

Tabella 3. Le più grandi città globale popolazione nel 2020 (la argentina Buenos Aires e la brasiliana Rio de Janeiro sono rispettivamente al quattordicesimo e ventesimo posto con circa 15 e 13.5 milioni di abitanti)

Tabella 4. La crescita demografica favorisce le due aree metropolitane

Tabella 5. Distretti dell'area metropolitana di Panama City

Tabella 6. Strumenti per aumentare il livello di competizione

Tabella 7. Le industrie e le istituzioni chiave differiscono dalle città relazionali rispetto a quelle globali

Indice Figure

Figura 1. Tasso di crescita annuo del PIL di Panama

Figura 2. Entrate fiscali (% del PIL) di Panama nel periodo 2010-2019 (2014-2018 per Panama) confrontati con la media dei paesi dell'America Latina e Carabi, e resto del Mondo

Figura 3. Poster 1: Centenario del Canale di Panama

Figura 4. Poster 2: Centenario del Canale di Panama

Figura 5. Poster 3: Centenario del Canale di Panama

Figura 6. Canale di Panama ieri e oggi

Figura 7. Espansione in corso del Canale di Panama

Figura 8. Vista dall'alto dell'Albrook Mall a Panama City

Figura 9. Ponte del Centenario

Figura 10. Le chiuse del Canale di Panama

Abstract

Oggetto: La globalizzazione ha un impatto sui processi e sugli ambienti umani nello spazio e su scala in modi complessi e spesso contestati. Attraverso la gamma delle discipline all'interno delle scienze sociali, la ricerca che fonda il fenomeno della globalizzazione, in senso lato, nella scala urbana è diventata sempre più saliente. Dalla consegna del Canale di Panama nel 1999, l'area metropolitana di Panama City, Panama, ha subito una rapida trasformazione fisica. Nella città centrale, la costruzione di condomini di fascia alta ha alterato notevolmente il carattere dei vecchi quartieri sul lungomare, mentre ai margini periurbani, la rapida fabbricazione di abitazioni unifamiliari prodotte in serie ha attirato le classi lavoratrici della città sempre più verso l'esterno. Spinto da una forte domanda attribuibile a una notevole crescita economica, i primi due decenni del XXI secolo sono stati caratterizzati da un boom edilizio senza precedenti sia per portata che per scala.

Tesi: lo scopo principale di questa tesi è spiegare come e perché si è verificata una rapida crescita economica e i suoi legami con il processo di urbanizzazione approfondendo il caso di Panama City e come può essere collegata ai fenomeni globali più in generale. La ricerca si basa sul presupposto che questa crescita sia stata, in gran parte, influenzata da fattori esogeni e che le strutture politiche e il clima economico di Panama abbiano contribuito a un rapido afflusso di capitali internazionali.

Approccio: traendo ispirazione teorica da un ampio corpus di letteratura che collega il processo di urbanizzazione con istituzioni e fenomeni globali, questa tesi analizza la recente trasformazione fisica di Panama City da una prospettiva morfologica attraverso una varietà di scale, che vanno dai singoli appezzamenti ed edifici all'area metropolitana. Utilizzando i dati sia di studi e ricerche passate che quelli più attuali da Website ufficiali, questo studio applica un approccio misto inteso a indagare in modo specifico su come e perché Panama City abbia subito una trasformazione così rapida e in che modo sia stata collegata alle forze globali più in generale.

Risultati: La città di Panama City presenta una solida economia di servizi derivante dal suo collegamento con il Canale di Panama e l'adiacente Zona del Canale, che è stata occupata dagli Stati Uniti fino al 1999. Questa analisi indica che è stato importante un insieme di fattori che dipendono dal ruolo economico di intermediario della città nel plasmare la sua crescita, includendo elementi storici, istituzionali e politici particolari che hanno creato i presupposti adeguati affinché la città possa assorbire gli effetti di un'economia globale dinamica. Ciò indica una notevole deviazione dai modelli dominanti di urbanizzazione globale del Sud del mondo. Sebbene il ruolo di intermediario di Panama sia stato realizzato in gran parte nel periodo post-coloniale, la presenza e il coinvolgimento degli Stati Uniti nella costruzione e nell'amministrazione del Canale di Panama hanno lasciato un'impronta indelebile su Panama City. Il successo economico della città e il concomitante boom di crescita erano in gran parte basati sull'esistenza di sistemi statunitensi la cui presenza fisica in America centrale sfidava i vincoli territoriali: gli attori e le istituzioni che derivano da questa eredità e modellano la città sono principalmente mediatori tra flussi di merci, informazioni, capitali, persone e idee.

Metodologia della ricerca

Come accennato in precedenza, l'obiettivo principale di questa tesi è spiegare come e perché si è verificata una rapida crescita e come può essere collegata ai fenomeni globali più in generale.

A tale scopo, sono stati sviluppati 3 capitoli principali, cosi come descritti di seguito:

1. Nel primo capitolo, inerente alla città ed alle economie globali, si discutono le diverse contestualità geografiche, e i concetti di geografia globale, economia delle città e società globali. Lo scopo di questo capitolo è fornire il contesto in cui si svolgerà l'intera tesi, ovvero la globalizzazione, e fornire un chiave di lettura per i capitoli successivi;
2. nel secondo capitolo, basato sulle città dell'America Latina, si entra più nello specifico della tesi, descrivendo la globalizzazione in America Latina, due delle megalopoli presenti in questa area geografica, ovvero San Paolo e Città del Messico, e le nuove societa globali. Questo capitolo segna il passaggio dal capitolo precedente, più generico, a quello successivo;
3. infine, nel terzo capitolo, incentrato su Panama City, si studia questa città nel contesto dell'America Latina, le sfide dell'economia globale verso Panama, intesa come una delle città globali del futuro. Questo capitolo utilizza un approccio morfologico supportato da una combinazione di metodi di ricerca quanti-qualitativa, si ripercorre il lignaggio della crescita urbana a Panama City, definito e quantificato come l'espansione fisica dell'ambiente costruito. Sebbene la città-regione sia cresciuta in una miriade di modi, ci si concentra sui cambiamenti nell'ambiente costruito come variabile empirica per catturare il processo di cambiamento in modo tangibile.

Introduzione

La globalizzazione ha un impatto sui processi e sugli ambienti umani nello spazio e su scala in modi complessi e spesso contestati. Attraverso la gamma delle discipline all'interno delle scienze sociali, la ricerca che fonda il fenomeno della globalizzazione, in senso lato, nella scala urbana è diventata sempre più saliente. In questo senso, le città hanno attirato una maggiore attenzione nella misura in cui gli studiosi le considerano entità all'interno di un sistema globale intricatamente in rete piuttosto che entità discrete legate esclusivamente al loro hinterland geografico. Sebbene le strutture che identificano le città come nodi all'interno di un sistema globale risalgano almeno al XVI secolo, il ritmo accelerato dell'integrazione globale ha reso i due inestricabilmente collegati nella ricerca urbana dalla metà del XX secolo.

In questa tesi, si cerca di collegare le implicazioni della globalizzazione politica ed economica al processo di crescita urbana rispetto a un caso di studio dettagliato dell'area metropolitana di Panama City, Panama. Dai primi anni del nuovo millennio, la città ha vissuto un boom di crescita urbana senza precedenti. Spinte dalla crescita economica, dai sussidi statali sui mutui, dalla speculazione dilagante, dalla fuga di capitali dai paesi vicini e da una generale scarsità di alloggi, il boom è stato guidato dal mercato residenziale che si rivolge a una serie di utenti finali.

L'edilizia è stata trainata dalla crescita del mercato delle abitazioni residenziali, in particolare di fascia alta. Questa frenesia di costruzione è stata segnata da due fenomeni distinti, ma paralleli. Lungo il lungomare della città, spaziose unità residenziali destinate all'élite panamense e agli stranieri benestanti sono spuntate dalle macerie della città bassa che esisteva solo anni prima.

Più a sud lungo il lungomare, il centro storico della città, conosciuto localmente come Casco Viejo, è stato trasformato dalle potenti forze della gentrificazione. Man mano che gli edifici storici di vari stili architettonici sono stati rinnovati, i residenti per lo più poveri del quartiere sono stati gradualmente sostituiti da stranieri.

Sulla scia di questa rapida crescita urbana sorgono diverse domande su come e perché ciò sia avvenuto, e a cosa o a chi possa essere attribuito. Dato l'impatto del boom, i residenti e i visitatori della città sono pronti a postulare il motivo per cui la città si è espansa così rapidamente. Le spiegazioni popolari includono il riciclaggio di denaro della droga attraverso torri e speculazioni diffuse da parte di investitori stranieri. Mentre queste e altre spiegazioni congetturali sono forse parzialmente vere, c'erano molti altri fattori convergenti che hanno portato alla massiccia ondata di crescita. La combinazione di una decennale carenza di costruzioni combinata con un improvviso picco della domanda ha spinto i prezzi al rialzo, attirando nuovi acquirenti e investitori nel consolidato settore immobiliare della città.

Lo scopo principale di questa tesi è spiegare come e perché si è verificata una rapida crescita e come può essere collegata ai fenomeni globali più in generale. La ricerca si basa sul presupposto che questa crescita sia stata, in gran parte, influenzata da fattori esogeni e che le strutture politiche e il clima economico di Panama abbiano contribuito a un rapido afflusso di capitali internazionali. Utilizzando un approccio morfologico supportato da una combinazione di metodi di ricerca quanti-qualitativa, si ripercorre il lignaggio della crescita urbana a Panama City, definito e quantificato come l'espansione fisica dell'ambiente costruito. Sebbene la città-regione sia cresciuta in una miriade di modi, ci si concentra sui cambiamenti nell'ambiente costruito come variabile empirica per catturare il processo di cambiamento in modo tangibile.

Sebbene il ruolo di intermediario di Panama sia stato realizzato in gran parte nel periodo post-coloniale, la presenza e il coinvolgimento degli Stati Uniti nella costruzione e nell'amministrazione del Canale di Panama hanno lasciato un'impronta indelebile su Panama City. Il successo economico della città e il concomitante boom di crescita erano in gran parte basati sull'esistenza di sistemi statunitensi la cui presenza fisica in America centrale sfidava i vincoli territoriali: gli attori e le istituzioni che derivano da questa eredità e modellano la città sono principalmente mediatori tra flussi di merci, informazioni, capitali, persone e idee.

Capitolo 1

Città ed Economie Globali

1.1. Riferimenti scientifici

In questa tesi sono stati utilizzati diversi studi che sono serviti a costruire il quadro teorico della tesi stessa.

Ad esempio, sono stati utilizzati diversi studi di Sassen, come *"The New Labor Demand in Global Cities"* (1984)[1], "*The mobility of labor and capital: a study in international investment and labor flow*" (1988)[2] e le *"Città globali"* (1987)[3]. L'importanza di questi studi si fonda su un esame della globalizzazione attraverso il concetto di città globale, il quale introduce una forte enfasi sulle componenti strategiche dell'economia globale piuttosto che sulle dinamiche omogeneizzanti più ampie e diffuse che vengono associate alla globalizzazione dei mercati di consumo.

Di conseguenza, ciò pone anche l'accento sulle questioni di potere e disuguaglianza, così come sul lavoro effettivo di gestione, assistenza e finanziamento di un'economia globale. Inoltre, secondo Sassen, un focus sulla città nello studio della globalizzazione tenderà a portare in primo piano le crescenti disuguaglianze tra settori e spazi della città altamente forniti e quelli profondamente svantaggiati.

Quindi, tale focus introduce un'altra formulazione delle questioni di potere e

[1] Sassen, S. (1984). The New Labor Demand in Global Cities. In M.P. Smith (Eds.). *Cities in Transformation*, pp. 139-171, Beverly Hills: Sage.
[2] Sassen, S. (1988). *The mobility of labor and capital: a study in international investment and labor flow*, Cambridge: Cambridge University Press.
[3] Sassen, S. (1997). Città globali, Torino; UTET.

disuguaglianza. Secondo Sassen, il concetto di città globale pone una forte enfasi sull'economia in rete a causa della natura delle industrie che tendono ad essere localizzate lì: finanza e servizi specializzati, i nuovi settori multimediali e servizi di telecomunicazione.

Queste industrie sono caratterizzate da reti transfrontaliere e divisioni specializzate delle funzioni tra le città piuttosto che dalla competizione internazionale di per sé. Nel caso della finanza globale e dei principali servizi specializzati rivolti alle imprese e ai mercati globali, come diritto, contabilità, rating creditizio e telecomunicazioni, è chiaro che si tratta di un sistema transfrontaliero, integrato in una serie di città, ciascuno possibilmente parte di un paese diverso. Questo risulta essere un sistema globale di fatto. Infine, l'attenzione alle dinamiche transfrontaliere in rete tra le città globali consente anche di catturare più prontamente l'intensità crescente di tali transazioni in altri ambiti: politico, culturale, sociale e criminale. Le città globali nel mondo sono il terreno dove una molteplicità di processi di globalizzazione assume forme concrete e localizzate.

Queste forme localizzate sono, in buona parte, ciò di cui tratta la globalizzazione. Recuperare il luogo significa recuperare la molteplicità delle presenze in questo paesaggio. La grande città di oggi è emersa come un luogo strategico per tutta una serie di nuovi tipi di operazioni: politiche, economiche, culturali e soggettive, ed è uno dei nodi in cui si materializza e assume forme concrete la formazione di nuove rivendicazioni, sia da parte dei potenti che degli svantaggiati.

Alcuni dei primi studi sono stati quelli sviluppati da Friedman e Friedman & Goetz, rispettivamente *"The World City Hypothesis"* (1986)[4] e *"World City*

[4] Friedmann, J. (1986). The World City Hypothesis, *Development and Change*, 17(1):69-83.

*Formation: An Agenda for Research and Action" (*1982)[5]. Questi studi si concentrano nel riassumere e confrontare in dettaglio i due tipi di meccanismo di formazione dei cluster industriali-finanziari, rispettivamente il modello guidato dal mercato e quello guidato dal governo. Inoltre, questi studi evidenziano e riassumono i vari elementi di base che il cluster del settore finanziario deve avere, in modo da indicare la direzione della principale costruzione urbana di una regione come la Cina, e lo sviluppo del cluster del settore finanziario.

In particolare, queste ricerche definiscono come le città devono sfruttare appieno il sostegno del governo per lo sviluppo del settore finanziario e per rendere sempre più importante l'offerta, in base al modello guidato dal governo come il principale meccanismo di formazione.

Inoltre, l'importanza di questi studi si basa sulla loro investigazione inerente all'articolazione spaziale del sistema mondiale emergente di produzione e mercati attraverso una rete globale di città. Infatti, come sarà successivamente evidenziato per Panama City, le città globali si trovano all'incrocio tra l'economia mondiale e lo stato nazionale territoriale.

Essendo essenziali sia per il capitale transnazionale che per gli interessi politici nazionali, le città globali possono diventare contraenti nei conflitti che ne conseguono. Le città globali, infatti sono i centri di controllo dell'economia globale. Il loro status, ovviamente, si evolve nella misura in cui determinate regioni sono integrate in un ruolo dominante con il sistema mondiale.

Basandosi su un'ampia gamma di risorse, tra cui l'economia politica internazionale radicale, la teoria dei sistemi mondiali, gli studi urbani, la teoria dei sistemi urbani e gli studi sulle comunità radicali, questi studi possono essere considerati come innovativa per il periodo in cui sono state sviluppate,

[5] Friedmann, J. and Goetz W. (1982). World City Formation: An Agenda for Research and Action, *International Journal of Urban and Regional Research*, 6(1): 309-344.

in quanto analizzano la formazione della città globale è la polarizzazione delle sue divisioni in classi sociali.

Un altro studio estremamente rilevante, risulta essere quello sviluppato da Hall, intitolato "*The World Cities*"[6], in quanto questo autore è stato il primo a portare il concetto di città globale all'attenzione internazionale, intesa come una grande città molto complessa, in cui si svolge una parte abbastanza sproporzionata degli affari più importanti del mondo. Infatti, questo autore ha sottolineato molti decenni fa, anticipando i tempi moderni, come una concentrazione di competenze professionali, conoscenze specialistiche e finanza, può essere resa possibile da eccellenti infrastrutture di trasporto e comunicazione.

Inoltre, in quanto centri per attività commerciali e professionali avanzate, conoscenza e apprendimento, nonché organizzazioni governative, il potere delle città globale si estendeva ben oltre i confini nazionali. Hall ha identificato non solo grandi metropoli come Londra, New York, Tokyo, Parigi e Mosca come città globali, ma anche regioni urbane multi nodali, come ad esempio Randstad, situata nei Paesi Bassi, oppure la tedesca Reno-Ruhr, riconoscendo, sin dagli anni '80, la potenziale competitività mondiale di vaste regioni urbane policentriche, un'idea che sarà elaborata molti decenni dopo da altri ricercatori moderni.

Hall, attingendo alla prospettiva regionale precedentemente sviluppata da Geddes, ha sviluppato un'analisi delle città globale in cui si identificava il passaggio dal primo capitalismo al cosiddetto "capitalismo finanziario" in un contesto regionale in drastico cambiamento.

In particolare, Hall ha richiamato l'attenzione sulla diffusione fisica della crescita della città competitiva a livello globale e sui suoi modelli di consumo,

[6] Hall, P. (1984). *The World Cities*, London: Weidenfeld and Nicholson.

compresi i viaggi individuali in auto. Questi sviluppi di città-regione e le sfide che presentano per la governance e la pianificazione, sono diventati ancora più appropriati per ricerche, come questa su Panama City, che tendono a investigare le relazioni delle moderne città globali.

1.2. Le diverse contestualità geografiche

Man mano che le società e le economie di tutto il mondo si sono urbanizzate, hanno capovolto la nozione classica di città globale. L'economia globale non è più guidata da pochi e importanti centri finanziari selezionati, come ad esempio New York, Londra e Tokyo.

Oggi, i membri di una vasta e complessa rete di città partecipano ai flussi internazionali di beni, servizi, persone, capitali e idee, e quindi danno contributi distintivi alla crescita e alle opportunità globali, e poiché l'economia globale continua ad essere affetta da una crescita troppo lenta per troppo tempo, gli sforzi per comprendere e migliorare i contributi delle città alla crescita e alla prosperità diventano ancora più importanti. Le città e le economie globali sono un fenomeno che in tempi e modi diversi possono essere trovate in tutte le principali zone geografiche del mondo, come in Europa, Stati Uniti, Asia e Latina America, con quest'ultima che rappresenta il tema principale di questa ricerca.

La tipologia rivela che non esiste un modo per essere una città globale, e le distinte posizioni competitive delle più grandi economie metropolitane del mondo diventano più nitide, così come le aree metropolitane omologhe a cui possono rivolgersi per soluzioni e investimenti comuni per migliorare la crescita economica. A questo scopo, si possono identificare diverse tipologie di città ed economie globali, basate su caratteristiche economiche a livello metropolitano, la struttura industriale e i fattori chiave inerenti alla competitività:

- *cluster commerciabili:* le industrie commerciali sono un motore fondamentale di prosperità e competitività. Queste industrie sono in genere ancorate da aziende impegnate a livello globale, che hanno forti impatti sulle economie locali. Risulta possibile misurare le industrie commerciali utilizzando i dati sugli investimenti diretti esteri e il

differenziale di produttività (misurato come produzione per lavoratore) tra il settore commerciale di un'area metropolitana e lo stesso settore a livello nazionale.

- *innovazione:* la capacità innovativa di una area o regione geografica ha implicazioni per la sua capacità di sviluppare e distribuire applicazioni commerciali, avviare nuove attività e mantenere la competitività industriale di fronte al cambiamento tecnologico dirompente. Questa può essere misurata attraverso l'impatto scientifico delle università di ricerca, dei brevetti e dei flussi di capitale di rischio.
- *talento:* il capitale umano, ovvero le conoscenze, abilità, competenze e capacità incorporate nella forza lavoro, è di fondamentale importanza per aumentare la produttività, aumentare i redditi e guidare la crescita economica e la globalizzazione. Questo si può misurare attraverso la percentuale della popolazione che hanno una specifica istruzione terziaria.
- *connettività dell'infrastruttura:* la connettività dell'infrastruttura è importante per la competitività regionale perché le aziende si affidano all'accesso globale, sia fisico che digitale, per partecipare all'efficienza delle catene del valore globali. Questa si misuriamo la connettività dell'infrastruttura attraverso i flussi di passeggeri e le velocità di download di Internet dentro e tra le varie aree geografiche.

I cosiddetti “giganti” globali possono essere considerate le più grandi città degli Stati Uniti, come ad esempio New York, del Giappone, tra tutte Tokyo, della Francia e del Regno Unito, con le loro capitali, rispettivamente Parigi e Londra.

Queste aree metropolitane storiche estremamente importanti, grandi e ricche, sono, di fatto, i principali hub sia per i mercati finanziari che per le grandi aziende multinazionali, e che possono essere considerati come dei veri e

propri nodi chiave per i flussi di capitali e talenti che si muovono da una parte all'altra del mondo, e che di conseguenza possono essere considerati a tutti gli effetti come globali.

Alcune citta, come ad esempio le asiatiche Pechino, Hong Kong e Singapore, e una sesta grande area metropolitana emergente, Mosca, non sono ricche e globalizzate come New York, Tokio o Londra, ma svolgono un ruolo simile come centri di comando in un continente asiatico in rapida crescita, attingendo alla connettività delle loro infrastrutture e alla forza lavoro per attirare il maggior numero di investimenti diretti esteri (IDE).

Allo stesso modo, si possono identificare molti hub emergenti per aziende e trasporti per i principali mercati nazionali e regionali in Asia, tra tutte Mumbai in India, e in America Latina, con la brasiliana San Paolo. Queste metropoli sono cresciute in modo "sano" fino a raggiungere lo status di reddito medio, ma sono in ritardo su molti fattori chiave di competitività rispetto ai loro coetanei globali, come ad esempio nel caso di studio di questa tesi Panama City.

Allo stesso modo, in Cina esistono molte città che dipendono nettamente dalla produzione ad alta intensità di esportazione per alimentare la crescita economica e l'impegno globale queste città sono cresciute più velocemente di ogni altro gruppo metropolitano negli ultimi decenni, ma devono necessariamente migliorare il loro capitale umano per effettuare una transizione verso una struttura industriale più equilibrata e orientata ai servizi come quella globale.

Al contrario, negli Stati Uniti e in Europa, esistono molte città che hanno puntato sulla conoscenza e l'innovazione per diventare altamente produttive e globalizzate, come ad esempio Boston, Dallas, Amsterdam o Zurigo), allo scopo di sfruttare meglio la forza lavoro. Per queste aree l'innovazione rappresenta il principale mezzo per globalizzarsi, e sono quindi costantemente

attente a generare nuove conoscenze e idee per sostenere la loro crescita a livello mondiale.

Alcune economie asiatiche moderne e globalizzate, come ad esempio, Cina, India, Vietnam e Corea del Sud, risultano essere non solo alcuni tra i produttori più veloci al mondo, ma anche quelli che grazie alle loro reti globalizzate sono in grado di interagire con gli altri hub globali localizzati in altre parti e regioni del mondo. Inoltre, mentre i rispettivi approcci allo sviluppo di questi paesi differiscono, condividono anche alcuni punti in comune, specialmente quando giustapposti ad alcune tendenze tipiche dei paesi dell'America Latina.

Ad esempio, la Cina sta ancora attraversando una transizione controllata dallo stato dal socialismo al capitalismo. Sebbene il ruolo degli IDE in questa transizione sembri davvero molto ampio, risulta necessario sottolineare alcuni punti. In primo luogo, gli stock accumulati di IDE in Cina risultano essere ancora relativamente modesti rispetto a quelli presenti in paesi dell'America Latina, come ad esempio in Brasile e Cile. Inoltre, i tempi e la sequenza sono importanti: gran parte degli IDE in Cina è arrivata dopo che lo stato cinese si era ben consolidato, dirigendo il processo di modernizzazione economica alle sue condizioni, e oltre la metà degli IDE diretti in Cina provengono da Hong Kong e Taiwan. Questi ultimi non risultano essere un effettivo investimento straniero, ma un mezzo per ristabilire un'alleanza stato-capitale che gestirà la nuova, allargata e potente Cina in futuro.

Allo stesso modo, le riforme liberalizzanti dell'India sono in parte reali e in parte non. Gli IDE rimangono relativamente limitati in India e poco tempo fa l'India ha persino limitato l'afflusso dei tipi più speculativi di investimenti di portafoglio. Il principale modello di sviluppo in India è una stretta alleanza tra stato e capitalismo interno, con lo stato indiano che ha attentamente calibrato l'apertura esterna dell'economia indiana, assicurando che il capitale nazionale non subisca il peso di tale apertura globalizzata. L'alleanza stato-capitale ha

facilitato una rapida crescita e una certa riduzione della povertà, ma le crescenti disuguaglianze stanno anche ritardando l'impatto della crescita che allevia la povertà.

La Corea del Sud è stata ovviamente per molto tempo una delle economie globalizzate in più rapida crescita. La crisi finanziaria asiatica ha colpito duramente la Corea del Sud, ma ciò che è notevole è la ripresa relativamente rapida della crescita economica. Il modello di sviluppo di base ha subito alcuni importanti cambiamenti in Corea del Sud, ma questi sono più evidenti nel settore finanziario.

Da quanto detto sopra, emerge come le alleanze nazionaliste stato-capitale con tassi di crescita economica elevati e disuguaglianze moderate è il principale modello di sviluppo in Asia.

Ovviamente, ci sono delle eccezioni (la ripresa dell'Indonesia è lenta, la Malesia sta ottenendo una buona crescita e distribuzione con forti investimenti esteri, e le Filippine e pochi altri paesi rimangono indietro) ma, nel complesso, i paesi asiatici hanno perseguito un modello di sviluppo capitalista nazionalista, e con notevole successo, al fine di essere più aperta e sviluppare ulteriormente il loro grado di globalizzazione e apertura al resto del mondo.

Al contrario, le formazioni politiche nazionali rimangono relativamente deboli nell'America Latina dipendente, la crescita economica rimane una funzione della disponibilità di capitale straniero e le disuguaglianze si sono dimostrate molto forti, così come il divario politico delle élite di massa.

Ad esempio, il Brasile è un paese ben governato. Tuttavia, le scelte di sviluppo al suo interno sono fortemente vincolate, vincoli che riflettono l'accumulo di scelte passate. I tassi di risparmio interni sono sempre stati storicamente piuttosto bassi e, sebbene l'onere del debito sia diminuito, l'onere del servizio del debito (in percentuale delle esportazioni) rimane molto elevato. Il Brasile

ha quindi bisogno di continui afflussi di capitali esteri, sia come fonte di valuta estera che come crescita economica.

Il Brasile ha da sempre evitato politiche, sia redistributive che di promozione della crescita e globalizzazione, che potevano coinvolgere lo stato nella spesa in deficit ed essere ritenuti responsabili del riemergere dell'inflazione.

Tutto questo è per il bene della nazione, anche se continua la dipendenza dalle esportazioni di materie prime, spesso verso la Cina, e dai capitali esteri. Senza un forte stato di sviluppo, per ora la crescita economica rimane una funzione dei costanti afflussi di IDE e della domanda di materie prime.

Da quanto detto sopra, risulta evidente come il modello di sviluppo più nazionalista perseguito in Asia si sta dimostrando superiore al modello di sviluppo più dipendente dell'America Latina. Sia l'Asia che l'America Latina sono grandi continenti, con gli stati in Asia che sono più nazionalisti ed efficaci che in America Latina.

Inoltre, le tendenze emergenti di crescenti disuguaglianze e un'ulteriore integrazione nei giganti globali, India e Cina, potrebbero rendere il prossimo futuro diverso dal recente passato. Dunque, emerge come il nazionalismo e gli stati nazionali effettivi rimangono importanti risorse economiche in un mondo globalizzato. Nel complesso, la versione più nazionalista dei modelli di sviluppo capitalista sembra servire meglio i bisogni della cittadinanza in quei paesi, generando tassi di crescita economica più elevati e limitando le peggiori forme di disuguaglianza.

1.3. La geografia globale

Nel corso dei secoli, la divisione internazionale del lavoro ha incluso una varietà di circuiti translocali per la mobilità del lavoro e del capitale. Questi circuiti sono variati considerevolmente nel tempo e nello spazio, plasmati almeno in parte dalla costituzione specifica del lavoro e del capitale.

Molti di questi circuiti più antichi continuano ad esistere oggi. Ma spesso ci sono nuove dinamiche che li alimentano. E ci sono anche nuovi tipi di circuiti. Un risultato è l'emergere di nuove geografie globali, che hanno tagliato il vecchio divario nord-sud. Queste sono costituite attraverso una varietà di processi familiari: le operazioni sempre più globalizzate delle imprese e dei mercati, attraverso la moltiplicazione degli affiliati e delle partnership delle imprese, attraverso le migrazioni di lavoro e le reti di traffico di persone. Queste nuove geografie sono costituite anche da dinamiche molto meno familiari, come nuovi tipi di mobilità attraverso la digitalizzazione e l'outsourcing virtuale[7] e, forse dall'altra parte, lo spaccio globale[8].

Una delle formazioni più complesse che scaturiscono da queste condizioni è la formazione incipiente di mercati del lavoro globali al vertice e alla base del sistema economico[9]. Uno di questi è il mercato transnazionale dei talenti manageriali e professionali di alto livello che comprende una varietà di settori economici, dalla finanza all'ingegneria ad alta specializzazione, e caratterizzato da un crescente insieme di normative pubbliche e private[10].

L'altro tipo di mercato del lavoro globale è costituito da un amalgama di flussi

[7] Aneesh, A. (2006). *Virtual Migration: The Programming of Globalization,* Durham, England: Duke University Press.
[8] Khotari, U. (2006). *A Radical History of Development Studies: Individuals, Institutions and Ideologies,* London: Zed Books.
[9] Sassen, S. (1988). *The mobility of labor and capital: a study in international investment and labor flow*, Cambridge: Cambridge University Press.
Sassen, S. (1997). Città globali, Torino; UTET.
[10] *Ibid.*

per lo più informali, con i circuiti forse più visibili come quelli delle “catene di assistenza globale”[11].

I settori medi delle imprese e della forza lavoro nei paesi sviluppati rimangono prevalentemente centrati nei mercati del lavoro su scala nazionale.

Questi due mercati del lavoro globali sono costituiti da più circuiti specializzati e sono tutt'altro che chiaramente leggibili come mercati del lavoro globali; quindi l'aggregazione implicata dalla nozione di mercato del lavoro globale è un passaggio analitico. In effetti, questi mercati globali sono generalmente visti attraverso la lente dei mercati del lavoro locali nei luoghi in questione; la tendenza è di trascurare il fatto che alcuni di questi mercati del lavoro locali potrebbero anche essere un sito nei circuiti del mercato del lavoro globale.

Ci sono siti con molteplici intersezioni tra i diversi circuiti che compongono questi due mercati del lavoro globali. Un sito per tali incroci è la città globale; nello specifico le oltre quaranta città globali che oggi costituiscono una sorta di piattaforma organizzativa per l'economia globale. L'altro sito è un insieme di paesi del sud del mondo, o regioni subnazionali al loro interno, soggetti al regime internazionale di finanziamento del debito, che mette i governi, le imprese e le famiglie sotto enormi vincoli per sopravvivere.

Diventare parte delle migrazioni globali per lavoro emerge sempre più come una strategia di sopravvivenza per le persone in questi paesi; questo a sua volta produce sinergie sia con la crescente dipendenza dei governi dalle rimesse dei migranti, sia con la tratta come opzione imprenditoriale.

Puntare sulle donne è particolarmente illuminante nella fase attuale in quanto emergono come attori situati all'intersezione di grandi dinamiche, che vanno

[11] Parrenas, R.S. (2001). *Servants of Globalization: Women, Migration and Domestic Workers,* Stanford, CA: Stanford University Press.
Ehrenreich, B. and Hochschild. A. (2003). *Global Woman: Nannies, Maids, and Sex Workers in the New Economy,* New York: Metropolitan Books.

dall'iperindeterminatezza tra i governi dei paesi poveri al mix di mercati del lavoro che assicurano le funzioni necessarie nelle città globali.

Tutto questo ha facilitato i flussi transfrontalieri di capitali, informazioni e commercio, e sta anche rendendo possibile tutta una serie di flussi transfrontalieri non previsti dagli artefici e dai progettisti dell'attuale globalizzazione aziendale delle economie.

Pertanto, le città globali sono anche luoghi per l'incorporazione di un gran numero di immigrati a basso reddito in settori economici strategici. Questa incorporazione avviene direttamente attraverso la domanda di impiegati e operai per lo più pagati poco, e avviene indirettamente attraverso le pratiche di consumo dei professionisti ad alto reddito sia al lavoro che nelle loro famiglie, pratiche che generano una domanda di lavoratori a basso salario in ristoranti e negozi costosi, nonché per domestiche e badanti a casa[12].

In questo modo i lavoratori a basso salario vengono incorporati nei settori trainanti, ma lo fanno in condizioni che li rendono invisibili, minando con ciò che storicamente aveva funzionato come fonte di emancipazione dei lavoratori: essere impiegati nei settori in crescita.

Questo mix di circuiti per l'offerta e la domanda di lavoro è profondamente intrecciato con altre dinamiche della globalizzazione: la formazione di mercati globali, l'intensificazione delle reti transnazionali e translocali e la ridistribuzione geografica di una gamma crescente di operazioni economiche e finanziarie. Il rafforzamento, e in alcuni di questi casi la formazione di nuovi circuiti globali del lavoro, è integrato nel sistema economico globale e nel relativo sviluppo di vari supporti istituzionali per i mercati e i flussi di denaro transfrontalieri.

[12] Sassen 1997, *Op. cit.*

Questi circuiti sono dinamici e mutevoli nelle loro caratteristiche di localizzazione. Alcuni di questi circuiti fanno parte dell'economia sommersa, ma utilizzano alcune delle infrastrutture istituzionali dell'economia regolare. La maggior parte di questi circuiti fanno parte dell'economia formale e servono i principali settori economici e luoghi in tutto il mondo. Questo mix di circuiti di domanda e offerta di lavoro è estremamente dinamico.

Tutto ciò è avvenuto in un momento in cui le economie in via di sviluppo hanno dovuto attuare un insieme di nuove politiche per far fronte alle condizioni associate alla globalizzazione[13]:

- l'adozione spesso forzata di programmi di adeguamento strutturale, inclusa in modo preminente l'apertura delle loro economie alle imprese straniere;
- l'eliminazione di molteplici sussidi statali ai settori vulnerabili o legati allo sviluppo, dalla sanità pubblica alla costruzione di strade;
- le crisi finanziarie ei tipi prevalenti di soluzioni programmatiche proposte dal Fondo Monetario Internazionale (FMI).

Nella maggior parte dei paesi coinvolti, queste condizioni hanno creato costi enormi per alcuni settori dell'economia e per la maggior parte delle persone, e non hanno sostanzialmente ridotto il debito pubblico. Tra questi costi vi sono la crescita della disoccupazione, la chiusura di un gran numero di imprese in settori tradizionali orientati al mercato locale o nazionale, la promozione di

[13] Sassen 1997, *Op. cit.*
Henderson, J. (2005). *Governing growth and inequality: the continuing relevance of strategic economic planning,* New York: Routledge.
Pyle, J.L. and Ward, K. (2003). Recasting our Understanding of Gender and Work During Global Restructuring, *International Sociology*, 18(3):461-89.

colture da reddito orientate all'esportazione che hanno sempre più sostituito l'agricoltura di sussistenza e la produzione alimentare per i mercati locali o nazionali e, infine, un onere continuo e per lo più pesante del debito pubblico nella maggior parte di queste economie[14].

I grandi cambiamenti nell'organizzazione dell'attività economica dagli anni '80 stanno contribuendo alla crescita di posti di lavoro a basso salario nei centri economici più sviluppati e strategici di oggi sia nel nord che nel sud del mondo. Tali tendenze, a loro volta, contribuiscono all'insicurezza economica generale e a nuove forme di povertà incentrata sull'occupazione tra i lavoratori, anche quando sono occupati. Questo è un argomento ampio, che include, soprattutto, il fatto che tali centri economici strategici stanno emergendo rapidamente anche nel sud del mondo, sebbene non nelle economie più povere. Ci sono almeno tre processi in questi centri economici strategici che stanno costituendo nuove forme di disuguaglianza all'interno delle quali si può collocare la crescente domanda di lavoratori a basso salario.

Anche se non necessariamente si escludono a vicenda, è utile distinguerli analiticamente:

- la crescente disuguaglianza nelle capacità di profitto dei diversi settori economici e nelle capacità di guadagno delle diverse tipologie di lavoratori e famiglie;
- le tendenze di polarizzazione socio-economica derivanti dall'organizzazione delle industrie dei servizi e dalla precarizzazione del rapporto di lavoro;
- la produzione di marginalità urbana, in particolare come risultato di nuovi processi strutturali di crescita economica piuttosto che di quelli che producono marginalità attraverso il declino e l'abbandono.

[14] Sassen 1997, *Op. cit.*

1.4. L'economia delle città

La disuguaglianza nelle capacità di profitto dei diversi settori dell'economia e nelle capacità di guadagno dei diversi tipi di lavoratori è stata a lungo una caratteristica delle economie avanzate. Ma ciò che accade oggi si svolge su un ordine di grandezza che distingue gli sviluppi attuali da quelli dei decenni del dopoguerra.

L'estensione della disuguaglianza e i sistemi in cui è inserita e attraverso i quali questi risultati vengono prodotti stanno generando massicce distorsioni nelle operazioni di vari mercati, dagli investimenti all'edilizia abitativa e al lavoro[15].

Nella misura in cui vi è una forte tendenza alla polarizzazione nei livelli tecnici e nei prezzi dei servizi, nonché in salari e stipendi dei lavoratori del settore dei servizi, la crescita della domanda di servizi contribuisce alla polarizzazione e, attraverso la causalità cumulativa, a riprodurre queste disuguaglianze.

La capacità di fare super-profitto di molte delle principali industrie di servizi è racchiusa in una complessa combinazione di nuove tendenze[16]:

- tecnologie che rendono possibile l'impermeabilità del capitale su scala globale;
- deregolamentazione del mercato che massimizza l'attuazione di tale impermeabilità;
- invenzioni finanziarie come la cartolarizzazione che liquefanno capitale fino ad allora non liquido o relativamente poco liquido e gli consentono di circolare più velocemente e quindi di realizzare profitti aggiuntivi;
- la crescente domanda di servizi in tutti i settori insieme alla crescente complessità e specializzazione di molti di questi input che ha contribuito alla loro valorizzazione e spesso eccessiva valorizzazione, come

[15] Sassen 1997, *Op. cit.*
[16] *Ibid.*

illustrato negli aumenti salariali insolitamente elevati a partire dagli anni '80 per i professionisti di alto livello.

La globalizzazione aumenta ulteriormente la complessità di questi servizi, il loro carattere strategico, il loro fascino e quindi la loro eccessiva valorizzazione. L'ascesa della finanza e dei servizi specializzati, particolarmente concentrati nelle grandi città, crea una massa critica di imprese con capacità di profitto estremamente elevate.

Queste aziende contribuiscono a far salire i prezzi degli spazi commerciali, dei servizi industriali e di altre esigenze aziendali, e quindi rendono sempre più precaria la sopravvivenza delle aziende con capacità di profitto moderate.

Tra queste ultime, l'informalizzazione di tutte o alcune delle operazioni di un'impresa può emergere come una delle risposte più estreme, contribuendo ulteriormente alla polarizzazione dell'economia urbana.

Più in generale, si ha una segmentazione tra imprese ad alto profitto e imprese a profitto relativamente modesto.

Uno degli esiti chiave di questa trasformazione è stata l'ascesa della competenza e della specializzazione nell'organizzazione dell'economia. Questa ascesa della competenza nell'organizzazione economica, a sua volta, ha contribuito alla sopravvalutazione dei servizi specializzati e dei lavoratori professionali, e ha contribuito a contrassegnare molti degli altri tipi di attività economiche e lavoratori come non necessari o irrilevanti per un'economia avanzata.

Tuttavia, molti di questi altri lavori sono di fatto parte integrante dei settori economici internazionalizzati, ma non rappresentati come tali né valutati (cioè salariati) come tali. Ciò contribuisce a creare un vasto numero di famiglie sia a basso reddito che ad alto reddito[17].

[17] Sassen 1997, *Op. cit.*

La crescente intensità dei servizi nell'organizzazione dell'economia in generale, che ha notevolmente aumentato la domanda di servizi da parte delle imprese in tutti i settori economici, ha contribuito alla vasta espansione di un'economia intermedia tra vendite e acquisizioni di imprese.

Questa economia intermedia di servizi per le imprese, sia aziendali specializzate che industriali, è stata una dinamica chiave nella crescita della domanda di professionisti che è stata una chiave per il nuovo tipo di economia che vediamo nelle città.

Al livello più alto del sistema urbano, specialmente nelle città globali, vediamo il mix di risultati discussi in questo documento. Nelle città ai livelli più bassi del sistema urbano, che si rivolgono a imprese più standardizzate e nazionali piuttosto che globali, si ha uno sviluppo parallelo sebbene i guadagni e i profitti non siano così drammatici come nelle città globali.

Tra le principali tendenze sistemiche nell'organizzazione del settore dei servizi che contribuiscono alla polarizzazione c'è il raggruppamento sproporzionato delle industrie dei servizi alle due estremità dello spettro tecnologico.

Le industrie dei servizi che possono essere descritte come ad alta intensità di informazioni e conoscenze hanno generato una quota significativa di tutti i nuovi posti di lavoro creati negli ultimi quindici anni nelle economie sviluppate, mentre la maggior parte degli altri posti di lavoro creati nel settore dei servizi si colloca all'estremo opposto.

I lavori a basso salario del settore pubblico, che sono meglio pagati e hanno più benefici accessori, hanno visto una diminuzione della loro quota di tutti i nuovi posti di lavoro e non si prevede che invertiranno questa tendenza. Le questioni chiave sono i tipi di posti di lavoro creati e le tendenze sistemiche che organizzano il settore dei servizi poiché questo settore sta definendo le condizioni di occupazione per oggi e domani.

Lavoro e organizzazione sono, chiaramente, fattori che si sovrappongono e si plasmano a vicenda. Tuttavia, non si sovrappongono completamente: i mercati del lavoro associati a un dato insieme di tecnologie possono, in linea di

principio, variare notevolmente e contenere percorsi di mobilità distinti per i lavoratori. Ma oggi l'organizzazione del settore, i tipi di lavoro e l'organizzazione del mercato del lavoro stanno rafforzando le tendenze alla polarizzazione.

Le città sono un nesso in cui confluiscono molte delle nuove tendenze organizzative. Sono anche i siti per una concentrazione sproporzionata sia del livello superiore che di quello inferiore della distribuzione occupazionale. I nuovi regimi occupazionali emersi nelle principali città dei paesi altamente sviluppati a partire dagli anni '80 hanno riconfigurato l'offerta di lavoro ei rapporti di lavoro.

Una distinzione fondamentale per le preoccupazioni in questo documento è se questa offerta di lavoro è semplicemente o in gran parte un residuo parzialmente gonfiato dalla grande offerta di lavoratori a basso salario, oppure è per lo più parte della riconfigurazione dell'offerta di lavoro e dei rapporti di lavoro che sono infatti una caratteristica delle economie di servizi avanzati, vale a dire uno sviluppo sistemico che è parte integrante di tali economie.

I servizi aziendali di alto livello, dalla contabilità alle competenze decisionali, di solito non vengono analizzati in termini di processo lavorativo. Tali servizi sono generalmente visti come un tipo di output, ovvero una conoscenza tecnica di alto livello.

Pertanto, è stata prestata insufficiente attenzione all'attuale gamma di posti di lavoro, da quelli più pagati a quelli meno pagati, coinvolti nella produzione di questi servizi. L'attenzione al processo lavorativo porta in primo piano la questione del lavoro. È necessario produrre output di informazioni e gli edifici che ospitano i lavoratori devono essere costruiti e puliti.

La presenza di un settore altamente dinamico con una distribuzione del reddito polarizzata ha un suo impatto sulla creazione di posti di lavoro a basso salario attraverso la sfera del consumo (o, più in generale, della riproduzione sociale).

L'espansione della forza lavoro ad alto reddito in concomitanza con l'emergere di nuovi stili di vita ha portato a un processo di gentrificazione ad alto reddito

che si basa, in ultima analisi, sulla disponibilità di una vasta offerta di lavoratori a basso salario.

Tutte queste tendenze conferiscono a queste città una tendenza sempre più marcata alla polarizzazione sociale con la formazione di mercati del lavoro globali al vertice e alla base del sistema economico. In fondo, gran parte del personale avviene attraverso gli sforzi di individui, in gran parte immigrati, anche se si ha una rete in espansione di organizzazioni coinvolte.

L'esternalizzazione di lavori manuali, impiegatizi e di servizio di basso livello avviene in gran parte attraverso le imprese. Il reclutamento o più in generale il soddisfacimento della domanda di lavoro domestico avviene attraverso il processo migratorio ma sempre più anche attraverso le agenzie.

Infine, un settore in crescita sono le società globali di personale, che forniscono alle aziende una gamma piuttosto ampia di tipologie di lavoratori per lavori per lo più standardizzati. Alcuni di questi si sono estesi al lavoro domestico per aiutare la forza lavoro professionale transnazionale.

Cosa più importante, c'è un sistema emergente che protegge i diritti della nuova forza lavoro professionale e manageriale transnazionale. Questo sistema è incorporato sia nei principali accordi di libero scambio di oggi sia in una serie di nuovi tipi di visti rilasciati dai governi.

È, quindi, sia al vertice che alla base della distribuzione occupazionale che l'internazionalizzazione del mercato del lavoro inizia a realizzarsi. Le occupazioni di medio livello hanno avuto meno probabilità di internazionalizzare la loro offerta.

Queste occupazioni di medio livello includono un'ampia gamma di lavori professionali e di supervisione, molti soggetti all'automazione ma molti sufficientemente specifici per la più ampia cultura e organizzazione politico-economica di un paese da essere candidati improbabili per l'outsourcing. I tipi di occupazioni coinvolti sia nella parte superiore che in quella inferiore sono,

in modi molto diversi ma paralleli, sensibili alle dinamiche globali.

Le aziende hanno bisogno di professionisti affidabili e, si spera, di talento, e hanno bisogno di professionisti specializzati ma standardizzati in modo da poterli utilizzare a livello globale.

Imprese, settori e lavoratori che possono sembrare poco collegati a un'economia urbana dominata dalla finanza e dai servizi specializzati, possono infatti essere parte integrante di tale economia. Lo fanno, tuttavia, in condizioni di forte segmentazione sociale e di guadagno ed entrano a far parte di un circuito inferiore sempre più dinamico e sfaccettato del capitale globale che in parte è parallelo al circuito superiore dei professionisti e delle principali società di servizi aziendali.

1.5. Le società globali

Le città sono i luoghi in cui gli impatti sociali della globalizzazione sono più sentiti, e forniscono opportunità per lo studio del cambiamento sociale locale legato a quello globale. Mentre la letteratura sulle città è vasta, la teoria urbana si è tradizionalmente concentrata sul vecchio ordine spaziale dello stato-nazione.

Le città sono state viste svilupparsi nell'era moderna come centri commerciali, industriali e amministrativi come parte dello sviluppo dei mercati nazionali e del consolidamento degli stati nazionali.

Le capitali si sono collegate con le grandi città regionali che hanno attinto nell'hinterland locale, così che queste reti urbane hanno promosso l'integrazione territoriale delle economie nazionali. Quegli studi sulle città che adottavano un approccio internazionale tendevano ad essere comparativi e ad assumere un sistema internazionale di stati nazionali discreti in cui le città erano annidate.

Tuttavia, è diventato sempre più insostenibile limitare gli studi urbani a un quadro nazionale. Gli etnografi urbani, in particolare Janet Abu-Lughod[18], hanno sostenuto e dimostrato che era impossibile studiare la città isolata dal sistema internazionale. Negli anni '70 e '80 altri studiosi[19] influenzati dalla teoria del sistema-mondo hanno scritto riguardo alle città globale.

---

[18] Abu-Lughod, J. (1999). *New York, Chicago, Los Angeles: America's Global Cities*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
Abu-Lughod, J. (1994). *From Urban Village to "East Village": the Battle for New York's Lower East Side*, Cambridge, MA: Blackwell.
Abu-Lughod, J. (1989). *Before European Hegemony: The world System, AD 1250 to 1350*, New York: Oxford University Press.
Abu-Lughod, J. (1971). *Cairo: 1001 Years of the City Victorious*, Princeton: Princeton University Press.

[19] Hall, P. (1984). *The World Cities*, London: Weidenfeld and Nicholson.
Friedmann, J. (1986). The World City Hypothesis, *Development and Change*, 17(1):69-83.
Friedmann, J. and Goetz W. (1982). World City Formation: An Agenda for Research and Action, *International Journal of Urban and Regional Research*, 6(1): 309-344.

La precedente teoria della gerarchia urbana aveva sostenuto che le città potevano essere raggruppate in gerarchie (primo livello, secondo livello e terzo livello) a livello nazionale. L'ipotesi delle città mondiali ha portato questa prospettiva a livello internazionale, suggerendo che erano nate gerarchie internazionali di città considerandole come siti di produzione, finanziari o di coordinamento dell'economia mondiale all'interno di una divisione internazionale del lavoro.

C'erano città centrali, semiperiferiche e periferiche, che riflettevano la divisione internazionale dei paesi centrali, semiperiferiche e periferici. Sebbene alcuni studi abbiano evidenziato la crescente contraddizione tra la produzione globalizzata con il quadro politico degli stati-nazione e gli interessi territoriali, l'ipotesi delle città mondiali ha operato in gran parte nel quadro del sistema stato-nazione/interstatale.

La tesi di Sassen della città globale si è sviluppata nel contesto di questa enfasi in evoluzione negli studi urbani su un focus internazionale e costruita sulla nozione di Castells[20] di "città informativa". Ma Sassen ha portato molto oltre il progetto di internazionalizzare lo studio delle città, spostando l'intera attenzione da internazionale a transnazionale, o globale.

Lei teorizza un nuovo ordine spaziale globale fondato su flussi globali di denaro, informazioni e persone attraverso reti transnazionali di città, coniando il termine "città globale" nel 1984[21] per andare oltre il sistema stato-nazione/interstatale come unità di analisi e per distinguere come la specificità del globale si struttura nelle città nel periodo contemporaneo[22].

Knox, P.L. and Taylor, P.J. (1995). *World Cities in a World System*, Cambridge: Cambridge University Press.

[20] Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society, Vol. I: The Information Age: Economy, Society, Culture*, Oxford: Blackwell

[21] Sassen, S. (1984). The New Labor Demand in Global Cities. In M.P. Smith (Eds.). *Cities in Transformation*, pp. 139-171, Beverly Hills: Sage.

[22] Sassen 1997, *Op. cit.*

Secondo Sassen[23], *"sotto la globalizzazione sta emergendo un nuovo ordine spaziale basato su una rete di città globali e guidato da New York, Londra e Tokyo".*

C'è una trasformazione nell'espressione spaziale della logica dell'accumulazione, e negli assetti istituzionali attraverso i quali essa avviene[24]. Quattro tipi di luoghi soprattutto, per Sassen, simboleggiano le nuove forme spaziali della globalizzazione economica: zone di trasformazione dell'esportazione (come i *maquiladoras* lungo il confine tra Stati Uniti e Messico), centri bancari offshore (come le Isole Cayman, Bahrain), distretti ad alta tecnologia (come la Silicon Valley) e le città globali. Nello sviluppare la sua tesi, Sassen sottolinea la dualità con l'economia globale: c'è un'organizzazione dell'attività economica sempre più dispersa nello spazio ma globalmente integrata.

La produzione transnazionale comporta una vasta frammentazione in tutto il mondo di attività economiche funzionalmente integrate o catene. Come sono coordinati questi processi economici a più livelli e dispersi a livello globale associati all'economia globale?

È questa combinazione di dispersione spaziale e integrazione globale che ha creato un nuovo ruolo strategico delle grandi città. Queste città interconnesse diventano il meccanismo per coordinare l'economia globale.

La tesi di Sassen riguarda un'economia politica di fondo. Per cogliere la sua tesi è utile ricordare il ruolo centrale dell'espansione finanziaria nell'emergere dell'economia globale. Molte ricerche sulla globalizzazione hanno mostrato il ruolo egemonico svolto dal capitale finanziario, la frazione più mobile del capitale, ciò che alcuni hanno definito la finanziarizzazione dell'economia mondiale.

[23] *Ibid.*
[24] *Ibid.*

Dagli anni '70 i prestiti bancari transfrontalieri sono saliti alle stelle e sono passati tra il 1980 e il 1990 da 324 miliardi a 7,5 trilioni di dollari (Robinson, 2004:26). All'inizio del XXI secolo, diversi trilioni di dollari venivano scambiati ogni giorno in speculazioni valutarie e altre operazioni finanziarie in tutto il mondo.

Già nel 1994, il giro d'affari giornaliero nei dieci maggiori mercati azionari era stimato a un trilione di dollari, rispetto al commercio mondiale giornaliero di beni di quell'anno di dieci miliardi di dollari, così che il commercio reale di beni e servizi reali era solo 1% del commercio[25].

Poiché il volume, l'intensità e la complessità di tali transazioni finanziarie globali sono aumentate molte volte, la finanza si è in effetti disaccoppiata dalla produzione.

Questa globalizzazione finanziaria è stata notevolmente facilitata negli anni '80 e '90 dai governi di tutto il mondo che hanno deregolamentato i loro sistemi bancari e mercati finanziari e azionari come parte del riorientamento delle politiche statali a favore di un'economia globale aperta ed espansiva. Altrettanto importante, uno dei meccanismi che ha consentito questa finanziarizzazione globale è la creazione di nuovi strumenti finanziari noti come “derivati”.

Un derivato finanziario è un modo per convertire denaro in strumenti che possono essere scambiati come merce, come azioni e obbligazioni nei mercati azionari internazionali, investimenti istituzionali (come ad esempio compagnie assicurative, fondi pensione, gestori di investimenti, banche fiduciarie), finanza in mercati dei prestiti sindacati e altre forme di “cartolarizzazione” della finanza.

[25] Pettman, R. (1996). *Understanding International Political Economy*, Boulder: Lynne Rienner.

La cartolarizzazione significa che diverse forme di debito (come mutui e debiti pubblici) possono essere trasformate in strumenti negoziabili a scopo di lucro. Questi vari strumenti possono essere considerati attività finanziarie non bancarie in quanto non sono forniti da banche ma da nuove istituzioni finanziarie, come le società di brokeraggio, che si sono moltiplicate con l'ascesa dell'economia globale.

Qualsiasi quantità concentrata di denaro diventa attraente per i trader, sia che sia negativo (debito) o positivo (fondo pensione). Questo è uno dei maggiori successi delle innovazioni nella finanza negli anni '80.

Se tutto questo è fonte di confusione, risulta evidente che quando gli investitori transnazionali accumulano denaro che non possono o non vogliono investire in nuova produzione materiale come una fabbrica o un'impresa commerciale, si rivolgono a investire i loro soldi nel settore finanziario.

Questo può comportare, e spesso implicare, speculazioni valutarie, ma il più delle volte coinvolge investimenti in derivati finanziari, che sono esplosi sulla scena economica globale a partire dalla fine degli anni '70 e da allora hanno avuto un boom.

Questi derivati finanziari a loro volta sono forniti da nuove istituzioni finanziarie create per trarre profitto dalla gestione della circolazione globale e dell'accumulazione di denaro. In questo modo, c'è una vasta nuova infrastruttura per riciclare e accumulare ulteriormente le enormi quantità di denaro che circolano attraverso l'economia globale e nuove forme di profitto finanziario associate al capitalismo globale. Tutto questo fa da sfondo alla comprensione dell'ascesa delle città globali come centri per la finanza globale.

La grande crescita e l'importanza del settore finanziario sotto la globalizzazione richiedono una massiccia infrastruttura di servizi specializzati che hanno sede nelle città globali.

Nuovi complessi di capitali finanziari sono emersi nelle principali aree urbane per coordinare il vasto sistema finanziario integrato a livello globale. Le città globali sono siti che forniscono servizi specializzati per il capitale finanziario transnazionale, produzione specializzata di innovazioni finanziarie (derivati o strumenti).

Tuttavia, poiché l'attività aziendale transnazionale in generale è così dipendente e integrata nel sistema finanziario globale, le città globali diventano anche fornitori di una vasta gamma di input di servizi per queste società transnazionali che hanno spesso sede in queste stesse città. In particolare, il tipo di servizi specializzati con sede nelle città globali è noto come quello di servizi alla produzione che vengono consumati non dal pubblico, ma dalle società allo scopo di ulteriori attività produttive e commerciali.

Questi sono output intermedi forniti ai produttori e input di servizi per le imprese piuttosto che input materiali. I servizi del produttore includono servizi finanziari (come banche), contabilità, pubblicità, assicurazione, consulenza gestionale, ricerca e sviluppo (R&S), servizi di ingegneria e architettura, design, amministrazione e personale, servizi legali, pubbliche relazioni (PR), tecnologie di produzione, comunicazioni e telecomunicazioni, impresa di pulizie, sicurezza, e così via.

A loro volta, questi servizi ai produttori sono diventati mercificati, dove l'utilità risiede nella vendita e nella rivendita di strumenti. Al centro dell'analisi, afferma Sassen[26], c'è l'enfasi su un modo di produzione sempre più intensivo di servizi e sulla modernizzazione e industrializzazione delle tecnologie dei servizi.

Sassen mostra nei suoi dati empirici come le più grandi banche globali, case di sicurezza, legali, contabili e altre società di servizi finanziari e di produzione siano concentrate nelle principali città globali. I servizi del produttore non

[26] *Ibid.*

devono essere vicini ai clienti, ma devono essere contigui ai servizi correlati, come le società di contabilità che devono essere vicine agli studi legali e ai servizi di gestione. Da qui la tendenza all'agglomerazione nelle città globali.

I servizi alla produzione, concentrati nelle città, sono il settore in più rapida crescita delle economie nazionali più sviluppate e stanno crescendo rapidamente nelle regioni in via di sviluppo.

Sassen documenta come di paese in paese si registra una forte crescita dei servizi alla produzione. Una ragione fondamentale di questa crescita risiede nell'aumento dell'intensità dei servizi nell'organizzazione di tutte le industrie e nell'economia in generale. Tutti questi servizi ai produttori diventano “in rete” nelle città globali. In sintesi, dice Sassen, la diffusione delle multinazionali, gli investimenti diretti esteri e l'internazionalizzazione della produzione hanno creato la necessità di una fornitura internazionale di servizi ai produttori per servire l'economia globale in quanto le cose che una città globale commercializza sono servizi e beni finanziari, soprattutto servizi ai produttori.

Sassen vuole sottolineare la capacità delle città globali di produrre un controllo globale. Dice che il potere delle grandi aziende è insufficiente per spiegare la capacità di controllo globale. La dispersione territoriale dell'attività economica che è il segno distintivo dell'economia globale crea la necessità di un controllo e una gestione centrali più estesi, portando a una agglomerazione, o una nuova logica di concentrazione.

La rete delle città globali è un nuovo sistema di coordinamento per l'economia globale. L'economia globale, in altre parole, ha comportato il decentramento globale della produzione simultaneo alla centralizzazione del comando e del controllo del sistema produttivo globale all'interno delle città globali.

Qui Sassen attinge all'intuizione di base della sociologia dell'organizzazione che qualsiasi aumento della complessità di qualcosa comporta un

concomitante aumento dei meccanismi di coordinamento. Le città globali collegate tra loro diventano come dei “posti di comando” di un sistema produttivo sempre più complesso e globalmente frammentato. È in queste città che si trova la miriade di input, servizi e amenità che consentono la centralizzazione in questi “posti di comando” globali.

La tendenza verso imprese multi sito manifatturiere, di servizi e bancarie crea domanda di servizi alla produzione e nodi di controllo globali e determina una ridistribuzione dei poli di crescita nell'economia globale[27].

Sassen individua quattro funzioni chiave della città globale[28]:

1. sono posti di comando altamente concentrati nell'organizzazione dell'economia mondiale;
2. sono luoghi chiave per le finanze e le società di servizi specializzate che forniscono servizi alla produzione (servizi professionali e aziendali, ovvero input di servizi per le multinazionali), alle principali aziende globali;
3. sono sedi di produzione e innovazione di tali servizi alla produzione e anche sedi di imprese produttrici di servizi;
4. sono mercati per i prodotti e le innovazioni prodotte e in queste città.

Le città globali non sono più legate a un hinterland nazionale ma ad altri centri urbani globalizzati nel mondo e alle periferie globali, o hinterland transnazionali. Secondo Sassen[29], c'è una discontinuità sistemica tra ciò che era considerato una crescita nazionale e le forme di crescita evidenti nelle città globali.

[27] *Ibid.*
[28] *Ibid.*
[29] *Ibid.*

Sassen[30] documenta come le tre città globali più importanti nella sua analisi, New York, Londra e Tokyo, si siano ristrutturate da città manifatturiere nel periodo precedente a centri concentrati di servizi ai produttori che forniscono questi servizi per l'economia globale. La rete di città globali interconnesse costituisce un sistema piuttosto che un complesso di centri in competizione tra loro.

Sassen[31] si preoccupa tanto dei cambiamenti nell'ordine sociale e culturale delle città e delle loro periferie causati dalla globalizzazione quanto della trasformazione economica e finanziaria. I processi globali incidono sulla struttura sociale delle città, trasformando l'organizzazione del lavoro, la distribuzione della ricchezza, i rapporti di classe e il consumo, e determinano nuove gerarchie sociali e rapporti di potere. L'ordine sociale della città globale infrange le illusioni della ricca economia dei servizi proposta da Bell[32] e Toffler[33].

Sassen[34] osserva che i lavori di servizio del produttore sono lavori dell'economia globale. Un'economia dei servizi al produttore implica una nuova classe e una polarizzazione spaziale.

Da un lato ci sono i nuovi settori ad alto reddito coinvolti nel lavoro professionale come gestione degli investimenti, ricerca e sviluppo, amministrazione e personale, e che godono di stili di vita agiati, la cosiddetta “classe dei giovani professionisti urbani”, ance nota con il termine di “yuppies”, che ha fatto la sua comparsa negli anni '80. Dall'altro lato ci sono gruppi a basso reddito che forniscono servizi poco qualificati come impiegati, pulizie, sicurezza e servizi personali.

[30] *Ibid.*
[31] *Ibid.*
[32] Bell, D. (1976). *The Coming of Post-Industrial Society*, New York: Basic Books.
[33] Toffler, A. (1980). *The Third Wave*, New York: Bantum Books.
[34] Sassen 1997, *Op. cit.*

C'è un punto teorico chiave che Sassen introduce qui: una nuova dinamica di valorizzazione nelle città globali, per cui alcuni lavoratori, aziende e settori sono sovra valorizzati mentre altri sono sotto valorizzati. L'impianto di processi e mercati globali, afferma Sassen[35], ha imposto questa nuova dinamica di valorizzazione: un nuovo insieme di criteri per valutare varie attività e risultati economici.

Ciò significa che i prezzi elevati e i livelli di profitto del settore globalizzato e delle sue attività ausiliarie, come ristoranti e hotel di fascia alta, hanno reso sempre più difficile per altri settori competere in termini di spazio e investimenti. I negozi di quartiere e i ristoranti su misura per le esigenze locali vengono sostituiti da boutique e ristoranti di lusso che si rivolgono alla nuova élite urbana ad alto reddito.

Chiunque abbia sperimentato quanto sia proibitivo viaggiare per New York, Londra, Tokyo e altre città globali, non considerando le comunità a basso reddito residenti in queste città che devono lottare per sopravvivere, riconoscerà questo fenomeno, ovvero costi delle case oltraggiosi, trasporti pubblici costosi e prezzi proibitivi dei ristoranti.

Tuttavia, la gentrificazione ad alto reddito e la dinamica di valorizzazione che spinge i prezzi verso l'alto al potere d'acquisto degli strati superiori si basa su una vasta offerta di lavoratori a basso salario.

La concentrazione di lavoratori ad alto reddito nelle principali città ha facilitato una rapida gentrificazione residenziale e commerciale, che a sua volta ha creato la necessità di legioni di lavoratori dei servizi a basso salario: addetti ai servizi degli edifici residenziali, lavoratori nel settore della ristorazione, dog sitter, addetti alle pulizie di appartamenti, fornitori di servizi di assistenza

[35] *Ibid.*

all'infanzia e molti altri simili. Il fatto che molti di questi lavori siano “illegali e pagati in nero” ha significato la rapida espansione dell'economia informale.

I lavori a bassa retribuzione e senza sbocchi sono legati a quattro tipi di attività:

1. servizi ai produttori stessi (ad esempio, impiegati, pulizie);
2. al servizio degli stili di vita agiati dei lavoratori professionisti ben pagati;
3. servizi interni alle nuove comunità a basso salario;
4. posti di lavoro manifatturieri declassati ora competitivi con i centri di produzione offshore del Terzo Mondo.

Sassen[36] vuole riunire qui il suo discorso sul capitale globale e sulla migrazione transnazionale, che in seguito riconcepisce come la globalizzazione del lavoro. I due sono riuniti nella dualità dei centri urbani rinnovati glamour e dei distretti centrali degli affari delle città globali con zone interne impoverite. I gruppi a basso reddito e le legioni di servizi a basso salario e lavoratori manifatturieri degradati sono in gran parte costituiti da migranti transnazionali provenienti dalle zone del Terzo Mondo.

Il mercato del lavoro degli immigrati si basa su rapporti di lavoro precari e spesso informali. Bisogna ricordare come il passaggio al postfordismo e all'accumulazione flessibile abbia comportato il passaggio da forme di lavoro stabili e regolamentate a lavoro precariato (deregolamentato) e spesso informale con instabilità lavorativa e pochi o nessun vantaggio rispetto alla norma.

La globalizzazione dei flussi di lavoro fa parte dello stesso processo dello sviluppo della finanza globale e della circolazione globale del capitale, quindi i

[36] *Ibid.*

mondi di differenza rappresentati nella città globale scaturiscono dagli stessi processi globali.

Così il glamour di una città globale, osserva Sassen[37], è spesso sostenuto da vaste popolazioni di lavoratori immigrati che svolgono il lavoro operaio, industriale, a basso salario, umile, in breve, il cosiddetto “lavoro sporco”, dell'economia globale. La divisione culturale tra i lavoratori professionisti benestanti, in genere il 20% della popolazione di una città globale, e il resto della forza lavoro che li serve, ha portato a ciò che Sassen[38] definisce la “disaggregazione dell'unità nazionale” e l'emergere di unità subnazionali che sono integrati a livello transnazionale.

La sezione del centro di New York, ad esempio, è collegata più profondamente alla sezione del centro di San Paolo di quanto entrambe le città lo siano alla propria periferia. Le città globali sono nuovi meccanismi di estrazione del surplus nei confronti dell'hinterland transnazionale.

Secondo Sassen[39], La riorganizzazione spaziale e sociale della produzione associata alla dispersione rende possibile l'accesso a mercati del lavoro periferici, sia all'estero che in patria, senza minare quella condizione periferica, e il calo dei salari ha raggiunto il punto in cui la produzione in fabbrica sfruttata a New York o a Londra è diventata competitiva in termini di prezzo rispetto alle importazioni a basso costo dall'Asia. In queste città globali, quindi, si denota una crescente concentrazione di nuovi bacini di lavoratori transnazionali di genere e razzializzati che affrontano la precarizzazione e l'informalizzazione del lavoro.

La geografia sociale della città globale è quella di un’apartheid spaziale e di classe.

[37] *Ibid.*
[38] *Ibid.*
[39] *Ibid.*

Le città globali esibiscono un nuovo complesso territoriale: riqualificazione statale, rinnovamento urbano del centro, un complesso di uffici e abitazioni di lusso, una nuova cultura commerciale e consumi cospicui. Eppure c'è un forte aumento della povertà concentrata nello spazio, la gentrificazione dei primi ghetti urbani, la ghettizzazione dei primi sobborghi, l'escalation della povertà, dei senzatetto e del decadimento sociale insieme all'aumento del benessere per gli strati superiori.

1.6. Intervista con il Professore Marco Santangelo

In questo paragrafo si analizzano le parti più rilevanti dell'intervista condotta con il Professore Marco Santangelo (trascritta per intero nell'Appendice A). Per una migliore comprensione dei temi affrontati inerenti alla tesi stessa, di seguito vengono riportate le 10 domande con il riassunto/parafrasi di quanto espresso nell'intervista stessa.

1. *"Il mondo non ha mai visto un periodo di urbanizzazione così intenso: è sostenibile a livello globale?"*

In un processo di globalizzazione molto veloce intenso come quello avvenuto negli ultimi 5 decenni spesso risulta difficile dire se risulta essere sostenibile o meno, in quanto ci sono diversi aspetti inerenti alla sostenibilità. Ad esempio, seguendo l'approccio TBL (Triple Bottom Line) la sostenibilità può essere sociale (persone), economica (profitto) e ambientale (pianeta). Dunque, il tipo di globalizzazione dipende dai processi utilizzati per ottenerla, i quali sono spesso difficilmente controllabili e che incidono sulla sostenibilità sociale, economica o ambientale. Il problema principale risulta essere il fatto che la globalizzazione avviene molto velocemente e di conseguenza è difficile da gestire, indipendentemente dal fatto che avvenga nel Nord o nel Sud del mondo. Inoltre, spesso risulta difficile comprendere se la globalizzazione avviene per migliorare la vita di tutti (aspetto sociale) oppure quella di pochi (aspetto economico) a discapito di molti e dell'ambiente stesso.

2. *"Quali sono, secondo lei, le principali innovazioni per rendere le città più globali e smart?"*

In questo contesto, la digitalizzazione e l'innovazione possono rendere più "globale" una città quando favoriscono l'interconnessione sia con altri mercati che con altri contesti sociali presenti nel resto del mondo. La dimensione globale viene letta attraverso alcune attività, innovazioni e tipologie di pratiche

che di solito tendono a riferirsi proprio ad alcuni quartieri, parti della popolazione o attività economiche, le quali risultano essere più facilmente collegabili al resto del mondo. Tuttavia, questo non implica che tutta la città sia globale in quanto ci sono alcune caratteristiche che possono fare di una città una città globale, tipo attività o produzione, che permettono di trasformarla in un hub delle reti delle città globali. Nello specifico, in tutte le città non ci sono alcune funzioni e probabilmente anche alcuni spazi nei quali è evidente che questa dimensione globale e altre sono al servizio per le altre.

3. *Può nominare due città, una in una economia in via di sviluppo e una in una economia sviluppata, che negli ultimi anni hanno eccelso in termini di innovazione e globalizzazione?*

Una di queste è Singapore, città già sviluppata e utilizzata come benchmark o modello di città globale, molto avanzata e futurista nella tecnologia. L'altra, già considerata una città globale presente, imitando Shanghai e il suo sviluppo, risulta essere Mumbai in India.

4. *Secondo lei, la regione o area geografica di appartenenza può influenzare il processo di globalizzazione futuro di una qualsiasi città? [ad esempio, una città che si trova in una regione in via di sviluppo ha meno possibilita di diventare globale?] Indipendentemente dal fatto che la risposta sia affermativa o negativa, potrebbe spiegarne il motivo?*

Questo dipende da cosa si intende per globalizzazione, in quanto una città può acquisire lo status di "globale" per diversi motivi (turismo, trasporto, logistica, costruzioni, manifattura/produzione). Quindi bisogna considerare come si gestisce la dimensione globale in quanto questa non sempre risulta correlata e direttamente dipendente dallo sviluppo economico. Ad esempio, Lagos in Nigeria e Luanda in Angola, si trovano in nazioni in via di sviluppo ma hanno assunto lo status di "globale", nonostante siano molto diverse da altre come Londra o Tokyo.

5. *Riguardo alla domanda precedente, pensa che fosse lo stesso nell'immediato passato, oppure qualcosa è cambiato negli ultimi anni?*

Nel corso del tempo sono cambiate alcune condizioni in quanto sono cambiate alcune condizioni che sono quelle inerenti a un certo tipo di modello di sviluppo economico che però danno l'immagine di città globale, come ad esempio la connettività e la connessione con un certo tipo di reti ma anche un certo tipo di funzioni. Quindi sono cambiate alcune cose o meglio ci sono modelli che possono essere utilizzati.

6. *Quali sono, secondo lei, i 5 maggiori vantaggi e i 5 maggiori svantaggi di un processo di globalizzazione e urbanizzazione estremamente veloce [ad esempio per citta come Dubai, Panama City, Riyadh o Doha], indipendentemente dalla regione o area geografica di appartenenza della città stessa?*

I vantaggi (economici) sono esclusivamente per coloro che "dirigono" i processi di urbanizzazione e globalizzazione, come ad esempio quelli relativi alla speculazione edilizia che genera un vantaggio economico immediato per un numero limitato di soggetti privati. Riguardo agli svantaggi, risulta evidente come globalizzazione e urbanizzazione sono processi che riguardano un determinato gruppo di persone le quali potrebbero addirittura fare parte della città stessa (come nel caso di investimenti diretti e multinazionali estere).

7. *"Globalizzazione = Disuguaglianza sociale ed economica? Potrebbe spiegare il motivo della sua risposta e fare degli esempi?"*

Sostanzialmente la globalizzazione genera disuguaglianze quando viene utilizzata come un processo non inteso a rendere una città, di fatto, globale ma sono a soddisfare gli interessi e generare vantaggi per pochi a discapito di molti. Dunque, la globalizzazione crea disuguaglianze o meno, a seconda di come e da chi viene effettuata e gestita.

8. *Quali sono, secondo lei, i principali fattori che hanno influenzato, o che possono influenzare nell'immediato futuro, il processo di globalizzazione di una città? [ad esempio, cambi nelle politiche nazionali, investimenti diretti esteri, innovazioni tecnologiche, etc.]*

Potrebbe fare degli esempi reali? [almeno due città e tre fattori per ciascuna di queste]

In quanto risulta difficile predire cosa accadrà in futuro, ma considerando il contesto attuale, l'innovazione tecnologica ha avuto un ruolo essenziale. Inoltre bisogna considerare il rapporto fra gli interessi degli attori pubblici e quelli degli attori privati, con questi ultimi che spesso risultano essere favoriti e favoriti dai processi di espansione economica, urbanizzazione e globalizzazione, e che di conseguenza tendono a "manipolare" gli attori pubblici, i quali, molto spesso, i quali più che gestire i vari processi spesso agiscono solo come garanti delle politiche intraprese da alcune multinazionali.

9. Quale/i innovazione/i avrà/anno la maggiore influenza sulle città [globali] nel prossimo decennio?

La logistica, inclusa la connessione per trasmettere informazioni, ha e avrà un ruolo predominante nel futuro delle città globali, anche se sarà utilizzata solo in settori specifici e per determinate funzioni. Allo stesso modo, la digitalizzazione potrebbe trasformare il rapporto esistente la città e chi la governa con i cittadini, i quali potranno avere una maggiore partecipazione alla vita pubblica cosi come essere "segregati" o "ghettizzati" all'interno di comunità separate dal potere centrale.

10. Ultimo pensiero: se potesse far accadere una sola cosa ad una qualsiasi città, per renderla nei prossimi dodici mesi ancora più globale, indipendentemente dal suo attuale livello di globalizzazione, quale sarebbe e in quale città?

Le città diventano globali quando sono considerate come modelli da seguire per le altre che ambiscono ad ottenere lo stesso status, come ad esempio Dubai che per diventare un modello da perseguire ha deciso di costruire il grattacielo più alto del pianeta, così come in altri contesi sono stati costruiti addirittura quartieri ultra moderni.

Da questa intervista emerge come molto spesso il concetto die “globalizzazione” risulta essere molto generico e coinvolge diversi aspetti e temi, come ad esempio quello sociale, economico e ambientale.

Di conseguenza, definire cosa sia la globalizzazione, e quale valore assumere in futuro, risulta estremamente complicato, considerando anche l’ampio numero di attori, privati e pubblici, coinvolti nelle varie scelte politiche e logistiche, e che tendono a ottenere il massimo profitto per diversi stakeholders, come ad esempio cittadini, multinazionali, ambiente e così via.

Capitolo 2

Il processo di urbanizzazione in America Latina

2.1. Le citta dell' America Latina

La regione in via di sviluppo che ha registrato una delle maggiori crescite urbane al mondo è l'America Latina con più dell'80% della sua popolazione che vive attualmente nelle città e si prevede che questa cifra raggiungerà il 90% intorno al 2050[40]. Come parte di questo processo, si possono identificare diverse tendenze di urbanizzazione in tutta la regione[41]:

- lenti tassi di crescita delle megalopoli a causa di minori livelli di migrazione rurale-urbana e maggiore migrazione all'interno delle città;
- alti tassi di crescita delle città di medie dimensioni;
- impronte urbane che crescono più velocemente delle popolazioni.

Pertanto, questa crescita più contenuta nelle città più grandi, l'esistenza di un aumento demografico nei prossimi decenni e nuovi poli di sviluppo nelle città secondarie offrono nuove opportunità per crescere in modo più sostenibile ed equo affrontando le sfide esistenti nelle città stesse.

Queste città sono leader globali le cui politiche innovative stanno sempre più trascendendo i confini per plasmare le tendenze nazionali e internazionali. Il potere relativo delle città di influenzare l'agenda globale aumenterà solo nei

[40] Worldometer (2021a). Latin America and the Caribbean Demographics. Tratto da https://www.worldometers.info/demographics/demographics-of-latin-america-and-the-caribbean/ (ultimo accesso 8 novembre 2021).
[41] *Ibid.*

prossimi decenni. Più della metà della popolazione mondiale vive in aree urbane; entro il 2050, il 70%, ovvero più di sei miliardi di persone, saranno abitanti delle città[42].

L'America Latina, la regione più urbanizzata del mondo, merita un'attenzione speciale su come catturare la crescita delle città per creare politiche innovative che promuovano una crescita economica equa, una buona governance, soluzioni abitative e spazi pubblici a lungo termine e servizi urbani efficienti. Negli ultimi quarant'anni, le città dell'America Latina hanno avuto un boom. Nel 1950, il 40% della popolazione della regione era urbana, ma nel 1990 era fino al 70%. Oggi, circa l'80% della popolazione della regione vive nelle città, rendendo l'America Latina la regione più urbanizzata del mondo. (In confronto, l'Unione Europea è urbanizzata per il 75% circa, la regione dell'Asia orientale e del Pacifico per il 50%)[43]. Come detto in precedenza, entro il 2050, si prevede che le città dell'America Latina includeranno il 90% della popolazione della regione[44]. Il drammatico cambiamento dell'America Latina in una regione altamente urbanizzata ha ramificazioni significative, molte delle quali possono essere dettagliate come di seguito[45]:

- oggi, oltre 250 milioni di persone vivono nelle circa 200 grandi città della regione (popolazioni di oltre 200.000 persone) e generano il 60% del PIL dell'America Latina. Si tratta di oltre 1,5 volte il contributo atteso dalle grandi città dell'Europa occidentale.
- Brasile e Messico, i leader urbani della regione, ospitano 80 delle grandi città della regione. Si prevede che questi due paesi contribuiranno al

[42] *Ibid.*
[43] Worldometers (2021c). Europe Demographics. Tratto da https://www.worldometers.info/demographics/demographics-of-europe/ (ultimo accesso 8 novembre 2021).
Worldometers (2021d). Asia Demographics. Tratto da https://www.worldometers.info/demographics/demographics-of-asia/ (ultimo accesso 8 novembre 2021).
[44] Worldometers 2021b, *Op. cit.*
[45] The World Bank (2021a). The World Bank in Latin America and the Caribbean. Tratto da https://www.worldbank.org/en/region/lac (ultimo accesso 8 novembre 2021).

35% della crescita complessiva dell'America Latina entro il 2025.

- entro il 2025, oltre 300 milioni di persone vivranno nelle grandi città dell'America Latina, dove si stima che il PIL pro capite raggiunga i 25,000 dollari.
- le città latinoamericane sono diventate centri di innovazione tecnologica. Ad esempio, Rio de Janeiro, una città in cui il circa il 25% dei suoi sei milioni di abitanti vive nelle favelas, sta utilizzando tecnologie che permettono di ottenere maggiori servizi sanitari, di trasporto e Internet.
- le sfide infrastrutturali legate alla capacità di trasporto, all'espansione urbana e allo sviluppo abitativo richiedono attenzione, ma l'America Latina sta facendo notevoli progressi nelle infrastrutture di comunicazione e nella connettività dei cittadini. La regione ha la popolazione Internet, ovvero coloro che hanno accesso diretto a questa tecnologia (tramite smartphone, tablet, laptop o PC nelle loro case) in più rapida crescita al mondo, con oltre 150 milioni di visitatori online.

Una crescita così esplosiva e senza precedenti richiederà cambiamenti innovativi nella pianificazione urbana, nei modelli economici e nelle strutture di governance globale. Le città in crescita dovranno rinnovare la spesa per le infrastrutture pubbliche per aumentare gli standard di vita dei cittadini, ma queste trasformazioni offrono anche un'opportunità unica per i leader delle città di plasmare un dialogo globale emergente sullo sviluppo urbano. Essendo la regione più urbanizzata del mondo, l'America Latina è una piattaforma fondamentale da cui avviare un dialogo globale sulle tendenze urbane. Affinché l'urbanizzazione sia un fattore positivo per l'America Latina, e affinché il mondo possa imparare dalle esperienze della regione, la formulazione delle

politiche deve tenere conto di quanto segue[46]:

- *opportunità economiche:* si prevede che la popolazione in età lavorativa dell'America Latina si espanderà fino a raggiungere il picco negli anni 2040 a quasi 500 milioni di potenziali lavoratori. Questi giovani lavoratori urbani sono fondamentali per creare ricchezza e migliorare gli standard di vita regionali, ma devono essere messe in atto politiche per fornire accesso a un'istruzione di qualità e opportunità di entrare nella forza lavoro formale attraverso canali che massimizzino il loro know-how e la capacità di liberare nuovi generatori di sviluppo economico.
- *fornitura di servizi:* il costo della fornitura dei servizi di base è molto meno elevato nelle città che nelle zone rurali. Ma l'acqua, l'alloggio, l'istruzione e altri servizi devono essere forniti equamente per ridurre al minimo la crescita di abbienti e non abbienti, poiché l'aumento della disuguaglianza urbana fomenta l'emarginazione, la criminalità e la violenza.
- *collaborazione pubblico-privato:* esistono molti esempi di settori pubblico e privato che lavorano insieme per migliorare le scuole, costruire e migliorare gli spazi pubblici e facilitare una futura pipeline di lavoratori. L'istruzione è uno degli indicatori più critici del successo futuro; la maggiore concentrazione di giovani urbani offre ai funzionari dell'istruzione l'opportunità di collaborare con le imprese per migliorare i programmi di studio, ma anche per garantire che le scuole insegnino le materie che le imprese cercano nei loro futuri lavoratori.
- *trasporti e mobilità:* la crescente classe media in America Latina e in molte parti del mondo rappresenta un'enorme opportunità per migliorare l'equità sociale e per affrontare i molti mali inerenti alla povertà. Ma l'aumento del tenore di vita crea anche nuove esigenze di

[46] *Ibid.*

infrastrutture, tra cui i trasporti. Molte città dell'America Latina sono state in prima linea nella creazione di nuove modalità di trasporto per ridurre la congestione. Tuttavia, sia la mobilità intraurbana che interurbana devono essere migliorate per ridurre l'onere sulle infrastrutture di trasporto e sull'ambiente.

- *decentramento e partecipazione dei cittadini:* l'America Latina è stata storicamente caratterizzata da un controllo altamente concentrato delle risorse politiche e fiscali. Tuttavia, negli ultimi anni si è assistito a un decentramento di risorse e poteri dai governi nazionali alle autorità statali e locali in determinati paesi. Con ciò, i cittadini richiedono sempre più la partecipazione al processo decisionale del governo locale e nelle municipalità di paesi come Perù e Bolivia sono stati istituiti budget e pianificazioni partecipative. La responsabilizzazione dei cittadini è di buon auspicio per le istituzioni democratiche e la stabilità, ma occorre prestare maggiore attenzione a come fornire alle autorità locali e alle città il know-how tecnico per prendere decisioni informate.

2.2. I principali problemi

La rapida crescita urbana nei paesi dell'America Latina ha posto una serie di sfide che le città, in particolare le città intermedie, devono affrontare per garantire la loro sostenibilità nei prossimi anni. Tali sfide includono mobilità limitata, scarsa pianificazione urbana, inquinamento, maggiore vulnerabilità ai rischi naturali, iniquità, mancanza di rispetto delle normative sul lavoro e sull'edilizia, disoccupazione, criminalità e debole capacità istituzionale e fiscale, tra le altre. Queste condizioni minano la sostenibilità delle città e riducono la qualità della vita dei loro abitanti.

Sebbene le sfide siano osservate a livello nazionale, si intensificano nelle città a causa delle maggiori concentrazioni di popolazione. Alcune delle principali sfide che devono affrontare le città della regione latinoamericana sono le seguenti[47]:

- *Disuguaglianza:* l'America Latina viene riconosciuta come la regione più urbanizzata e diseguale del mondo. Le disuguaglianze sociali ed economiche, in gran parte come il risultato di una distribuzione del reddito estremamente diseguale, rappresentano la principale sfida che la regione deve affrontare attualmente. Tutti i paesi e le principali città della regione mostrano elevati livelli di disuguaglianza economica. Gli effetti di queste disuguaglianze sono particolarmente evidenti nelle città latinoamericane in termini di accesso ai servizi e ai benefici urbani, con ampie fasce della popolazione che vivono senza accesso a servizi pubblici di qualità. L'espressione spaziale di queste disuguaglianze presenta l'esclusione socio-spaziale e la segregazione territoriale, che caratterizzano fortemente la regione sia in contesti rurali che urbani. Inoltre, gli effetti del cambiamento climatico sono, e continueranno a

[47] Florida, R. (2017). *The new urban crisis: How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class-and what we can do about it*. Hachette UK.

essere, sperimentati in modo diseguale in tutta la regione, con insediamenti precari o informali sempre più vulnerabili ai rischi. Da un punto di vista sociale, le donne, gli anziani, le popolazioni indigene e gli afroamericani sono i gruppi che soffrono i livelli più elevati di disuguaglianza in termini di accesso al lavoro, informalità, salari, pensioni, salute, istruzione e alloggi dignitosi nelle città della regione.

- *Bassa produttività:* la bassa produttività nella regione, in particolare rispetto ad altre regioni, rappresenta un'altra importante sfida per lo sviluppo della regione. Nonostante la crescita economica vissuta negli ultimi 15-20 anni, che ha segnato una situazione favorevole per i mercati internazionali per quanto riguarda le materie prime, il progresso della produttività continua a essere lento. Le economie della regione sono cresciute grazie all'aumento della domanda di materie prime piuttosto che all'aumento della produttività. Considerando il mercato globale, è essenziale diversificare la matrice produttiva dei paesi della regione. A livello urbano c'è un grande bisogno di promuovere investimenti in innovazione e tecnologia per favorire una maggiore produttività nell'economia urbana, favorendo l'agglomerazione e le economie di scala. Inoltre, è necessario affrontare la notevole mancanza di formazione e professionalizzazione dei lavoratori nella regione al fine di migliorare i bassi livelli di produttività nelle città.
- *Lavoro informale:* gli alti livelli di occupazione informale sono un'altra sfida significativa per la regione, con circa 100 milioni di persone che lavorano in condizioni informali. I livelli di informalità si situano intorno al 40%-80% nei settori non agricoli. Circa il 70-80% dei lavoratori nei settori dei servizi domestici e delle costruzioni è impiegato in modo informale. Sia la struttura produttiva delle città della regione che il quadro istituzionale in molti dei paesi della regione creano condizioni che favoriscono l'occupazione informale e il lavoro autonomo. Nonostante una migliore partecipazione delle donne alla forza lavoro

rispetto ai livelli registrati nel 1990, solo circa la metà delle donne della regione è occupata. Le donne sperimentano tassi di informalità molto più elevati rispetto agli uomini, in particolare a causa del lavoro domestico non retribuito o della cura delle persone a carico. I lavoratori informali mancano di una protezione sociale di base, hanno maggiori rischi per la salute, soffrono di instabilità e insicurezza a causa dell'incertezza di un mercato del lavoro precario. Dato l'impatto dell'occupazione informale sulla disparità di reddito, l'esclusione dalla protezione sociale e gli effetti negativi dell'informalità sullo sviluppo locale, sulla produttività e sul gettito fiscale, è interesse della politica urbana combattere efficacemente questo fenomeno.

- *Riscossione fiscale ridotta:* sebbene il gettito fiscale nella regione latinoamericana sia aumentato, rimane basso rispetto a Europa, Asia, Stati Uniti o Canada. I livelli di tassazione in rapporto al PIL sono ancora carenti e regressivi. Istituzioni fiscali deboli, informalità ed evasione fiscale tendono ad essere le cause principali della scarsa riscossione delle entrate dei paesi dell'America Latina. Questi fattori limitano gravemente la capacità dei governi di aumentare la spesa pubblica. A livello urbano, la riscossione delle tasse può essere migliorata attraverso l'effettiva tassazione dell'uso del suolo, nonché attraverso tasse commerciali o verdi. I sistemi fiscali locali sono un modo importante per generare risorse e creare una maggiore autonomia di spesa a livello locale.
- *Investimenti in infrastrutture insufficienti:* i bassi investimenti in infrastrutture riducono la competitività globale rallentando la logistica e stabilendo barriere al flusso delle scorte accumulate. Livelli insufficienti di investimenti in infrastrutture nella regione sono una sfida chiave che limita non solo lo sviluppo sociale, in termini di inclusione e accessibilità, ma anche competitività economica e tutela ambientale. I livelli di investimento in infrastrutture sono ben al di sotto che nel sud-est

asiatico. Gli esperti stimano che il tasso di investimento sia diminuito negli ultimi 3 decenni, accusando una riduzione degli investimenti pubblici, un aumento marginale degli investimenti privati e il ritiro dei finanziamenti multilaterali. Di conseguenza, il deficit infrastrutturale nelle città rimane una delle principali sfide per la regione. I futuri investimenti nelle infrastrutture dovranno considerare i cambiamenti demografici e sociali, in particolare l'invecchiamento della popolazione, la nuova composizione delle famiglie e l'inclusione di una prospettiva di genere.

- *Territorio e integrazione regionale:* il territorio è inteso come una costruzione sociale, più che un'area geograficamente definita o un confine amministrativo. È essenziale per raggiungere uno sviluppo urbano sostenibile che le città della regione siano collegate ai loro territori, visti gli importanti servizi ambientali forniti da queste aree. Nel mondo globale di oggi, lo sviluppo di una città dipende anche da altri territori nazionali o internazionali. Come tale è necessario lavorare per l'integrazione territoriale e regionale definendo strategie per raggiungere la resilienza territoriale globale.
- *Insicurezza sociale, criminalità e violenza:* l'insicurezza sociale si riferisce alla paura di situazioni di rischio fisico e psicologico che i diversi gruppi sociali possono sperimentare. L'insicurezza sociale è una sfida significativa che colpisce la coesione sociale e il benessere dei paesi della regione. A livello regionale, c'è una maggiore incidenza di crimini violenti che in altre parti del mondo. All'interno della regione, l'insicurezza sociale colpisce principalmente donne, bambini, giovani e anziani. Mentre le donne e le ragazze sono esposte ad alti livelli di violenza sessuale e molestie in diversi contesti all'interno della regione, la mancanza di opportunità educative e occupazionali vede i giovani reclutati in bande, trafficanti di droga o gruppi paramilitari. Le disuguaglianze di reddito e la segregazione spaziale aggravano la situazione, manifestandosi attraverso l'instabilità del mercato del

lavoro, ambienti urbani precari e pericolosi e la mancanza di protezione sociale, cibo e diete sane, reti di sostegno familiare e sotto forma di violenza fisica e simbolica nei confronti di gruppi basati su genere, etnia, età o classe sociale, tra gli altri.

- *Ambiente, cambiamento climatico e resilienza:* alcune delle cause del degrado ambientale hanno origine nelle aree urbane, ad esempio inquinamento atmosferico, inquinamento idrico e accumulo di rifiuti. Le azioni umane hanno portato all'aumento della temperatura media dell'atmosfera terrestre, accelerando il cambiamento climatico e la proliferazione di condizioni meteorologiche estreme condizioni nelle città. Di fronte a queste sfide ambientali esistono opportunità per ridurre le vulnerabilità e aumentare la resilienza urbana. Mentre le città concentrano una serie di esternalità negative, forniscono anche il potenziale per sviluppare agglomerati urbani ben pianificati e gestiti che facilitano una maggiore ecoefficienza attraverso l'uso di energia pulita e rinnovabile tanto nelle infrastrutture e negli alloggi, quanto nella mobilità e nei trasporti. Pertanto, i meccanismi per la pianificazione e la gestione del rischio, la mitigazione, l'adattamento e la resilienza urbana dovrebbero essere incorporati in ogni fase del processo di pianificazione urbana.

2.3. La globalizzazione in America Latina

Quella che è conosciuta come America Latina è la parte meridionale dell'America, che è stata influenzata dalla cultura latino-europea. Ci sono controversie su quali paesi si trovino in America Latina, ma normalmente questi includono i paesi del Sud America, dell'America centrale, il Messico e talvolta delle isole caraibiche dove si parla spagnolo e portoghese.

Un'altra opinione è che l'America Latina includa tutti i paesi americani in cui le persone parlano spagnolo e portoghese. Nello specifico, la posizione di questi paesi è a sud del confine tra Stati Uniti e Messico, a partire dal Messico nel Nord America, estendendosi attraverso l'America centrale e parti dei Caraibi e giù fino alla punta più meridionale del Sud America, la regione conosciuta come Terra del Fuoco. Il termine “America Latina” deriva da due parole, ovvero “America” e “Latina”. “America” deriva dalle “Americhe”, che comprendono la totalità dei territori del Nord America e del Sud America. Il “latino”, invece, è una lingua classica del ramo italico delle lingue indoeuropee, originariamente parlata in Italia.

Questa lingua divenne dominante attraverso il potere dell’Impero Romano. I paesi di lingua romana (o latina) come la Spagna e il Portogallo, hanno influenzato la cultura, la religione, la lingua e il contributo genetico delle popolazioni presenti nei loro possedimenti di alcune parti del Sud America, Pertanto, l'America Latina si riferisce a un gruppo di territori e paesi in America che un tempo facevano parte della Spagna e del Portogallo, in quanto colonie, e dove si parlavano le lingue romanze. Nello specifico, l'America Latina è quella parte delle Americhe dove sono presenti le lingue spagnola e portoghese. Il termine stesso “America Latina” fu usato per la prima volta nel 1856 da due intellettuali latinoamericani, in due opere indipendenti.

Il politico cileno Francisco Bilbao menzionò per la prima volta il termine nel 1856, in una conferenza a Parigi intitolata “"Iniziativa dell'America. Idea per un Congresso Federale delle Repubbliche", mentre lo scrittore colombiano José

María Torres-Caicedo usò il termine anche nella sua poesia “Las Dos America” (Le due Americhe) dello stesso anno.

Tabella 1. Esempi degli aspetti politici, cultural e sociali di alcuni paesi del’ America

Nazione	***Forma di governo***	***Lingua ufficiale***	***Maggiori religioni***	***Maggiori gruppi etnici***
Brasile	Repubblica Presidenziale Federale	Portoghese	Cattolica Romana e Protestante	Bianco, mulatto e nero
Cile	Repubblica Presidenziale	Spagnolo	Cattolica Romana, Evangelica e Protestante	Bianchi e non indigeni
Argentina	Repubblica Presidenziale	Spagnolo	Cattolica Romana	Bianco (principalmente spagnolo e italiano)
Ecuador	Repubblica Presidenziale	Spagnolo	Cattolica Romana ed Evangelica	Meticcio (misto amerindo e bianco)

Fonte: Florida, R. (2017). *The new urban crisis: How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class-and what we can do about it*. Hachette UK.

L'America Latina, dove la maggior parte delle persone è cattolica romana, con una varietà di antenati, gruppi etnici e razze, essendo una delle regioni più diversificate del mondo, ha una popolazione complessiva di circa 430 milioni di persone[48]. Il tasso medio di crescita della popolazione è dell'1,1%, con una densità media della popolazione per Km^2 di quasi 23.4 persone[49].

I tassi di natalità e mortalità per 1000 persone sono rispettivamente 17 e 6, l’eta media di quasi 30 anni e l'aspettativa di vita media è di 75 anni, con il Cile

[48] Worldometers (2021b). Countries in the world by population (2021). Tratto da https://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/ (ultimo accesso 22 luglio 2021).
[49] *Ibid,*

che presenta la media più alta (81 anni) e la Guyana la più bassa (66 anni)[50].

Tabella 2. Profilo demografico dei paesi dell'America Latina

Nazione	***Popolazione***	***Densità (Persona*Km²)***	***Variazione annuale***	***Età media***
Brasile	212,559,417	25	0.72%	33
Colombia	50,882,891	46	1.08%	31
Argentina	45,195,774	17	0.93%	32
Perù	32,971,854	26	1.42%	31
Venezuela	28,435,940	32	-0.28%	30
Cile	19,116,201	26	0.87%	35
Ecuador	17,643,054	71	1.55%	28
Bolivia	11,673,021	11	1.39%	26
Paraguay	7,132,538	18	0.25%	26
Uruguay	3,473,730	20	0.35%	36
Guyana	786,552	4	0.48%	27
Suriname	586,632	4	0.90%	29
Guiana francese	298,682	4	2.70%	25
Isole Falkland (Malvine)	3,480	0	3.05%	N/A
Totale	**430,759,766**	**-**	**-**	**-**
Media	**-**	**23.4**	**1.10%**	**29.9**

Fonte: Worldometers (2021b). Countries in the world by population (2021). Tratto da https://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/ (ultimo accesso 22 luglio 2021).

[50] *Ibid.*

Gli indicatori di sviluppo sociale, come la sanità, l'istruzione e le strutture igienico-sanitarie, sono presentati anche nei dati della Banca Mondiale e della CIA.

I dati rivelano che la percentuale della spesa sanitaria del governo nei paesi dell'America Latina è poco più delll'8,5% del suo budget totale e che circa l'80% della popolazione dell'America Latina abbia servizi igienici migliorati e il tasso di alfabetizzazione della popolazione di età superiore ai 15 anni, per entrambi i sessi, è del 92%.

Secondo un rapporto dell'UNESCO, del 2013, c'è stato un aumento della spesa pubblica della regione per l'istruzione, dal 4,5% del PIL nel 2000 al 5,2% nel 2010[51].

La globalizzazione si può distinguere in "storica" e "ultramodernista"[52]. I processi storici di globalizzazione iniziarono ad essere applicati a partire dal XV secolo, quando ebbe inizio l'economia mondiale capitalista, e vi fu l'espansione geografica della divisione del lavoro, l'accesso alle materie prime, la produzione industriale e la circolazione del capitale.

Dal 1492, sono state le forze della globalizzazione storica che hanno dato forma allo sviluppo dell'America Latina[53]. In contrasto con ciò, nel 1980 arrivò la globalizzazione ultramodernista, con i suoi concetti multidimensionali, ad esempio, della riorganizzazione della produzione e della distribuzione, la diffusione dei mercati finanziari, la compenetrazione di servizi avanzati alla produzione e l'ascesa delle città chiave come comando e centri di controllo del

[51] Almeida, B., Marchi, W. and Pike, E. (2014). The 2016 Olympic and Paralympic games and Brazil's soft power, *Contemp Soc Sci*, 9(2): 271-283.
[52] Lloyd, C. (2000). Globalization: beyond the ultra-modernist narrative to a critical realist perspective on geopolitics in the cyber age, *Int J Urban Reg Res*, 24(2): 258-273.
[53] Cardoso, F. (1982). Dependency and development in Latin America. In: Alavi, H. and Shanin, T. (Eds.). *Introduction to the sociology of developing societies,* pp. 112-127, New York: Monthly Review Press.

capitale globale[54].

Per quanto riguarda l'America Latina, la globalizzazione ha avuto sia un impatto positivo che uno negativo.

Dagli anni '80, l'America Latina ha abbracciato la globalizzazione. Gli impatti positivi della globalizzazione in America Latina sono indicati di seguito:

- La globalizzazione ha sostituito il controllo statale su risorse, produzione e servizi con strategie di privatizzazione, mercati finanziari deregolamentati e riformati, e si è spostata da mercati del lavoro inflessibili a mercati flessibili, da mercati interni chiusi a scambi aperti e liberi e da istituzioni restrittive a mercati più innovativi per quanto riguarda gli approcci gestionali. Le riduzioni del potere statale hanno fornito un'economia nazionale più tecnica, disciplinata e flessibile, con significative variazioni locali, regionali, nazionali e sovranazionali[55].
- L'occupazione settoriale come percentuale della forza lavoro proveniva da una dominanza agricola negli anni '60 e si è spostata verso una posizione dominante quaternaria (servizi, informazione, trasporti, marketing, finanze) negli anni '90. In Brasile e Messico, ad esempio, negli anni '90 il 55% della forza lavoro operava nei settori terziario e quaternario, mentre negli anni '60 il 55% della forza lavoro lavorava in agricoltura[56]. Secondo il rapporto della Banca Mondiale del 2000, oltre il 50% delle popolazioni economicamente attive dei sette paesi a più alto reddito dell'America Latina (Argentina, Brasile, Cile, Colombia, Messico, Venezuela e Uruguay) erano coinvolte in lavori terziari e quaternari, mentre la percentuale della forza lavoro impegnata nell'industria tradizionale ha continuato a mostrare un peggioramento.

Il processo di urbanizzazione in America Latina

[54] Appadurai, A. (2003). *Globalization.* Durham, UK: Duke University Press.
[55] Gwynne, R.N. and Kay, C. (2004). *Latin America transformed: globalization and modernity,* London: Arnold.
[56] *Ibid.*

- Sotto il benessere della globalizzazione, si osservano notevoli miglioramenti demografici. All'inizio del XXI secolo, i tassi di crescita complessiva della popolazione continuano a diminuire in questa regione, con riduzioni dei tassi di fertilità, aumento della prevalenza dei contraccettivi, miglioramento dell'alfabetizzazione femminile, migliore assistenza sanitaria e una maggiore partecipazione femminile alla forza lavoro come fattori chiave. Le aspettative di vita sono aumentate in tutta l'America Latina. Le stime suggeriscono che, in America Latina, le persone con più di 65 anni rappresentano ora il 25% della popolazione dipendente, rispetto a meno del 10% nel 1975.
- La globalizzazione ha ampliato le relazioni commerciali e di investimento dell'America Latina. Le esportazioni non manifatturiere come agricoltura, estrazione mineraria, pesca, silvicoltura e allevamento sono aumentate. I prodotti primari hanno continuato a dominare il mix delle esportazioni totali di merci nella maggior parte dei paesi dell'America Latina durante gli anni '90. Solo Messico (23%) e Brasile (45%) hanno registrato valori inferiori al 50%[57].

Gli effetti negativi osservati della globalizzazione sull'America Latina sono come di seguito:

- La globalizzazione è la ragione della crescente differenziazione delle persone e delle comunità all'interno dell'America Latina, sia nell'intera regione che all'interno dei singoli paesi. La polarizzazione sociale è aumentata a causa della globalizzazione.
- La globalizzazione ha favorito l'espansione della democratizzazione. Il termine paradossale che ne deriva è “democratizzazione limitata”. Il

[57] Keeling, D.J. (2004). Latin American development and the globalization imperative: new directions, familiar crises, *J Lat Am Geogr*, 3(1):1–21

neoliberismo ha conferito la maggior parte dei poteri decisionali economici al mercato, alle società e alle nuove istituzioni globali o regionali emergenti come l'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC), Accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (AGTC o GATT dall'inglese General Agreement on Tariffs and Trade), l'Accordo nordamericano per il libero scambio (NAFTA, North American Free Trade Agreement) e il Mercato comune del sud (MERCOSUR, Mercado Común del Sur).

- Il processo di migrazione e flusso di lavoro dell'America Latina è opportunistico, dove il flusso è verso i paesi capitalisti avanzati. La migrazione transnazionale, la migrazione transfrontaliera e la migrazione rurale-urbana sono influenzate da significativi conflitti politici, economici e sociali[58].
- L'America Latina ha affrontato nel corso degli anni due gravi crisi, in materia di accessibilità e mobilità, a causa del tremendo deficit infrastrutturale della regione, che ha portato i latinoamericani a soffrire di accessibilità e mobilità inadeguate, in termini sia della loro capacità di accedere a nuove opportunità e servizi, sia della loro mobilità fisica nelle zone rurali o urbane.

Riguardo all'attuale scenario della globalizzazione, l'America Latina sta attraversando eventi avversi che sono iniziati nel 2013.

Infatti, questa regione è stata scossa da una nuova ondata di sviluppi politici in corso nei paesi avanzati, caratterizzati dalla promozione di una riduzione della globalizzazione dalla metà del 2016. Il fenomeno Brexit, nel Regno Unito, ha dato il via a questa nuova tendenza, e le elezioni presidenziali negli Stati

[58] Maimbo, S.M. and Ratha, D. (2005). *Remittances: development impact and future prospects,* Washington, DC: The World Bank,

Uniti l'hanno cementata. I cambiamenti dello scenario politico ed economico globale possono influenzare la regione attraverso:

1. un probabile aumento dei tassi di interesse internazionali;
2. un aumento del protezionismo statunitense;
3. un maggiore grado di incertezza sull'evoluzione delle principali variabili economiche, compresi i tassi di cambio tra le principali valute.

Poiché, come accennato in precedenza, lo scenario esterno è diventato gradualmente più sfavorevole dal 2013, i flussi di capitali verso l'America Latina sono stati gradualmente in calo, anche a bassi tassi di interesse. C'è stato un calo significativo dei prezzi delle materie prime, in coesistenza con una riduzione dell'afflusso di capitali. Tuttavia, l'impatto non è stato così forte perché, poiché i tassi di interesse internazionali sono rimasti bassi, la liquidità del mercato è stata ampia.

Ma, se i tassi di interesse internazionali aumentano, la regione potrebbe eventualmente affrontare seri problemi come ad esempio:

1. una riduzione dei flussi di capitale;
2. un deterioramento delle ragioni di scambio;
3. un aumento del costo dei finanziamenti per il pubblico e settore privato.

Al di là di questi aspetti critici, la globalizzazione ha prodotto in America Latina diversi scenari. A causa della globalizzazione, c'è stato un cambiamento nella dieta così come lo stato nutrizionale che è cambiato, che diminuisce le attività fisiche e aumenta le malattie[59].

[59] Lajolo, F.M. (2002). Functional foods: Latin American perspectives, *Br J Nutr,* 88(2): 145–150.

Le abitudini alimentari sono cambiate dagli anni '60. Il consumo di grassi, carne, prodotti animali e zucchero è aumentato, mentre il consumo di cereali, frutta, alcuni tipi di verdure, carboidrati e fibre è diminuito rapidamente[60].

Il Brasile, il più grande paese dell'America Latina, ha ospitato la Coppa del Mondo FIFA 2014 e i Giochi Olimpici 2016. Questi eventi sportivi internazionali sono stati trattati dalle città e dai paesi ospitanti come un'opportunità per migliorare la loro immagine locale e straniera. L'evento di grande successo della Coppa del Mondo è stata una buona occasione per il Brasile di mostrare al mondo che la sua economia era in via di sviluppo e stabile[61].

Inoltre, questi eventi sportivi hanno interesseranno i paesi dell'America Latina e la capitale degli Stati Uniti. Ad esempio, la più grande azienda sportiva, Nike, ha sede a Washington ed è stata sponsor della Coppa del Mondo FIFA. Simile alla Nike, la tedesca Adidas, che promuove il lavoro minorile asiatico, sponsorizza anche la FIFA. Al momento dei Giochi, la gente ha comprato le maglie, aumentando così il commercio.

Inoltre, i canali televisivi latinoamericani hanno trasmesso quei Giochi, che sono stati visti a livello globale. Gli eventi sportivi portano anche al divertimento reciproco tra i fan.

Pertanto, la globalizzazione ha colpito anche il mondo attraverso lo sport. L'America Latina non solo è fiorita con tali integrazioni culturali, ma ha anche svolto un ruolo dominante nel commercio.

Ad esempio, da un lato, il Cile, che contiene una grande ricchezza mineraria, produce oltre il 5% delle forniture globali di rame. La più grande miniera di rame del mondo, Escondida, si trova in Cile. L'estrazione del rame rappresenta

[60] Bermudez, O.I. and Tucker, K.L. (2003). Trends in dietary patterns of Latin American populations, *Cad Saude Publica*, 19(1): 87-99.
[61] Almeida et al. 2014, *Op. cit.*

il 60% delle esportazioni. D'altra parte, l'Argentina è il paese con il secondo più alto indice di sviluppo umano in America Latina, con un punteggio molto alto a causa della sua stabilità, dimensione del mercato e settore high-tech in crescita[62].

[62] UNDP (2016). Human Development Report 2016. Tratto da http://hdr.undp.org/sites/default/files/HDR2016_EN_Overview_Web_0.pdf (ultimo accesso 22 luglio 2021).

2.4. San Paolo e Città del Messico: due megalopoli

Città del Messico e San Paolo sono le uniche due città, o meglio megalopoli o metropoli, dell'America Latina comprese nella lista delle dieci più grandi del mondo in termini di popolazione[63]. Inoltre, queste due città hanno ruoli economici e politici simili nei loro paesi. In quanto tali, queste città offrono una preziosa opportunità per guardare alle sfide associate alla sostenibilità sociale urbana[64]. Infatti, la storia di Città del Messico e di San Paolo è quello di due città che svolgono ruoli cruciali nella regione circostante e nei loro paesi. La loro importanza va oltre la loro dimensione estrema. Entrambe le città svolgono funzioni chiave nel collegare le economie messicana e brasiliana al resto del mondo.

[63] World Atlas (2021). The Largest Cities in The World by Population. Tratto da https://www.worldatlas.com/articles/the-10-largest-cities-in-the-world.html (ultimo accesso 20 luglio 2021).
[64] Polèse, M. and Stren, R. (2000). *The Social Sustainability of Cities,* Toronto, Buffalo, London: University of Toronto Press

Tabella 3. Le più grandi città globale popolazione nel 2020 (la argentina Buenos Aires e la brasiliana Rio de Janeiro sono rispettivamente al quattordicesimo e ventesimo posto con circa 15 e 13.5 milioni di abitanti)

Posizione	Città	Nazione	Popolazione (2020)
1	Tokyo	Giappone	37,393,129
2	Delhi	India	30,290,936
3	Shanghai	Cina	27,058,479
4	San Paolo	Brasile	22,043,028
5	Città del Messico	Messico	21,782,378
6	Dacca	Bangladesh	21,005,860
7	Cairo	Egitto	20,900,604
8	Pechino	Cina	20,462,610
9	Mumbai	India	20,411,274
10	Osaka	Giappone	19,165,340

Fonte: World Atlas (2021). The Largest Cities in The World by Population. Tratto da https://www.worldatlas.com/articles/the-10-largest-cities-in-the-world.html (ultimo accesso 20 luglio 2021).

Città del Messico e San Paolo sono diventate le principali città globali dell'America Latina, mostrando una rapida espansione del numero e della qualità dei servizi offerti alle aziende globali, in particolare nel settore finanziario, assicurativo e immobiliare[65]. Il loro status di città globali coesiste e

[65] Abrahamson, M. (2004). *Global Cities*, New York and Oxford: Oxford University Press.
Parnreiter, C. (2002). Mexico: The Making of a Global City. In Sassen, S. (Eds.). *Global Networks, Linked Cities,* pp. 12-37, New York and London: Routledge
Schiffer, S.R. (2002). São Paulo: Articulating a Cross-Border Region. In Sassen, S. (Eds.). *Global Networks, Linked Cities,* pp. 41-58, New York and London: Routledge

si basa sulla loro traiettoria storica di motori economici dei rispettivi paesi: la grande Città del Messico genera circa un terzo del PIL nazionale e San Paolo concentra oltre il 30% del PIL del Brasile e oltre la metà del PIL dello stato di San Paolo.

Un'altra caratteristica delle città globali, la presenza di sedi di società straniere, è molto visibile in entrambe le città. Sin dall'inizio del nuovo millennio, sei delle venti maggiori società di proprietà straniera in America Latina erano situate a San Paolo[66] e, allo stesso modo, la maggior parte delle imprese internazionali che operavano in Messico nello stesso periodo era concentrata anche a Città del Messico[67].

Gli stretti legami con un'economia globale e basata sui servizi non solo hanno aumentato i livelli esistenti di disuguaglianza e polarizzazione a Città del Messico e a San Paolo, ma hanno anche prodotto nuove forme di esclusione sociale. Questi effetti polarizzanti sono particolarmente visibili nelle aree centrali delle città che sono diventate il luogo preferito delle aziende globali e dei loro lavoratori d'élite che risultano essere molto ricchi[68]. Nel caso di Città del Messico, le imprese che servono i mercati locali si spostano, presumibilmente seguendo la popolazione suburbana, mentre quelle con collegamenti con i mercati nazionali e internazionali hanno maggiori probabilità di rimanere al centro[69].

Al contrario, i legami tra i lavoratori all'estremità opposta dello spettro socioeconomico e gli attori economici globali sono meno stabili. Le strategie aziendali seguite dalle imprese industriali, in particolare quelle che lavorano

[66] *Ibid.*
[67] Parnreiter 2002, *Op. cit.*
[68] Sassen, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton: Princeton University Press
Parnreiter 2002, *Op. cit.*
Schiffer 2002, *Op. cit.*
[69] Rowland, A. and Gordon, P. (1996). Mexico City: No longer a leviathan? In Gilbert, A. (Eds.). *The Mega-City in Latin America,* pp. 12-18, Tokyo, New York: United Nations University Press

con partner internazionali, dipendono sempre più dall'esternalizzazione della produzione, dall'assunzione di lavoratori temporanei o dall'assunzione di lavoratori illegali al fine di ridurre i costi associati a salari e benefici[70].

Un aumento della presenza di imprese internazionali può anche generare una maggiore domanda di lavoratori a basso reddito che sono necessari ma non graditi a vivere nelle parti centrali di entrambe le città[71]. Anche a Città del Messico, fino a pochi anni fa un'eccezione per quanto riguarda i progetti di rinnovamento urbano prevalenti in altre città, il governo locale ha cercato di spostare i residenti a basso reddito per dare spazio a progetti urbani di alto profilo al fine di attrarre investimenti stranieri[72].

Allo stesso modo, il modello spaziale centro-periferia che ha segnato la struttura urbana di San Paolo per più di sette decenni, relegando i residenti più poveri in periferia, è stato complicato dalla crescente integrazione della città nell'economia globale. Anche gli strumenti normativi, come il "piano generale" di San Paolo originariamente inteso a favorire la partecipazione dei residenti più poveri, sono stati quasi cooptati da gruppi della classe media più attivi[73]. Inoltre, la netta separazione residenziale dei gruppi socioeconomici attraverso l'isolamento difensivo delle classi medie e alte nelle comunità chiuse della periferia aumenta le possibilità di conflitto sociale. Tale separazione minaccia la sfera pubblica della città rendendo esplicite le disuguaglianze sociali e la mancanza di un terreno comune tra i diversi gruppi socio-economici e

[70] Buechler, S. (2006). Sao Paulo: Outsourcing and Downgrading of Labor in a Globalizing City. In Brenner, N. and Keil, R. (Eds.). *The Global Cities Reader,* pp. 14-29, London and New York: Routledge

[71] Sassen 2001, *Op. cit.*
Sassen, S. (1994). *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks: Pine Forge Press

[72] Alvarado, A. and Davis, D.E. (2004). Citizen Participation, Democratic Governance and the PRD in Mexico City: The Challenge of Political Transition. In Goldfrank, B. and Chavez, D. (Eds.). *The Left and the City: Attempting Participatory Democracy,* pp. 12-27, London: Latin American Bureau.

[73] Caldeira, T.P.R. (2006). *Democracy, Neoliberalism and the City: Remaking Urban Policy in Brazil,* Providence, Rhode Island: Brown University.

razziali[74].

Città del Messico e San Paolo condividono gravi sfide associate all'essere le due più importanti città/megalopoli e globali dell'America Latina. Di conseguenza potrebbe sembrare controintuitivo parlare di possibilità di partecipazione di successo dei cittadini in questi contesti. Dunque, emerge come non è solo che è possibile trovare casi in cui i cittadini comuni influenzano le politiche in entrambe le città, ma anche che le differenze in questo senso costituiscono importanti fonti di apprendimento sul potenziale e sui limiti della partecipazione dei cittadini.

Nonostante le differenze riguardo ai tempi delle riforme politiche, entrambe le città contengono una quota sproporzionata di potere e risorse in Messico e Brasile e nel corso dei decenni sono state arene politiche cruciali nei processi di democratizzazione dei loro paesi[75].

Attivisti e riformatori esperti in questi processi sono stati in grado di avviare meccanismi partecipativi di vario genere, tra cui il bilancio partecipativo (BP) attuato dal Partito dei lavoratori a San Paolo[76] così come una politica abitativa più aperta per i residenti a basso reddito e piccole esperienze di BP in due suddivisioni amministrative a Città del Messico.

In particolare, il BP attuato a San Paolo dal 2001 al 2004 ha costituito un tentativo ambizioso e di vasta portata di favorire i residenti poveri aumentando gli investimenti pubblici nelle aree emarginate. Durante questo periodo, il BP

[74] *Ibid.*
[75] Davis, D.E. (2002). Mexico City: The Local-National Dynamics of Democratization. In Myers, D.J. and Dietz, H.A. (Eds.). *Capital City Politics in Latin America: Democratization and Empowerment*, pp. 23-37, Boulder and London: Lynne Rienner Publishers
Alvarado and Davis 2004, *Op. cit.*
Graham, L.S. and Jacobi, P. (2002). São Paulo: Tensions Between Clientelism and Participatory Democracy. In Myers, D.J. and Dietz, H.A. (Eds.). *Capital City Politics in Latin America: Democratization and Empowerment*, pp. 41-56, Boulder and London: Lynne Rienner Publishers
[76] Hernández-Medina, E. (2005). *Tensioning Democracy": Participatory Budget in the Global City of São Paulo*, Providence, Rhode Island: Brown University.

ha incluso anche un meccanismo di azione affermativa progettato per aumentare la partecipazione di gruppi tradizionalmente esclusi come donne, afro-brasiliani, comunità LGBT[77], anziani e persone con disabilità, tra gli altri[78].

Casi come questo indicano che è importante condurre una ricerca più comparativa sulle istituzioni partecipative nelle megalopoli del Sud per comprendere meglio le condizioni in cui sono in grado di effettuare cambiamenti sostanziali sulla struttura delle opportunità politiche esistenti.

Ad esempio, per quanto riguarda la politica brasiliana, emerge che istituzioni come il BP hanno ampliato la struttura delle opportunità politiche per i gruppi emarginati come parte di un ciclo associato alla polarizzazione socio-economica e politica della città: quando lo Stato incentiva alla partecipazione, si espande ma quando sono al potere amministrazioni più conservatrici, si contrae.

Houtzager et al. 2005 hanno messo a confronto la natura e la portata della partecipazione dei cittadini in entrambe le città, in quanto le comunità e le organizzazioni della società civile di San Paolo si basano su una traiettoria di repertori di contesa ben sviluppati[79], e quindi si aspettano che il governo della città risponda almeno in parte alle loro affermazioni.

Al contrario, le comunità locali di Città del Messico si basano sulle loro tradizioni di auto-organizzazione e autoapprovvigionamento per risolvere i loro problemi. Houtzager et al. (2003) hanno suggerito che San Paolo offre una gamma variegata di spazi di partecipazione orientati al processo decisionale, mentre questa gamma è più limitata a Città del Messico[80].

[77] Acronimo italiano per "Lesbica, Gay, Bisessuale e Transgender".
[78] Hernández-Medina 2005, *Op. cit.*
[79] McAdam, D., Tarrow, S. and Tilly, C. (2001). *Dynamics of Contention*, New York and Cambridge: Cambridge University Press
[80] Houtzager, P.P., Lavalle, A.G. and Acharya, A. (2003). *Who participates? Civil society and the new democratic politics in São Paulo, Brazil.* IDS Working Paper 210. Institute of Development Studies, September 2003

2.5. Le nuove società globali

I rapporti tra l'America Latina e il resto del mondo sono condizionati da un'asimmetria in termini di potere nel caso dei paesi più potenti, dalla relativa sicurezza associata alla definizione di “zona di pace” e da un contesto economico segnato dall’eredità del neoliberismo e l'apertura delle loro economie.

In questo quadro, l'America Latina ha adottato diverse strade, come ad esempio l'apertura della sua economia al mondo, una regionalizzazione attraverso schemi di integrazione e l'articolazione di legami transregionali attraverso trattati di libero scambio (generalmente con gli Stati Uniti). Tuttavia, il peso variabile di questi fattori tra i diversi paesi dell’America Latina indica che la regione manca di una strategia comune e coerente per inserirsi nel mondo globalizzato.

Le strategie e le opzioni latinoamericane derivano da tre principali forze e processi che modellano la politica mondiale nel sistema contemporaneo, ovvero globalizzazione, regionalizzazione e nazionalismo, che dovrebbero essere considerati come forze relative e sovrapposte, a volte antagoniste e altre cooperative, l'una verso l'altra, ma mai armoniose[81].

Le strategie latinoamericane verso il resto del mondo tengono conto delle interazioni dinamiche tra queste forze e possono essere riassunte con l’apertura al mondo (attraverso la globalizzazione), l’integrazione intraregionale (attraverso la regionalizzazione) e la frammentazione attraverso regionalizzazione esterna e collegamenti transregionali. Uno dei maggiori temi di discussione, estremamente controverso, risulta essere l'esistenza

Lavalle, A.G., Acharya, A. and Houtzager, P.P. (2005). Beyond Comparative Anecdotalism: Lessons on Civil Society and Participation from São Paulo, *Brazil World Development,* 33(6): 951-964.

[81] Kacowicz, A.M. (1998). *Regionalization, Globalization, and Nationalism: Convergent, Divergent, or Overlapping?* Kelogg Institute Working Paper, No. 262, December 1998.

dell'America Latina come una regione coerente. Ci sono argomenti a favore e contro questo approccio. Il nuovo scenario di differenziazione tra i paesi latinoamericani e l'aumento dei suoi legami extraregionali è legato al più ampio fenomeno della globalizzazione.

Ad esempio, la globalizzazione dei mercati ha spinto, naturalmente e logicamente, i paesi latinoamericani verso la diversificazione dei loro contatti al di fuori della regione e persino dell'emisfero occidentale. Nel campo della sicurezza, gli interessi degli Stati Uniti nel periodo immediatamente successivo alla Guerra Fredda, li hanno portati a differenziare tra le diverse subregioni dell'America Latina. Ad esempio, gli Stati Uniti hanno esteso e consolidato il loro potere complessivo nelle subregioni del Messico, dell'America centrale, dei Caraibi e della fascia settentrionale del Sud America, ad eccezione di Cuba e Venezuela, e a spese del cosiddetto "Cono meridionale" (conosciuto anche come "Cono sud" o "America del Cono Sud"), ovvero la zona geografica che include tutti quei paesi dell'America Latina, che si trovano al di sotto del Tropico del Capricorno, ovvero Argentina, isole Falkland (Malvine), Cile e Uruguay, e anche alcune aree del Paraguay e del Brasile meridionale.

Allo stesso tempo, le nazioni latinoamericane affrontano interessi e problemi comuni, come un contesto sociale asimmetrico, un ambiente di sicurezza mutevole e un'economia politica comune.

Il problema essenziale che le nazioni latinoamericane affrontano nei loro rapporti con il resto del mondo è quello del significato asimmetrico[82]. Questo significa che il resto del mondo (come ad esempio, Nord America, Europa e Asia) è più importante per l'America Latina che non quest'ultima per altre regioni del sistema internazionale. L'economia mondiale è in transizione, con il Nord America e l'Unione europea in declino e le nuove potenze economiche

[82] Smith, P. (2000). *Talons of the Eeagle: Dynamics of US-Latin American Relations*, New York: Oxford University Press.

dominanti orientate verso l'Asia. Eppure, e nonostante le enormi potenzialità insite nella sua ricca dotazione di risorse naturali, l'America Latina non ha molto peso politico, economico e sociale in un mondo che diventa sempre più globalizzato. Inoltre, senza le rigide strutture ideologiche e geostrategiche della Guerra Fredda, le nazioni latinoamericane ricevono meno attenzione di prima dalle potenze mondiali e corrono il rischio di essere emarginate, se non irrilevanti[83].

Il mutevole ambiente di sicurezza dell'America Latina include la continuazione della sua "zona di pace", specialmente in Sud America, e un nuovo panorama di sicurezza caratterizzato da minacce e problemi interni.

Per quanto riguarda il contesto dell'economia politica, la globalizzazione economica ha avuto un impatto significativo e disomogeneo sullo sviluppo economico, sociale e politico dell'America latina.

Dalla metà degli anni '90 l'idea di globalizzazione è stata al centro dei dibattiti sull'impatto del libero scambio e dei flussi finanziari sullo sviluppo latinoamericano e sulla sua traiettoria in termini di economia politica[84]. La globalizzazione segna un successo senza precedenti del capitalismo che fa affidamento sulla mobilità globale di tutti i fattori di produzione, insieme alla determinazione dei governi di non interferire con l'allocazione delle risorse del mercato.

A seguito della crisi del debito degli anni '80 e del populismo politico degli anni '90, le nazioni latinoamericane hanno riaperto le loro economie ad un ampio commercio con il resto del mondo. Dapprima con esitazione e poi con crescente entusiasmo, la regione ha abbracciato l'ortodossia ideologica e le

[83] Tulchin, J.S. and Espach, R.H. (2001). Latin America in the New International System: A Call for Strategic Thinking. In Tulchin, J.S. and Espach, R.H. (Eds.). *Latin America in the New International System*, pp. 1-33, Boulder, CO: Lynne Rienner.
[84] O'Toole, G. (2007). *Politics: Latin America*, Harlow, England: Pearson Longman.

politiche del neoliberismo, nel quadro dell'economia mondiale. Come conseguenza di queste politiche neoliberiste, gli stati e le società latinoamericane sono diventate saldamente legate alle economie di mercato e più dipendenti e strettamente integrate nell'economia globale come esportatrici delle loro risorse naturali e importatrici di prodotti finiti in quanto si sono abbassati i dazi, si sono incentivate le esportazioni, si sono invitati investitori stranieri a fare offerte per le imprese statali messe all'asta e si sono promossi accordi di libero scambio. Paradossalmente, quanto più la regione è stata integrata nell'era della globalizzazione economica del dopo Guerra Fredda, caratterizzata da omogeneità di libero mercato e concorrenza spietata per i mercati finanziari, tanto più vi era il timore di essere esclusa ed emarginata, senza alcuna logica economica o alternative politiche.

Tuttavia, gli effetti della globalizzazione non sono stati benigni o uniformi. I latinoamericani avrebbero potuto aspettarsi, dopo aver seguito per molti anni le politiche economiche di libero mercato condotte dagli Stati Uniti, che la regione avrebbe cominciato ad assaporare i risultati benefici dell'apertura.

Tuttavia, con alcune eccezioni, in particolare Cile, Costa Rica e la parte settentrionale del Messico, i risultati si sono rivelati poco positivi, poiché l'apertura economica sembra aver accelerato la disintegrazione sociale all'interno delle loro stesse società. Inoltre, la nuova mobilità del capitale internazionale ha reso le economie latinoamericane più dipendenti, aumentando la loro vulnerabilità ai cambiamenti nei mercati dei capitali mondiali e riducendo la loro autonomia politica[85]. Quindi, l'ascesa di una nuova sinistra populista in America Latina in paesi come Ecuador, Venezuela e Bolivia può essere interpretata come una reazione politica alla globalizzazione.

[85] *Ibid.*

Il regionalismo sta emergendo oggi come un'altra potente forza nei processi di globalizzazione. Se la globalizzazione è considerata come la compressione degli aspetti temporali e spaziali delle relazioni sociali, allora il regionalismo può essere inteso solo come una componente della globalizzazione. Secondo questa visione, aiutando le economie nazionali a diventare più competitive nel mercato mondiale, l'integrazione regionale potrebbe portare alla cooperazione multilaterale su scala globale, all'adozione di premesse liberali sulla cooperazione e all'apertura delle economie locali. Pertanto, il processo di integrazione regionale può essere interpretato come parte dell'ordine economico globale. Al contrario, la regionalizzazione potrebbe derivare da una reazione e da una sfida alle regole economiche amorfe, antidemocratiche e inesorabili della globalizzazione. Di conseguenza, nel contesto dell'economia politica sulle opzioni e le strategie a disposizione dei paesi latinoamericani verso il resto del mondo, si potrebbe sostenere come questo contesto modella effettivamente, se non determina, le relazioni internazionali dell'America Latina, sia in termini intraregionali che extraregionali.

Inoltre, non c'è alcun consenso sugli effetti positivi o negativi della globalizzazione sullo sviluppo politico ed economico delle società latinoamericane. Ad esempio, la globalizzazione potrebbe approfondire il ruolo tradizionale della regione come fonte di materie e prodotti primari creando nuovi importanti mercati e opportunità di esportazione in paesi come la Cina. Allo stesso tempo, lo sviluppo tecnologico e la disponibilità di investimenti globali hanno reso possibili nuovi tipi di attività economica nella regione, come il lancio di progetti di alta tecnologia e servizi in piccoli paesi come Costa Rica e Panama[86]. Infine, il contesto della globalizzazione crea e ricrea legami complessi e affascinanti tra processi paralleli e dinamiche di globalizzazione e regionalizzazione.

[86] *Ibid.*

Capitolo 3

Panama City

3.1. Panama nel contesto dell'America Latina

In tutto il mondo, di fronte alla competizione tra aree metropolitane, i fattori di globalizzazione (o metropolizzazione) giocano un ruolo indiscutibile nel consolidamento della posizione di alcune città. Uno studio del passaggio di questi centri dalle funzioni nazionali a quelle internazionali, insieme al concomitante cambiamento nella scala dello sviluppo economico urbano, è particolarmente rivelatore quando è possibile analizzare gli inizi di questo processo.

Inoltre, queste nuove posizioni dominanti sono state finora considerate al di fuori della portata delle città e, in particolare, di quelle situate in paesi di dimensioni e popolazione limitate. Recentemente, tuttavia, l'ascesa di oltre un milione di città sulla scena del commercio internazionale a causa del loro forte posizionamento strategico ha modificato gli equilibri di potere tra le aree metropolitane e ha reso questi centri sempre più attraenti per le imprese di logistica e per altri settori del terziario.

Panama City, con una popolazione urbana di circa 900,000 abitanti, ma con oltre 1.5 milioni nella sua area metropolitana in un paese di soli 3,5 milioni di persone dislocato su 78,000km2, ha rafforzato la sua posizione di capitale nazionale dall'inizio degli anni 2000 affermandosi come un centro chiave per il commercio globale. Grazie al canale (di Panama), il XX secolo ha visto la città diventare un punto di transito per una parte del commercio mondiale (6%). Il XXI secolo, al contrario, ha aperto nuovi orizzonti per questo sito di rilevanza mondiale, con un importante spostamento verso lo sviluppo di un settore

logistico più sofisticato, nonché di servizi relativi ai settori del commercio, della finanza e del turismo.

Tuttavia, il governo continua a concentrarsi sul come si può migliorare (o ricreare) la capacità competitiva di Panama e se la sua zona centrale, già sede del commercio mondiale, è pronta ad affrontare le sfide tecnologiche di una profonda ristrutturazione dei processi produttivi causati dalla crescente globalizzazione.

Tuttavia, mentre molti paesi hanno creato legami commerciali internazionali principalmente attraverso l'esportazione di materie prime, la situazione di Panama è diversa.

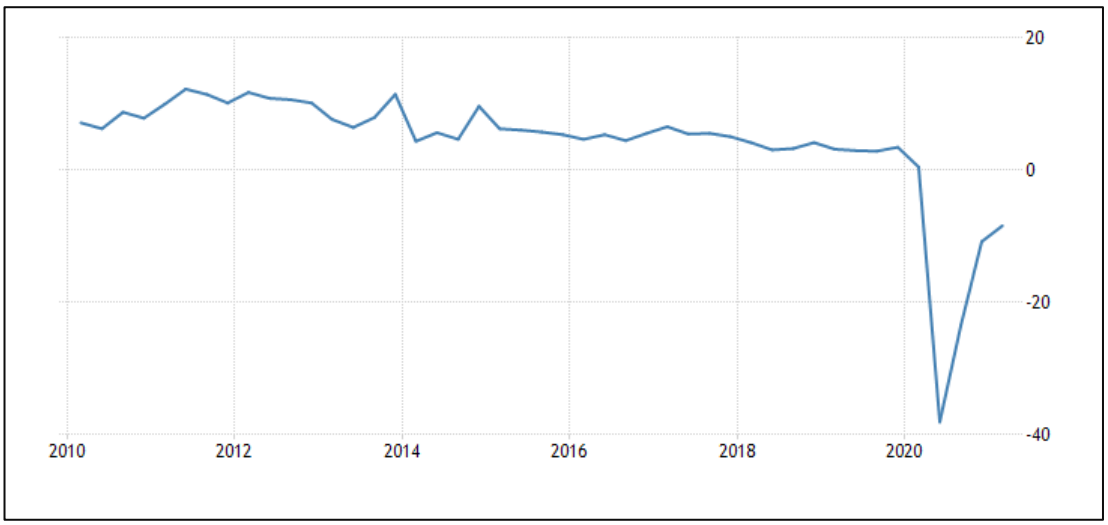
Qui, tra i fattori della globalizzazione/metropolizzazione, il contributo della politica ufficiale è stato finora relativamente modesto rispetto a quello fornito dai processi economici all'emergere di una funzione metropolitana. Infatti, è la maggiore diversificazione delle attività portuali su entrambe le sponde del canale, un processo guidato da operatori globali, che ha dato nuovo impulso al commercio marittimo attraverso lo sviluppo del consolidamento dei container e degli hub di smistamento.

Questo è quindi il risultato di strategie del settore privato, pienamente sostenute dalle autorità panamensi, che si svolgono nella regione centrale in un contesto globale molto favorevole. Anche l'esperienza logistica internazionale acquisita grazie al canale ha accelerato notevolmente nel corso del tempo i progressi del Paese, una volta acquisito il pieno controllo del canale. Questa fase, che si è svolta in meno di dieci anni[87], merita sia un'analisi situazionale che una rivisitazione dei temi riguardanti il futuro di quest'area metropolitana, la cui costruzione è supportata da diversi anni di crescita del prodotto interno lordo (PIL), in particolar modo nella metà del

[87] Gli americani hanno lasciato il paese attraverso un lungo processo di retrocessione iniziato nel 1978 e terminato il 31 dicembre 1999. L'amministratore del canale è panamense dal 1990.

decennio precedente con percentuali vicine al 7%, per poi attestarsi e diventare addirittura negative nel 2020, tuttavia come conseguenza della pandemia da Covid-19 che ha chiuso le frontiere alle persone e alle merci (Figura 1).

Figura 1. Tasso di crescita annuo del PIL di Panama



Fonte: Trading Economics (2021). Panama GDP Annual Growth Rate. Tratto da https://tradingeconomics.com/panama/gdp-growth-annual (ultimo accesso 12 agosto 2021).

In effetti, questa area metropolitana è attualmente bipolare. Sebbene solo 60 km di distanza in linea d'aria, Panama City, sull'Oceano Pacifico, e Colón, sull'Oceano Atlantico, sono molto diverse in termini demografici, spaziali e funzionali.

Fino a circa un decennio fa, le loro popolazioni combinate (delle aree metropolitane) contavano circa 1.75 milioni di abitanti, ovvero il 60% della popolazione nazionale, di cui, come già detto, 1.5 milioni risiedevano nella capitale e circa 250,000 a Colón.

Anche il peso economico combinato delle due città era notevole, poiché generavano il 77% del PIL dell'intera nazione

panamense.

Pur essendo molto diseguali anche per superficie, le due città dipendono entrambe interamente dalla stessa attività portuale, ciascuna situata su un diverso oceano ma unite in molteplici modi: via canale, strada, autostrada, ferrovia, rete in fibra ottica e via aerea. Entrambe le città hanno trascorso un secolo (1914-1999) integrate nel sistema delle zone americane.

La capitale si sviluppò ai margini dell'area del canale mentre Colón fu vincolata nel suo sviluppo dalla sua inclusione nella cosiddetta "Zona del Canale" fino al 1979. La sapiente "retrocessione" sia delle aree urbane che dell'attività marittima tra il 1977 e il 2000 ha consolidato l'emergere della regione centrale, comprendente queste due città portuali e le città più piccole in rapido sviluppo tra di loro, così come le aree edificate lungo le strade, le aree agricole, le aree forestali protette, il lago Gatún e le ex zone militari, al di sopra e al di sotto dell'intera area riservata su entrambe le sponde del canale.

Tabella 4. La crescita demografica favorisce le due aree metropolitane

Zona/Anno	**1990**	**2000**	**2010**	**2020**
Panamá	1,000,099	1,388,000	1,713,000	1,900,000
Colón	146,336	204,000	242,000	492,000

Fonte: World Population Review (2021). Population of Cities in Panama. Tratto da https://worldpopulationreview.com/countries/cities/panama (ultimo accesso 12 agosto 2021).

Tabella 5. Distretti dell'area metropolitana di Panama City

Distretto	1990	2000	2010	2020
Panamá	596,697	708,438	880,691	1,183,000
San Miguelito	248,443	93,745	315,019	321,501
Arraiján	63,235	149,918	220,779	296,188
La Chorrera	91,724	124,656	61,470	161,232
Totale area metropolitana di Panama City	1,000,099	1,276,757	1,577,650	1,861,921
Totale	2,000,198	2,353,514	3,055,609	3,823,842

Fonte: World Population Review (2021). Population of Cities in Panama. Tratto da https://worldpopulationreview.com/countries/cities/panama (ultimo accesso 12 agosto 2021)

Negli ultimi dieci anni il Paese ha guadagnato poco meno di 700,000 abitanti, di cui la metà nella provincia di Panama. Inoltre, nel decennio precedente e in quello successivo al nuovo millennio, questi tassi erano ancora più evidenti.

Infatti, mentre il tasso di crescita nazionale è sceso dal 2% tra il 1990 e il 2000 all'1,8% tra il 2000 e il 2010, quello della provincia di Panama era leggermente al di sopra del tasso nazionale, con una media del 2,2%. Tuttavia, questa cifra era scesa dal 2,6% rispetto al decennio precedente ed era molto al di sotto dei tassi compresi tra il 4 e il 4,7% osservati negli anni '60 e '70.

La crescita di Colón è stata contenuta negli anni '60, con una media del 2,6%; tra il 2000 e il 2010, tuttavia, il suo tasso di crescita dell'1,7% era inferiore a quello di Panama City, così come il tasso di crescita nazionale dell'1,8%.

L'area metropolitana di Colón è composta da 7 *Corregimientos*, mentre il

distretto di Colón è composto da 14. L'area urbana di Panama City conta circa 1.2 milioni nel 2020, con un aumento di 300,000 abitanti in un decennio. La periferia urbana comprende aree urbane come San Miguelito, con 320,000 abitanti, e il Comune di Arraiján con quasi 300,000 abitanti, quasi tutti arrivati negli ultimi 4 decenni, dal momento che solo 20,000 sono stati registrati nel 1970.

Situato nel cuore di una regione agricola, La Chorrera avanza costantemente verso la capitale offrendo una casa a più di 161,000 abitanti a meno di un'ora di viaggio dalle zone di lavoro di Panama City.

Sebbene vi sia una marcata differenza tra le due città in termini demografici, bisogna riconoscere che Colón gode del primato tra i porti, grazie alla sua posizione sui Caraibi; oggi è il secondo porto più trafficato dell'America Latina, dopo quello del Brasile. Panama City, al contrario, beneficia del suo ruolo di capitale attraverso fiorenti industrie di servizi che trascendono la sfera nazionale.

Prima di esaminare le trasformazioni del primo decennio del XXI secolo, va notato che due sviluppi significativi hanno plasmato gli sforzi verso la diversificazione economica e hanno posto le basi per l'attuale processo di globalizzazione:

1. La Zona Franca di Colón, creata nel 1948, occupa una posizione di rilievo perché è diventata il 2° porto franco più grande del mondo[88]. Il suo ruolo nella redistribuzione commerciale ai paesi del Centro e Sud America è indiscutibile. Le dimensioni dell'attuale struttura portuale di Colón e la diversità di posti di lavoro che offre alla gente del posto ne sono una testimonianza.
2. La creazione del Centro finanziario internazionale a Panama City risale

[88] *Ibid.*

al 1970 e beneficia di fattori chiave come la stabilità politica, il dollaro americano e l'apertura agli investimenti in una società urbana sempre più cosmopolita. Queste condizioni hanno attratto più di 90 banche nazionali e internazionali in un distretto della capitale sempre più specializzato in finanza e commercio.

Inoltre, con l'avvento del nuovo millennio ci sono stati un numero evidente di cambiamenti che hanno accelerato il processo di globalizzazione. Nel 2000, primo anno di totale indipendenza, e in un contesto di perdurante dipendenza dal canale, dalla zona di libero scambio e dal Centro Finanziario, era necessario un unico modello economico che avrebbe dovuto soddisfare la domanda logistica globale in un momento di crescente volumi degli scambi e forte crescita del commercio asiatico (il 20% del commercio cinese passa attraverso Panama), assecondando anche la nuova domanda dai paesi dell'America Latina.

La strategia di Panama è stata quella di fare qualcosa di più che semplicemente trarre profitto dal transito sicuro del commercio globale implementando forme più diversificate di sviluppo economico.

La privatizzazione dei porti dopo il 1996 ha consentito la creazione, da parte di operatori globali, di nuove strutture portuali sia a Colón che a Panama City.

L'Autorità del Canale di Panama ha generato i mezzi per soddisfare le sue ambizioni migliorando il trasporto marittimo, aumentando i prezzi dei pedaggi e lavorando al vasto progetto di costruzione del 21° secolo.

Tabella 6. Strumenti per aumentare il livello di competizione

Spedizione marittima
Il canale prima di tutto, sotto la gestione dell'Autorità del Canale di Panama
Miglioramento della navigazione nel canale negli ultimi 10 anni
Ampliamento della capacità del canale
Porti su ogni oceano:
Creazione di 3 porti a Colón (2° porto più grande dell'America Latina) e 2 porti a Panama City
Aree di stoccaggio dei container e terminal delle navi da crociera su entrambi gli oceani
Distretti logistici
Operatori di transito marittimo globale
Servizi alle navi, manutenzione delle navi, vendita di carburante
Assicurazioni, agenzie marittime, immatricolazione delle navi
Lo sviluppo di tutti i collegamenti di trasporto e comunicazione
Collegamenti stradali, autostradali e ferroviari tra i due porti
Collegamenti aerei, rete in fibra ottica, oleodotto

Fonte: Sigler 2013, *Op. cit.*

Questi progetti hanno inviato un messaggio forte al resto del mondo commerciale circa la volontà di questo piccolo paese di rimanere una grande rotta marittima adattando il canale alla crescita della capacità di navigazione.

Dal 2000, il canale è rimasto una fonte di reddito molto significativa, nell'ordine dell'8% del PIL e oltre il 15% delle entrate del governo.

Le conseguenze di questa ristrutturazione delle attività hanno trasformato la zona centrale, che è diventata una piattaforma logistica sempre più complessa e globale per rispondere a una domanda sempre maggiore.

All'interno della zona, sull'ultimo dei terreni militari, come l'ex complesso e aeroporto militare della base aeronautica di Howard, rimangono una serie di siti di livello mondiale disponibili per investimenti pubblici e privati attuali e futuri in strutture moderne. Sulla sponda del Pacifico, all'imbocco del canale, la superficie disponibile consente l'insediamento di un centro di trasporto aereo, di un centro di riparazione aeronautica e di un porto industriale con un deposito container e una zona franca industriale. Il fiore all'occhiello di questo nuovo settore sarà il completamento del mega porto di Farfán.

L'approccio è quello della logistica a valore aggiunto, che mira a ridurre sia i tempi di transito che i costi di attività della logistica, a causa dell'internazionalizzazione del settore terziario associata alla diversificazione del valore imbrigliato dalla posizione unica del canale. Questa posizione ha facilitato la crescita della compagnia aerea COPA, che ha trasformato l'aeroporto di Tocumen in un hub di alta qualità, con voli verso tutte le principali città del Nord e del Sud America. Dal novembre 2013, Air France-KLM ha iniziato a sviluppare diversi voli settimanali per Panama, inclusi 5 voli settimanali da Parigi.

A una distanza di 60 km l'una dall'altra, Panama City e Colón si completano a vicenda più di quanto competono tra loro. Lo sviluppo delle attività terziarie

beneficia di queste esternalità positive. Le attività commerciali rivolte a un numero crescente di visitatori e residenti sono ospitate in vasti centri commerciali nelle due città.

Questi centri commerciali sono collegati al turismo dello shopping generato dal mondo degli affari e dal turismo internazionale. Questa nuova attività ha introdotto a Panama una clientela latinoamericana che prima si sarebbe recata a Miami per i propri acquisti e alcuni servizi. I centri commerciali beneficiano anche del boom dell'industria delle crociere nei Caraibi con migliaia di visitatori che sbarcano, soprattutto a Colón, a causa della crescita del turismo nei Caraibi.

Inoltre, a Panama City si è approfondita la specializzazione in ambito finanziario e decisionale per la presenza del Centro Finanziario Internazionale e delle sedi centrali delle aziende, che sempre più scelgono questa piattaforma naturale di scambio tra due oceani, tra l'est americano e le coste occidentali, e tra l'Asia e l'Europa.

L'arrivo delle sedi regionali e delle istituzioni internazionali è stato reso possibile da interessanti misure legali e fiscali, nonché dalla disponibilità di terreni ed edifici nell'ex zona dei canali americana, in particolare nei pressi del parco tecnologico di Ciudad del Saber lungo il canale.

Nel corso degli ultimi anni, vi si sono stabilite sedi regionali di aziende globali dell’elettronica, come Samsung e Dell, delle spedizioni come DHL, e agenzie di istituzioni internazionali come la sede del Programma delle Nazioni Unite per lo sviluppo e l’UNICEF In un ambiente competitivo, la scelta fatta da queste organizzazioni invia un segnale chiaro ad altre città dell'America Latina.

Dunque, Panama City, e sulla sua scia Colón, in base a questo forte e rapido processo di internazionalizzazione, hanno avviato un processo che potrebbe renderle a tutti gli effetti città globali, così come suggerito dall'arrivo delle sedi

regionali di alcune multinazionali.

Sebbene possa essere così, le due città prese insieme, tuttavia, non costituiscono un centro di comando. La piazza finanziaria, ad esempio, agisce solo come ricevitore dei flussi di capitale e le sue agenzie sono di portata meramente regionale.

La priorità è stata data all'arena internazionale, con l'obiettivo di competere con successo contro rivali vicini situati in tutto il mondo. Lo sviluppo di Panama come metropoli non è un prodotto della sua base territoriale ma è indotto dalla crescente globalizzazione dell'economia.

In effetti, lo sviluppo attuale non è legato al dinamismo regionale della nazione e dei suoi 1.2 milioni di abitanti che vivono al di fuori della zona centrale. Tuttavia, i suoi impatti sono tutt'altro che trascurabili e interessano l'intero Paese.

Inoltre, la spettacolare crescita del mercato immobiliare residenziale è una risposta ai forti messaggi inviati dagli investimenti pubblici ed è anche stato causato dallo spostamento dell'economia verso i settori terziari. L'attrazione di nuove attività commerciali ha generato la necessità di uffici e alloggi per i dirigenti internazionali e per i nuovi arrivati, come i pensionati americani che sono attivamente incoraggiati a stabilirsi in questo paese dinamico, tropicale e sicuro con buone infrastrutture. A questi gruppi sono offerte agevolazioni fiscali e amministrative.

La fornitura di sicurezza è essenziale per sostenere questa domanda, come lo è per i settori logistico e commerciale.

Negli ultimi decenni, il paesaggio urbano è stato profondamente segnato dalla nuova urbanizzazione, che emula il modello internazionale. Diverse decine di torri di oltre 45 piani, 6 delle quali alte più di 300 metri, si sono innalzate su un

tessuto urbano poco denso, oltre a offrire comfort, vista sul mare e persino una denominazione di sostenibilità ambientale.

La città ha improvvisamente perso il suo fascino provinciale per un aspetto degno delle città asiatiche o di uno stato ricco di petrolio. La nuova architettura non considera più solo il luogo o i residenti locali, ma è interessata solo a ciò che è redditizio e all'espressione formale dell'efficienza che dovrebbe rappresentare. Inoltre, è monumentale, spesso appariscente, e il suo obiettivo è un'eccellenza tecnica senza precedenti.

Il settore della proprietà privata è guidato dall'internazionalizzazione dell'economia degli edifici, dei lavori pubblici e dei materiali, nonché dalla globalizzazione dei meccanismi di finanziamento, dei servizi e delle reti (collegamenti via cavo).

Le agenzie regionali di aziende e istituzioni globali hanno recentemente iniziato a scegliere Panama per impegnarsi con filiali dell'America Latina e dell'Asia, al fine di beneficiare del suo ambiente imprenditoriale e del suo sistema finanziario ben sviluppato. Questa architettura ha proietta un simbolo della loro appartenenza al sistema internazionale che legittima il successo dell'intera città agli occhi del mondo.

Il processo di specializzazione terziaria comporta anche alcune ripercussioni sullo stile urbano complessivo della città, nello sviluppo di edifici per uffici dall'aspetto decisamente internazionale, nonostante gli sforzi per trovare uno stile panamense (i terminal delle navi da crociera a Panama City e Colón). Inoltre, vicino alla Zona del Canale, sembra che sia stato mantenuto uno stile neo-americano, riproducendo così l'aspetto del campo militare tropicale del XX secolo.

A Panama City, la ricostruzione urbana è stata associata a una grande espansione dell'ambiente, costruendo verso l'alto per raggiungere il cielo (e

ottenere una vista sul mare). La reintegrazione dell'area americana ha portato al recupero di aree portuali e terreni militari abbandonati nell'ex Zona del Canale negli ultimi due decenni, con altri sontuosi e vasti progetti come il Panamá Pacifico (1400 ettari) e il già citato mega porto di Farfán sui terreni dell'ex base aeronautica di Howard.

Altrove, in città, è in corso la densificazione delle periferie urbane, soprattutto attraverso il parziale risanamento del centro storico (Casco Antiguo), ma anche al di là del quartiere degli affari e della penisola di Paitilla. Allo stesso modo, a Colón, la riabilitazione del centro storico è stata molto difficile, ma non era più possibile tenerne conto come negli ultimi decenni.

La proprietà commerciale è anche molto visibile nel paesaggio urbano, con vasti centri commerciali che superano di gran lunga il potere d'acquisto dei consumatori panamensi.

Nelle due città portuali, la classe media e quella operaia trovano alloggio in vaste proprietà periferiche, pianificate e non, che si estendono lungo la Panamericana e le sue strade secondarie. Centinaia di singole case acquisite attraverso crediti a lungo termine occupano le foreste e i terreni agricoli più vicini alla strada, bloccati qua e là solo da aree protette, come il perimetro ben custodito dell'Autorità del Canale di Panama.

Lo sviluppo della proprietà privata ha seguito il modello visto nelle città dell'America Latina, con un'offerta di case tra i 40.000 ei 100.000 dollari statunitensi tramite prestiti a lungo termine. Si tratta di una risposta alla domanda abitativa che sostiene anche la crescita economica. A partire dal 2010, il settore delle costruzioni ha rappresentato 40,000 posti di lavoro e 20,000 nuove abitazioni all’anno.

Inoltre, nel luglio 2014, il governo ha lanciato un progetto a livello nazionale e un progetto di rinnovamento urbano a Colón che coinvolgeva 25,000 abitanti,

la costruzione di 5,000 unità abitative e un prestito di 500 milioni di dollari.

Il boom del turismo ha lasciato un impatto sempre più visibile sulla regione centrale e sul suo sviluppo periferico, grazie all'attuazione di una politica di sviluppo e pubblicità che ha rafforzato l'immagine di tutto il Paese negli ultimi due decenni. Sia gli operatori che i privati beneficiano del miglioramento infrastrutture determinate dalla necessità di collegamenti di trasporto e comunicazione tra le due città.

Gli investimenti pubblici stanno facilitando il fabbisogno di hotel e località balneari da parte del settore internazionale. I numerosi parchi protetti e la diversità ecologica del paese hanno sostenuto un'industria degli alloggi per le vacanze in tutto il paese, mentre l'industria degli alloggi per affari è divisa tra diversi quartieri delle grandi città. In entrambe le città sono stati costruiti anche terminal per navi da crociera.

Colón è diventata un'importante base per le crociere ai Caraibi, che offrono anche una giornata a Panama City, con visita del centro storico, del quartiere degli affari e di un centro commerciale.

La dinamica metropolitana si estende così oltre la regione centrale per includere spazi turistici periferici ad essa legati. I progetti infrastrutturali, idrici, igienico-sanitari e stradali, che si estendono anche ai progetti di estensione del possesso di terreni rurali competono con una rivitalizzazione del territorio attraverso nuovi valori locali, o addirittura regionali.

Nel 2007, la Banca mondiale e la Banca interamericana di sviluppo hanno prestato 27 milioni di dollari per la modernizzazione della gestione del territorio nella regione metropolitana. Catasti obsoleti e la mancanza di regolarizzazione della proprietà fondiaria rappresentano un grave vincolo per una gestione efficiente, soprattutto nel contesto di un rapido ammodernamento. Infatti, nei primi anni del 2000, su 600,000 proprietà rurali o urbane, solo 216,000 sono

state censite e 160,000 sono state iscritte al catasto.

Dunque, bisogna identificare come si esprime una nuova domanda di pianificazione territoriale nella competizione tra territori a scala locale, regionale e internazionale.

Il settore della logistica globale e le strutture transnazionali hanno influenzato notevolmente la regione centrale promuovendo un contatto più stretto tra le due città portuali e creando così un corridoio logistico multimodale tra i due oceani. Inoltre, bisogna sottolineare in che modo le istituzioni locali hanno gestito, e ancora gestiscono, questa domanda globale in uno spazio limitato, oltre che limitato, e diviso tra due entità progettuali.

Ogni città è gestita da un comune (municipalità) guidato da un sindaco, eletto ogni 5 anni, e da un consiglio comunale. Nel 1997 la zona centrale è stata suddivisa in tre sottoregioni, al fine di migliorare la regolamentazione degli usi del suolo; queste sono state delineate e suddivise in settori di pianificazione che includevano anche zone speciali in cui era prioritaria la conservazione delle risorse naturali.

Panama City e Colón appartengono ciascuna a un governo autonomo restituito, all'area metropolitana del Pacifico e all'area metropolitana dell'Atlantico.

Ogni zona comprende una serie di distretti diversi, a loro volta suddivisi in *Corregimientos*. Nonostante la disuguaglianza nell'area tra di loro, si è ritenuto meglio mantenere aree di gestione distinte. Per Colón, sembra che la sfida sia mantenere l'indipendenza per evitare di essere “avvolta” da Panama City.

Il passato piano di sviluppo urbano del ministero dell'edilizia riconosce una terza sub-regione, considerata una zona speciale di importanza critica: il bacino del Canale di Panama. Questa regione non ha una città dominante, ma

piccole comunità dormitorio in cui i residenti cercano di trarre vantaggio dalla loro posizione lungo la strada tra i due porti trovando lavoro nell'uno o nell'altro, a meno di un'ora di viaggio in ciascuna direzione.

La legge sull'autorità del canale conferisce all'Autorità del Canale di Panama i poteri di controllo per limitare il più possibile l'urbanizzazione del corridoio percorso inter-istmo. Questa preoccupazione per un territorio in situazione critica implica la necessità di un approccio diverso da quello di una sub-regione metropolitana.

Di conseguenza, sono necessarie le modalità di gestione della manutenzione, tutela e conservazione delle risorse che incidono sulla qualità e quantità dell'acqua per l'esercizio del canale. La deforestazione dei bacini idrografici del canale inibisce il movimento della navigazione, ma incide anche sui consumi urbani, soprattutto durante i periodi di siccità (El Niño).

Nel Paese, l'insieme delle due aree metropolitane costituisce di fatto un'unica “area metropolitana”. Questa situazione ha implicazioni per la gestione intercomunale. Ogni città funge da centro per i suoi comuni periferici, e anche per i centri abitati lineari che fiancheggiano le strade principali, la Panamericana e il percorso inter-istmo: Panama City-Colón non è esente dal modello latinoamericano di crescita urbana incontrollata, con le sue pressioni sui terreni rurali e periurbani, nonché su strutture e infrastrutture.

Da due decenni circa, i collegamenti veloci sono un valore aggiunto dello sviluppo della logistica. Le autorità lo hanno capito e hanno orientato gli investimenti pubblici verso strade e autostrade che attraversano la zona centrale e circondano la capitale e Colón.

Nella corsa globale tra porti, l’evitare di perdite di tempo e la multi modalità rimangono priorità chiave. Tuttavia, per una serie di motivi, solo ora si stanno realizzando rapidi collegamenti tra le due città. Un'interruzione dei lavori durata

più di dieci anni ha reso difficile l'incrocio con la strada satura del percorso inter-istmo.

L'accesso ad Arraiján, La Chorrera e al nord è fornito da due ponti sul canale; il secondo (Ponte del Centenario) è stato costruito a partire dal 2002 vicino al primo (Ponte delle Americhe), costruito nel 1962. Panama City è stata dotata di una strada costiera nel 2010 che si estende sulla baia ed è in parte costruita su palafitte. Questo percorso di 7,5 km collega l'aeroporto al quartiere degli affari, con un progetto contestato per un percorso sotto il centro storico che emergerebbe sul canale. Restano da realizzare la realizzazione di un collegamento tra Howard e i ponti sul canale, la finalizzazione del corridoio nord e, a sud, il collegamento dell'aeroporto di Tocumen con il terminal merci.

Dal 2012 i collegamenti tra i quartieri residenziali e i luoghi di lavoro sono stati migliorati nell’area metropolitana di Panama City, con una linea di autobus di 14 km a corsie segregate.

La Panama Financial Tower (69 piani) è stata progettata lungo questo nuovo percorso attraverso il quartiere di Calidonia (risalente all'inizio del XX secolo). Un terzo della Torre è stato dedicato a numerosi enti statali legati al settore finanziario, come il Banco Nacional con un albergo con 172 camere, un centro commerciale e alcuni uffici.

Le questioni ambientali rimangono un'area di preoccupazione, con la pressione del terreno esercitata su aree boschive o terreni agricoli e sulle mangrovie. L'urbanizzazione alla periferia di Panama City e Colón ha, ovviamente, assorbito terreni coltivati, aree boschive e centri urbani più antichi. Nel frattempo, si è verificato un certo grado di invasioni di terra nelle aree protette, anche se su scala limitata con l'Autorità del Canale di Panama che ha saldamente sotto controllo l'intera area dedicata alla navigazione sul canale, e ciò include le aree circostanti, che sono state saggiamente dichiarate aree protette più di 30 anni fa. La nuova infrastruttura stradale passa attraverso

le aree protette, e anche le spiagge. Mentre Panama ha quindi giocato per diversi anni la carta della protezione a livello nazionale, sembrerebbe che la risposta urbana sia meno stringente. Le città della regione centrale sono state oggetto di un'urbanizzazione troppo rapida e stanno cercando di soddisfare la domanda di servizi urbani con i mezzi più rapidi possibili. Gli eventi che hanno avuto luogo nel gennaio 2011 in relazione all'acqua potabile ricordano la fragilità di questa città e le sue aspirazioni globali.

L'obiettivo di essere una città globale è apparso per la prima volta nella legge sull'urbanistica del 2009, che ha fissato nuovi standard. Un'altra legge del 2006 aveva già presentato un nuovo quadro normativo per la pianificazione del territorio e, in particolare, per l'agevolazione della crescita armonica delle città, in modo tale che l'interesse comune fosse privilegiato rispetto a quello privato.

Il concetto di eco-quartiere è apparso per la prima volta con Panamá Pacifico, un'area residenziale verde di 1400 ettari con le torri sulla costa e nel quartiere degli affari che pretendono di essere ecologicamente sostenibili e la Ciudad del Saber, polo tecnologico e istituzionale dal 2011, ha un piano per la gestione integrata dei rifiuti solidi riciclabili. La costa del Pacifico sperimenta condizioni di siccità relative negli anni normali, che diventano gravi durante i periodi di El Niño. La concorrenza tra la domanda urbana e l'acqua necessaria per il transito attraverso le chiuse è a volte agguerrita. Affrontare il problema dell'acqua potabile è una parte fondamentale del progetto di espansione del canale, insieme all'innalzamento del livello dell'acqua nel lago Gatún e al parziale recupero dell'acqua dalle chiuse per le piscine.

È quindi evidente che in un'area così ristretta è necessaria una gestione a livello metropolitano che verrà discussa nelle sezioni seguenti.

3.2. Panama e le sfide dell'economia globale

Al fine di migliorare le prestazioni dell'economia panamense futura rispetto a quella globale, bisogna considerare non solo lo stato attuale del paese ma anche come questa sia arrivata ad ottenere un determinato scenario economico finanziario.

Secondo la Banca Mondiale, il miglioramento delle basi microeconomiche dell'economia nazionale include, tra le altre cose, una sostanziale riduzione della proprietà statale e della gestione delle attività produttive e l'eliminazione dei sussidi e delle tasse che distorcono i prezzi.

Il governo di Panama ha privatizzato molti settori dell'economia a metà degli anni '90, come le centrali idroelettriche che forniscono la maggior parte dell'elettricità utilizzata nel paese, le telecomunicazioni e i porti.

Tuttavia, il governo ha mantenuto una quota di proprietà del 49% non di controllo nelle attività di generazione di elettricità e telecomunicazioni e una quota di proprietà del 10% nei porti. Inoltre, la società di trasmissione dell'energia elettrica, ETESA, rimane un'entità interamente di proprietà statale[89].

Poiché si tratta di un'impresa del settore pubblico, è importante ricordare la già citata autorità amministrativa che svolge un ruolo sovradimensionato nell'economia di Panama, ovvero l'Autorità del Canale di Panama, che ha preso il pieno controllo del Canale nel 2000.

Durante la transizione l'Autorità ha venduto le sue navi da carico, la sua ferrovia e altri beni non essenziali, come i porti su entrambe le estremità del canale, per concentrarsi esclusivamente sul movimentare il traffico attraverso

[89] ETESA (2021). ETESA. Tratto da https://www.etesa.com.pa/ (ultimo accesso 24 agosto 2021).

il canale in modo rapido, sicuro ed efficiente. Da questo, emerge come l'Autorità del Canale di Panama è diventata un rato modello di impresa pubblica ben gestita nel paese e nell'intera regione.

Negli ultimi due decenni c'è stata una pausa nell'attività di privatizzazione, anche se forti candidati per la privatizzazione in futuro includono l'autorità idrica, il centro congressi e alcune parti del sistema sanitario pubblico e, meno probabilmente, COTEL, il sistema postale nazionale[90].

A causa dell'opposizione politica interna queste privatizzazioni sono state bloccate nei primi anni del passato decennio ed è stata ritirata una proposta che avrebbe consentito la cessione delle restanti quote statali nelle imprese parzialmente privatizzate ed è stato fatto naufragare anche un disegno di legge volto a regolamentare i partenariati pubblico-privato.

Nel corso degli ultimi anni, l'amministrazione Varela (2014-2019) ha anche tentato altre vendite di alcuni beni statali. Un'altra vittima delle manifestazioni violente degli ultimi anni è stata l'abrogazione di una legge che avrebbe consentito la vendita di terreni pubblici nella Zona Franca di Colón.

Infine, tutti i media di Panama sono di proprietà privata, tranne una rete televisiva statale (su un totale di sei) e una stazione radio (su un totale di circa 100).

A Panama i sussidi sono principalmente destinati ai settori dei trasporti, dell'elettricità e dell'alimentazione. Gli autobus e il sistema metropolitano di Panama City, inaugurato circa un decennio fa, sono i principali destinatari delle sovvenzioni governative nel settore dei trasporti.

Questi sussidi, in particolare quelli per il sistema metropolitano, aggiungono

[90] COTEL (2021). Correos Panama. Tratto da https://www.correospanama.gob.pa/ (ultimo accesso 24 agosto 2021).

ulteriore pressione allo stress del bilancio di Panama e complicano la capacità del governo di conformarsi alla legge per la Responsabilità Sociale e Fiscale obbligatoria fino alla fine della riduzione del deficit del settore pubblico non finanziario.

I sussidi per il cibo, che costituiscono circa un terzo dell'indice dei prezzi al consumo, e per l'elettricità, insieme ai sussidi per i trasporti, generano una distorsione verso il basso del tasso reale di inflazione.

Nel recente passato, anche prima di assumere l'incarico di Presidente nel luglio 2014 (essendo stato vicepresidente dal 2009 al 2014 e Ministro degli Esteri da luglio 2009 ad agosto 2011), il presidente Varela, a causa dell'aumento dei prezzi alimentari, aveva minacciato di imporre controlli sui prezzi degli alimenti e questo non solo ha aggiunto incertezza al tasso di inflazione reale di Panama, ma ha anche rischiato di creare future carenze alimentari e “mercati neri” dei prodotti di primo bisogno.

Tuttavia, è importante ricordare che, così come altri paesi come l'Egitto e le sue entrate derivanti dal Canale di Suez e il Cile e le sue entrate da Codelco, la società mineraria statale cilena che produce rame, i pedaggi del canale di Panama sono significativi e, anche grazie al progetto di modernizzazione, una fonte crescente di entrate governative non fiscali.

L'altra importante fonte di entrate governative non fiscali, che potrebbero diminuire nel medio termine, sono le entrate tariffarie sulle importazioni, poiché i vari accordi di libero scambio verranno introdotti gradualmente nei prossimi anni.

Migliorare l'amministrazione fiscale del paese aiuterebbe anche a mantenere i disavanzi fiscali di Panama pari o vicini agli obiettivi imposti dalla legge per la Responsabilità Sociale e Fiscale. A tal fine, è stata costituita una unità speciale peri grandi contribuenti al fine di migliorare la riscossione delle

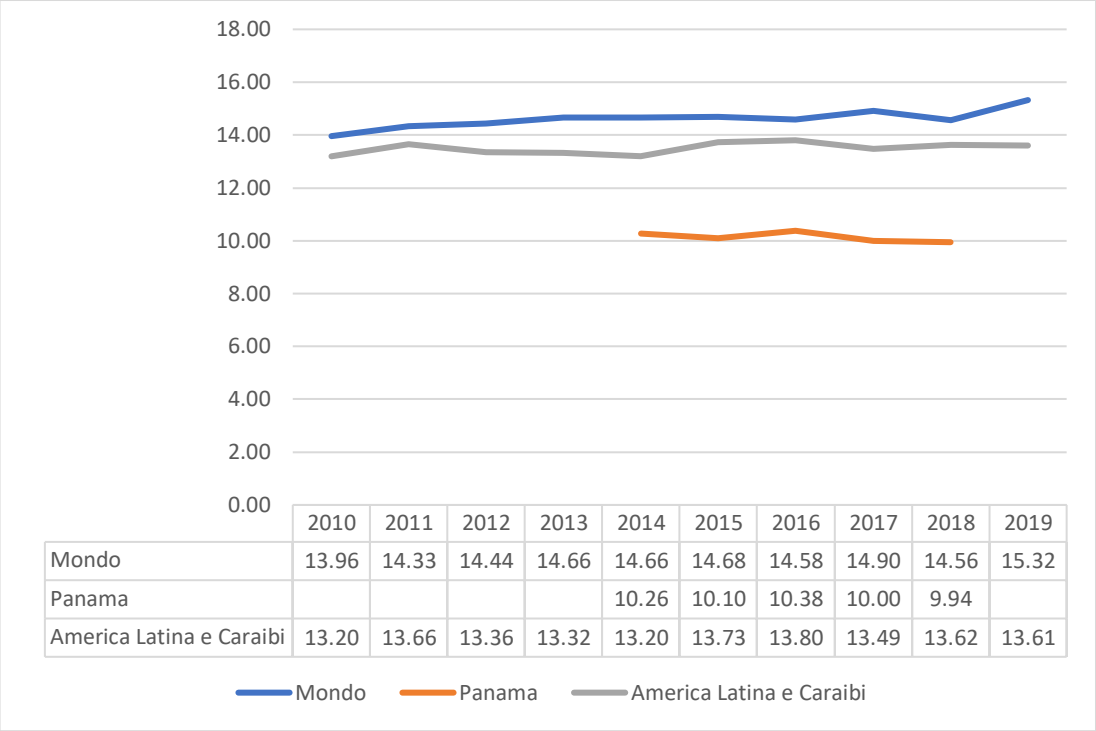
imposte principalmente tra circa 70 grandi società i cui pagamenti fiscali rappresentano circa il 25% dell'imposta sul reddito totale riscossa

Negli ultimi due decenni, Panama ha attuato molte riforme fiscali, e, in particolare quelle avvenute nei primi anni del nuovo millennio, hanno notevolmente abbassato le aliquote fiscali sul reddito, aumentato l'imposta sul valore aggiunto (IVA) e ampliato la base imponibile colmando le scappatoie e migliorando adempimenti fiscali. Tuttavia, le aliquote IVA e il rapporto entrate IVA/PIL a Panama rimangono ben al di sotto di quelli della regione, nonché al di sotto della media dei paesi a reddito medio.

Più in generale, secondo la Banca Mondiale, Panama è ancora molto in ritardo rispetto alla media mondiale e alla sua regione (America Latina e Caraibi) nel suo rapporto entrate IVA/PIL con un valore di 9.94 nel 2018 (ultimo anno disponibile) contro il 13.62 della media degli altri paesi appartenenti alla stessa area geografica e il 14.56 della media globale (Figura 2)[91].

[91] The World Bank (2021b). Tax Revenue (% of GDP). Tratto da https://data.worldbank.org/indicator/GC.TAX.TOTL.GD.ZS?contextual=aggregate&end=2018&locations=PA&start=2014&view=chart (ultimo accesso 24 agosto 2021).

Figura 2. Entrate fiscali (% del PIL) di Panama nel periodo 2010-2019 (2014-2018 per Panama) confrontati con la media dei paesi dell'America Latina e Carabi, e resto del Mondo



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mondo	13.96	14.33	14.44	14.66	14.66	14.68	14.58	14.90	14.56	15.32
Panama					10.26	10.10	10.38	10.00	9.94	
America Latina e Caraibi	13.20	13.66	13.36	13.32	13.20	13.73	13.80	13.49	13.62	13.61

Fonte: The World Bank (2021b). Tax Revenue (% of GDP). Tratto da https://data.worldbank.org/indicator/GC.TAX.TOTL.GD.ZS?contextual=aggregate&end=2018&locations=PA&start=2014&view=chart (ultimo accesso 24 agosto 2021).

Dunque, emerge come il sistema fiscale del paese soffre ancora di una serie di esenzioni su dazi doganali, imposte sul reddito delle società, imposte sulla proprietà e IVA, sebbene le sopra citate riforme fiscali di inizio millennio siano state in grado di ridurre le perdite di oltre il 10% delle entrate fiscali.

Per sostenere le debolezze nel settore finanziario di Panama, il Programma di valutazione del settore finanziario ha raccomandato una serie di passaggi a tal fine. Le riforme che sono state o sono in corso di attuazione includono

nuove normative per ridurre i rischi per le banche che si concentrano su una migliore supervisione bancaria attraverso la revisione dei requisiti patrimoniali e degli standard di rendicontazione per le banche e una migliore supervisione delle compagnie assicurative e dei mercati mobiliari.

Inoltre, poiché Panama continua ad ancorarsi più saldamente all'economia globale, nel corso degli ultimi anni le autorità hanno iniziato a sviluppare il mercato dei capitali della nazione costruendo un'unica curva dei rendimenti tra le obbligazioni nazionali e globali mediante una doppia quotazione ed estendendo il “market making” a obbligazioni globali.

Inoltre, nel recente sondaggio Doing Business della Banca Mondiale, che raccoglie regolarmente informazioni da imprenditori e manager che operano in un ampio insieme di paesi sui costi per avviare imprese e attività economiche, nel 2019 Panama è stata classificate come il paese che presenta il costo più basso paese dell'America Centrale e nei primi posti nella stessa categoria per quanto riguarda la zona dell'America Latina[92].

Riguardo ai collegamenti globali di Panama, bisogna sottolineare come l'adesione di qualsiasi economia nazionale alla più ampia economia globale sta diventando indispensabile per migliorare il benessere materiale di una nazione. È senza dubbio che il modello di sviluppo di successo attuato da un paese come Cina negli ultimi decenni è, in parte, dovuto al suo impegno con l'economia mondiale dopo decenni di autarchia economica. I consumatori traggono vantaggio dal commercio liberalizzato avendo più scelta di beni, spesso a prezzi inferiori e/o di qualità superiore. Una maggiore concorrenza affrontata dai produttori nazionali dai beni importati riduce il potere di determinazione dei prezzi dei produttori nazionali e fornisce incentivi cruciali per migliorare l'efficienza e la produttività.

[92] Doing Business (2020). Panama. Tratto da https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/p/panama/PAN.pdf (ultimo accesso 25 agosto 2021).

Le prospettive di maggiori esportazioni (in parte per pagare l'aumento delle importazioni) aumentano sia l'occupazione nazionale che il reddito.

La liberalizzazione del conto capitale, a condizione che il sistema bancario nazionale sia sufficientemente forte, insieme a un tasso di cambio unitario e basato sul mercato, può conferire vantaggi sia ai mutuatari che agli investitori. Tassi di interesse più bassi per i mutuatari e migliori rapporti rischio/rendimento per gli investitori, nonché una maggiore disciplina sulle finanze pubbliche imposte da questi mercati dei capitali aperti completano i vantaggi forniti da un conto commerciale liberalizzato.

È importante notare che gli esperti di politica stanno ancora discutendo il calcolo costi/benefici per i paesi in via di sviluppo della piena liberalizzazione del conto capitale alla luce della crisi finanziaria asiatica alla fine degli anni '90 e del crollo finanziario negli Stati Uniti e in Europa un decennio dopo. Infine, fornire un ambiente legale, fiscale e normativo che sia all'avanguardia per gli investimenti esteri è fondamentale per attrarre e mantenere il capitale finanziario, le nuove tecnologie e il talento manageriale tanto necessari per l'economia nazionale.

Mentre entra nel suo secondo secolo di servizio all'economia globale, non sarebbe inesatto dire che il Canale è il bene più prezioso di Panama. A causa della sua importanza geopolitica nel fornire un collegamento marittimo tra l'Oceano Atlantico e il Pacifico, per quanto paradossale possa sembrare, dal 1994, Panama ha eliminato il suo esercito permanente attraverso un divieto costituzionale, riconoscendo che gli Stati Uniti difenderanno il Canale, e la sovranità del Paese, alla luce della sicurezza nazionale e degli interessi commerciali di vasta portata dell'America.

L'ampliamento e l'ammodernamento del canale e delle sue infrastrutture ausiliarie, iniziati nel 2007 e durati circa un decennio, avevano come fulcro del progetto la costruzione di una terza corsia di chiuse per consentire il transito

delle navi post-Panamex, ovvero quelle navi che a causa delle loro dimensioni, come le superpetroliere e le navi portacontainer, non possono transitare nelle chiuse dell'originale canale di Panama.

Di conseguenza, per transitare dall'Oceano Atlantico a quello Pacifico (e contrario) dovevano necessariamente doppiare l'intero continente sudamericano. Circa il 5% del commercio mondiale, con circa 14.000 transiti annuali, viene attualmente trasportato attraverso il Canale e, grazie al completamento del progetto di espansione, si prevede che il carico marittimo globale raddoppierà fino al 10% in quanto, in teoria, il 98% delle spedizioni mondiali può ora percorrere la rotta, evitando la lunga e pericolosa rotta di Capo Horn intorno alla punta meridionale del Sud America.

Sebbene il canale non sia soggetto agli stessi rischi geopolitici di altri posti di blocco, la pandemia di coronavirus e le condizioni meteorologiche avverse hanno creato strozzature negli ultimi mesi, ritardando il trasporto di navi portacontainer e le forniture di gas dalla costa del Golfo degli Stati Uniti.

Negli ultimi anni, Guatemala e Honduras hanno annunciato piani per costruire enormi ponti di terra tra le coste dell'Atlantico e del Pacifico, e una società cinese sta conducendo uno studio di fattibilità per la costruzione di un canale parallelo in Nicaragua. Inutile dire che un progetto di queste dimensioni e complessità avrebbe importanti implicazioni geopolitiche sia per la Cina che per gli Stati Uniti.

Panama sta seguendo da vicino questi sviluppi poiché le entrate annuali dei pedaggi del canale, secondo l'Autorità del Canale di Panama, sono di circa 2,5 miliardi di dollari annuali, ovvero circa il 6% del PIL annuo, e l'aumento del tonnellaggio futuro che dovrebbe transitare nel canale dovrebbe aumentare significativamente le entrate derivanti dai pedaggi, supponendo che il monopolio del canale di Panama continui. Inoltre, tra i nuovi importanti usi per

il canale c'è la spedizione prevista di grandi quantità di gas naturale liquefatto dagli Stati Uniti all'Asia.

La serie di progetti infrastrutturali completati, in corso e futuri, non limitati al canale, dimostra la ricerca di Panama di sviluppare il paese in un centro logistico regionale.

A tal fine il paese ha ampliato la più grande zona di libero scambio dell'emisfero occidentale (la zona di libero scambio di Colón), stipulando accordi di libero scambio con i suoi principali partner commerciali e sta puntando in modo aggressivo investimenti diretti esteri, offrendo oneri normativi agevolati e un ambiente fiscale favorevole per attirare le imprese straniere. Ad esempio, a causa delle sue favorevoli normative sulla navigazione, ci sono più navi registrate a Panama che negli Stati Uniti e in Cina messi insieme.

La zona di libero scambio di Colón (Zona Libre de Colón[93]) rappresenta quasi tutte le esportazioni di Panama e quasi i due terzi delle sue importazioni. La zona ha attratto più di 2.000 aziende, tra cui Procter & Gamble. L'impresa è stata fondata nel 1948 per modernizzare il settore dei servizi dell'economia e per semplificare il commercio regionale su larga scala. Le importazioni e le esportazioni in entrata e in uscita da questa zona di libero scambio sono dirette verso un mercato di oltre mezzo miliardo di consumatori.

A supportare questa impresa ci sono molti collegamenti di trasporto tra cui la compagnia aera COPA[94] che contribuisce per circa il 5% al PIL annuale di Panama, sei aeroporti, cinque porti oceanici all'avanguardia, moderni terminal per container, la Panamericana (che ha origine in Alaska), una ferrovia inter-istmo e, naturalmente, il Canale stesso.

[93] Zona Libre Info (2021). Directorio de la Zona libre de Colón. Tratto da https://www.zonalibreinfo.com/ (ultimo accesso 24 agosto 2021).
[94] Copa Airlines (2021). Copa Airlines. Tratto da https://www.copaair.com/es/web/gs (ultimo accesso 24 agosto 2021).

Inoltre, delle quasi 100 banche che operano nel Centro bancario internazionale di Panama City, il cuore del sistema finanziario panamense, più di 20 partecipano all'attività finanziaria della zona di libero scambio di Colón dai loro uffici nel centro commerciale della zona stessa. Lo stesso Centro bancario si è sviluppato a partire da una legge bancaria del 1970 che consente operazioni offshore condotte in stretta riservatezza e con una regolamentazione finanziaria minima[95].

Negli ultimi anni, i gruppi finanziari del Sud America hanno aumentato la loro presenza regionale a Panama, in particolare le banche colombiane che controllano quasi il 25% delle attività bancarie totali.

Allettanti sono i vantaggi fiscali per le aziende operanti nella Zona: aliquota 0% sugli utili delle riesportazioni, un dazio 0% e nessuna quota sulle importazioni o esportazioni e una tassa dello 0% sulle fatture[96].

Negli ultimi dieci anni i regimi liberalizzati di commercio e investimento hanno svolto un ruolo fondamentale nella strategia di crescita di successo di Panama. Un accordo di libero scambio con gli Stati Uniti, storicamente il più importante partner commerciale di Panama, è stato firmato da Panama nel 2007 e, dopo alcuni ritardi da parte degli Stati Uniti a causa di divergenze politiche interne su alcuni degli aspetti agricoli dell'accordo, l'accordo di libero scambio è stato ratificato dal Senato degli Stati Uniti e firmato dal presidente Obama nell'ottobre 2011.

Il trattato, entrato in vigore un anno dopo, prevede che l'87% delle esportazioni statunitensi di prodotti di consumo e industriali diventi immediatamente esente da dazi e le restanti tariffe verranno gradualmente eliminate nei prossimi anni.

[95] Economist Intelligence Unit (2008). *Panama Country Profile,* London, U.K.
[96] Zona Libre Info 2021, *Op. cit.*

Nello stesso periodo, è stato concordato un accordo di libero scambio con il Canada, che era completo e inclusivo quanto l'accordo con gli Stati Uniti, comprendente beni, servizi (incluse telecomunicazioni e finanza), flussi di investimento e offerte di appalti pubblici. Inoltre, nel 2013, è entrato in vigore l'Accordo di associazione di partenariato economico.

Questo accordo con l'Unione Europea (UE), che è stato negoziato congiuntamente con gli altri paesi dell'America Centrale, ha contribuito alla crescita regionale attuale tramite una maggiore globalizzazione. Inoltre, in base a questo accordo l'UE ha deciso di eliminare immediatamente le tariffe sulla maggior parte dei prodotti agricoli e manifatturieri e il resto entro il 2020.

Inoltre, nel corso degli anni si sono succeduti negoziati su ulteriori accordi di libero scambio con i paesi dell'Associazione europea di libero scambio e alcuni stati insulari dei Caraibi.

Riguardo all’Asia, motore della crescita nei primi due decenni del 21° secolo, e al Pacifico del Sudamerica, esistono già accordi di libero scambio con Cile, Perù, Taiwan, Sud Corea e Singapore.

Gli accordi di libero scambio regionali del Pacifico di Panama fanno parte di una strategia più ampia per rafforzare i legami con importanti partner commerciali nella regione attraverso l'Alleanza del Pacifico.

Ufficialmente, il Balboa è l'unità monetaria di Panama, ma nel 1904 è stato fissato alla parità con il dollaro USA, e oggi il balboa viene emesso solo come moneta. Poiché tutte le transazioni commerciali sono condotte in dollari americani, il paese è effettivamente legato al regime monetario degli Stati Uniti.

Tuttavia, i tassi di interesse sono storicamente superiori a quelli degli Stati Uniti, il che riflette le debolezze strutturali dell'economia e i rischi di credito

associati al “vicinato” di Panama. Panama non ha controlli valutari, quindi non ci sono restrizioni al rimpatrio dei profitti delle società straniere dalle loro operazioni a Panama.

Durante la ripresa economica degli anni '90, che ha incluso la privatizzazione di molte imprese statali discusse sopra, Panama, oltre a liberalizzare il commercio, ha aperto l'economia agli investimenti diretti esteri, in particolare nelle infrastrutture di trasporto e nel settore dei servizi di pubblica utilità.

Dalla metà degli anni 2000 c'è stato un forte aumento di questi investimenti nel settore dei servizi finanziari, evidenziato dall'acquisizione da parte di HSBC della più grande banca di Panama, Banistmo[97].

Come discusso in precedenza, il deficit delle partite correnti di Panama negli ultimi anni, innescato dalle importazioni di costruzioni legate alle infrastrutture per il canale e altri progetti, viene facilmente compensato da forti afflussi di investimenti diretti esteri, alimentando gli impressionanti tassi di crescita del PIL osservati negli ultimi due decenni. Inoltre, la serie di accordi di libero scambio concordati e attuati negli ultimi anni e discussi in precedenza incorpora tutti componenti per liberalizzare gli investimenti diretti esteri.

Con l'obiettivo di aprire il paese alla più ampia economia regionale e globale, Panama ha attratto molte società e banche straniere che operano nel paese.

Tuttavia, nel corso degli anni sono state sollevate preoccupazioni riguardo alle leggi societarie lassiste di Panama (come ad esempio con proprietà di società che sono state dimostrate da azioni al portatore senza rivelare il proprietario effettivo della società) che hanno avuto come diretta conseguenza il fatto che il paese è diventato una vera e propria calamita per le cosiddette “società di

[97] Banistmo (2021). Banistmo. Tratto da https://www.banistmo.com/wps/portal/banistmo/personas (ultimo accesso 24 agosto 2021).

comodo” e, insieme al boom immobiliare, il paese è diventato un rifugio sicuro per l'evasione fiscale, il riciclaggio di denaro e il finanziamento del terrorismo.

Secondo l'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), nel luglio 2011, dopo aver firmato un accordo con la Francia, Panama è entrata nell'elenco delle giurisdizioni che si ritiene abbiano sostanzialmente implementato lo standard per lo scambio di informazioni, ed è stata tolta dalla cosiddetta “lista grigia” dei paradisi fiscali dell'OCSE.

Infine, con l'adozione di leggi più severe per combattere l'evasione fiscale da parte dei contribuenti statunitensi (cittadini e altri), gli Stati Uniti, il più grande e importante partner commerciale di Panama, hanno implementato una Legge sulla conformità fiscale dei conti esteri denominata FATCA (Foreign Account Tax Compliance Act) che richiede alle banche domiciliate a livello internazionale di rafforzare le loro capacità allo scopo di prevenire l'evasione fiscale da parte dei contribuenti statunitensi per evitare severe multe e/o sanzioni.

Un altro aspetto importante da includere in un'economia nazionale ben gestita è una politica di governo attiva che promuova gli investimenti sociali ed economici, in particolare nei settori della riduzione della povertà, della salute, dell'istruzione e delle infrastrutture fisiche, compresi i trasporti, telecomunicazioni ed energia. A livello globale, durante gli anni '60 e '70 la rapida crescita economica ha aumentato il tenore di vita che, oltre all'aumento del reddito pro capite, si è manifestato attraverso notevoli miglioramenti nell'alimentazione, un maggiore accesso all'assistenza sanitaria e all'istruzione e, come risultato di tutti i quanto sopra, aumenti significativi dell'aspettativa di vita e riduzioni dei tassi di mortalità infantile.

Come risultato del favorevole contesto economico globale durante il decennio da quando Panama ha preso il pieno controllo del canale fino al 2008, l'inizio della Grande Recessione, il traffico complessivo del canale è cresciuto di un

terzo e il numero di container trasportati attraverso il canale è triplicato, in gran parte spiegato dall'integrazione della Cina nell'economia mondiale e dai potenti progressi tecnologici in corso nel trasporto marittimo.

Come accennato in precedenza, per ospitare la prossima generazione di navi molto grandi, le post-Panamex, alla fine del 2006 l'allora presidente Martín Torrijos si è assicurato un mandato attraverso un referendum per ampliare e approfondire il canale, un progetto iniziato alla fine del 2007 e completato nel 2016. Il progetto, che originariamente era stato preventivato a oltre 5 miliardi di dollari americani ha incluso la costruzione di una terza serie di chiuse che hanno raddoppiato la capacità del canale.

Sebbene il progetto di espansione del canale sia senza dubbio il principale evento economico dell'ultimo decennio a Panama, altri importanti progetti di opere pubbliche avviati dall'ex presidente Ricardo Martínelli (2009-2014) per un costo totale di oltre 13 miliardi di dollari americani, all'epoca circa la metà del PIL di Panama, includevano la costruzione della prima metropolitana dell'America Centrale a Panama City per un costo di 2 miliardi di dollari americani che è stata inaugurata nell'aprile 2014, un importante aggiornamento ed espansione dell'aeroporto internazionale, una nuova strada a pedaggio che collega Panama City con Colón, terminale atlantico del canale.

Non è insolito che una grande infusione di progetti di opere pubbliche sia accompagnata da accuse di corruzione, e l'amministrazione Martínelli ha avuto la sua parte con la conseguenza di aver spianato la strada al presidente Varela grazie alle sue capacità di proiettarsi come candidato anticorruzione e a favore della trasparenza.

Panama sta facendo progressi costanti nel ripulire il suo sistema bancario e la sua reputazione di paradiso per l'evasione fiscale e il riciclaggio di denaro si sta ritirando poiché il paese, che è agganciato al dollaro, con il suo citato segreto bancario che nel corso del tempo ha attirato molte "società di comodo",

sta lentamente forgiando i necessari trattati sullo scambio di informazioni fiscali per conformarsi al Forum globale dell'OCSE sulla trasparenza e lo scambio di informazioni a fini fiscali sullo scambio di informazioni sui conti.

Nel suo più recente Rapporto sullo sviluppo umano (2019), il Programma delle Nazioni Unite per lo sviluppo ha classificato Panama al 57° posto (salendo dal 62° posto rispetto all'anno precedente) su 189 paesi dichiaranti nella sua metrica chiave, l'indice di sviluppo umano[98].

Il punteggio di Panama è stato superiore alla media regionale, primo in America Centrale, davanti al Costa Rica (62°) e quarto in tutto il Sud America, dietro a Cile (43°), Argentina (46°) e Uruguay (55°). L'indice misura il rendimento medio in tre dimensioni fondamentali dello sviluppo umano: aspettativa di vita, livelli di istruzione, e tenore di vita (misurato dal PIL pro capite).

Secondo gli indicatori di governance mondiale WGI (Worldwide Governance Indicators[99]) della Banca Mondiale che riportano le classifiche percentili dei paesi rispetto al mondo per sei misure di "good governance"[100]:

1. voce e responsabilità;
2. stabilità politica e assenza di violenza;
3. efficacia di governo;
4. qualità delle regolamentazioni;
5. norme di legge;
6. controllo della corruzione.

[98] UNDP (2020). HDR 2020. Tratto da http://hdr.undp.org/en/2020-report (ultimo accesso 25 agosto 2021).
[99] WGI (2020). Worldwide Governance Indicators. Tratto da https://info.worldbank.org/governance/wgi/ (ultimo accesso 25 agosto 2021).
[100] *Ibid.*

In tutte le categorie di cui sopra la classifica di Panama è al di sotto, e per alcuni, significativamente al di sotto, del suo vicino costaricano, che si ritiene abbia i più alti punteggi regionali per la “good governance”[101].

Panama, un'economia piccola ed estremamente aperta, ha bisogno di sfruttare la sua nicchia nel settore dei trasporti globali fornendo servizi di trasporto a un livello efficiente e competitivo. Da qui l'importanza di aumentare la produttività nel suo vasto settore dei servizi.

A tal fine, Panama ha un bisogno critico di migliorare la quantità, la qualità e l'accessibilità dei suoi programmi educativi, che si estendono anche alle aree rurali poco servite.

È noto che la carenza di personale IT e di coloro che parli inglese a Panama ha limitato gli sforzi per attirare investimenti diretti esteri prima che iniziasse la grande ondata di progetti infrastrutturali, costringendo alcune aziende straniere a stabilirsi in Costa Rica e in Asia. Secondo il FMI, la crescita a medio termine è stata influenzata negativamente dalla scarsità di lavoratori istruiti e formati, in particolare nei servizi e nell’edilizia.

Mentre il paese vanta un'iscrizione alla scuola primaria quasi universale, secondo il Global Competitiveness Report 2020 del World Economic Forum, Panama ha registrato un tasso di crescita medio annuo del 2,24% per il periodo 2007-2017[102].

Il governo ha risposto a queste carenze con incentivi in denaro alle famiglie se i loro figli raggiungono determinati livelli di istruzione, un programma che si estende a oltre mezzo milione di studenti. Infine, il miglioramento della qualità dei suoi programmi educativi non si limita al miglioramento della qualità degli

[101] *Ibid.*
[102] The World Bank (2020). Quality of primary education. Tratto da https://tcdata360.worldbank.org/indicators/h27b74db8?country=PAN&indicator=559&viz=line_chart&years=2007,2017 (ultimo accesso 25 agosto 2021).

insegnanti, ma anche alla modernizzazione dell'infrastruttura educativa fisica dalle scuole ai computer se si vuole correggere il disallineamento delle competenze di Panama.

Sull'importante argomento delle infrastrutture fisiche, dal momento che Panama aspira a diventare il “fulcro” economico e commerciale delle Americhe, il governo ha puntato molto sull’aggiornamento e ampliamento della capacità ferroviaria, stradale e portuale per ospitare la continua crescita del commercio mondiale e un’economia nazionale che risulta essere poco competitiva potrebbe rappresentare un grosso ostacolo.

A tal fine, nel 1998 la Panama Canal Railway Company, una joint venture statunitense, ha vinto una concessione di 50 anni per ricostruire e gestire la ferrovia che corre parallela al canale tra Panama City e Colón.

La ferrovia ha fornito un collegamento intermodale tra i porti del Pacifico e dell'Atlantico e aggiunto un altro livello di infrastruttura di trasporto che è stata anche utile nel completare il Canale, i terminal portuali e le strade e gli aeroporti per migliorare la circolazione delle merci a livello nazionale, regionale e globale.

L'aumento del tenore di vita negli ultimi due decenni ha aumentato notevolmente la proprietà di automobili a Panama, esacerbando un problema già impegnativo di congestione stradale.

Insieme alle strade nuove e migliorate, Panama ha iniziato a razionalizzare il suo sistema di trasporto urbano migliorando la sua rete di autobus e aprendo il primo sistema di metropolitana dell'America centrale di cui si è discusso sopra. Inoltre, la tanto attesa strada a pedaggio che collega Panama City a Colón è stata finalmente completata.

Secondo la Banca Mondiale, il tasso di povertà, ovvero quella percentuale della popolazione che vive con meno di 1,90 dollari americani al giorno ai prezzi internazionali del 2011, per Panama era dell'1,2% nel 2019, ed è diminuito gradualmente dal 12,3% nel 2000[103].

L'impressionante riduzione della percentuale della popolazione che vive al di sotto della soglia di povertà nazionale può essere attribuita alla forte crescita economica nell'ultimo decennio e al programma governativo di successo “Red de Oportunidades” (letteralmente Rete di opportunità) che è stato avviato nel 2005 e fornisce denaro mensile pagamenti alle famiglie che vivono in condizioni di estrema povertà se i loro figli rispettano gli impegni sulla frequenza scolastica e le visite mediche[104].

È normale nei paesi in via di sviluppo avere grandi disparità negli standard di vita tra le aree urbane e rurali, ma a Panama questo divario è ancora più pronunciato a causa della grande quantità di progetti di opere pubbliche in corso a Panama City e nei suoi sobborghi (dove vive più del 60% della popolazione panamense) a scapito delle aree rurali, e soprattutto indigene, dove l'agricoltura a bassa produttività e ad alta intensità di lavoro è la principale attività economica.

Il governo riconosce la necessità di investire in moderne tecnologie e infrastrutture agricole per aumentare la produttività del lavoro e gli standard di vita e ridurre i tassi di povertà in queste aree del paese. Naturalmente, una maggiore produttività in agricoltura libererà lavoro che dovrà essere assorbito in altri settori dell'economia, un problema che è già comparso da molto tempo sui “radar” del governo che, come detto in precedenza, vuole parificare

[103] Knoema (2020). Panama - Poverty headcount ratio at $1.9 PPP a day. Tratto da https://knoema.com/atlas/Panama/Poverty-rate (ultimo accesso 25 agosto 2021).
[104] Republica de Panama (2021). Programa Red de Oportunidades. Tratto da https://www.mides.gob.pa/programas/programa-red-de-oportunidades/ (ultimo accesso 25 agosto 2021).

Panama con molte altre realtà globali in termini di standard di vita sociali, economici e tecnologici.

3.3. Il piano municipale di sviluppo

Nelle sezioni precedenti è stato discusso come lo sviluppo di Panama City è stato influenzato da forte motivazioni che hanno portato, nel corso degli anni, a disegnare e implementare progetti che fossero in grado di far raggiungere alla città lo status di città globale moderna.

Negli ultimi decenni, la crescita demografica delle città non si è fermata. Anzi, è cresciuto. Infatti, emersa da decenni di tumulti sociale ed economici, Panama City ha fatto, e sta ancora facendo, passi da gigante attraverso progetti inerenti a trasporto, acqua ed energia. La migrazione urbana e il cambiamento dell'uso del suolo hanno messo a dura prova la capacità e le risorse del governo nazionale di fornire beni e servizi pubblici di base, aumentando al contempo le pressioni sugli ecosistemi di supporto, i servizi ecosistemici e le risorse naturali. Ad aggravare il degrado della qualità dell'aria, del suolo e dell'acqua, la mancanza di infrastrutture urbane efficienti ha messo a rischio le forniture di acqua dolce, cibo ed energia e limita la fornitura di servizi sanitari, educativi e di trasporto di base.

Tutto ciò ha dato vita a un crescente movimento di città sostenibili, un aspetto fondamentale per il quale è stato necessario fare investimenti infrastrutturali “intelligenti” incentrati sul raggiungimento della sostenibilità ambientale e sociale, oltre che economica, a lungo termine. Trovare i metodi e i mezzi per rendere le città più sostenibili è una tendenza che negli ultimi anni ha generato molto interesse e avuto grande successo non solo nelle città degli Stati Uniti, ma in tutto il Sud e Centro America, inclusa la Repubblica di Panama.

Il più piccolo paese dell'America centrale, Panama, ha la seconda economia della regione e la crescita più rapida, nonché il suo reddito pro capite più alto. Sede del Canale di Panama, o almeno del suo capolinea nell'Oceano Pacifico, Panama City è un centro logistico e di servizi bancari e finanziari offshore, nonché un centro di commercio marittimo internazionale. Come molte delle

sue controparti del mondo in via di sviluppo, l'ambiente urbano di Panama City si è espanso rapidamente nel corso dei decenni, anche se spesso senza una chiara logica, così come la sua popolazione.

L'urbanizzazione si è diffusa in un'area metropolitana che si estenda attraverso il corridoio di 48 miglia del Canale di Panama, dal suo capolinea del Pacifico appena fuori Panama City al capolinea del Mar dei Caraibi a Colón. Una serie di importanti progetti infrastrutturali è andata a buon fine negli ultimi anni, dando a Panama City motivo di ottimismo e alimentando la speranza che i leader e i residenti della città possano trovare un percorso di sviluppo sostenibile che affronti le sfide ambientali, sociali ed economiche di questa storica, ma più moderna e dinamica, delle capitali centroamericane.

Panama City ha tutte le caratteristiche di una moderna metropoli in via di sviluppo, con tutte le promesse, le sfide e i problemi in essa racchiusi. Centro culturale, politico e commerciale del paese, a partire dai primi anni del nuovo millennio, Panama City si è espansa in ogni direzione, compreso il sud nella Baia di Panama. La diffusione dell'urbanizzazione evidenzia e maschera numerose e varie sfide e problemi come un'economia duale con un alto livello di ricchezza e concentrazione del reddito e una limitata mobilità verso l'alto, nonché il malcontento sociale con il governo su una varietà di questioni, tra cui la mancanza, o scarsa qualità, dei servizi pubblici di base, corruzione e privatizzazione di beni e servizi pubblici. Il malcontento dei cittadini si è spesso manifestato in manifestazioni pubbliche e persino in rivolte.

Poi ci sono le pressioni ambientali ed ecologiche derivanti dall'urbanizzazione. La costruzione di grattacieli residenziali e commerciali di lusso lungo la costa della Baia di Panama non solo mette in evidenza gli evidenti divari tra ricchi e non abbienti, ma ha avuto gravi conseguenze per la copertura naturale della foresta tropicale, i corsi d'acqua, le mangrovie costiere e gli ecosistemi della barriera corallina.

A monte della Baia di Panama, la crescita demografica e il rapido sviluppo immobiliare hanno inquinato tutti e otto i fiumi dello spartiacque della città. Fortunatamente, l'approvvigionamento idrico di Panama City proviene da due bacini idrici nell'adiacente bacino del Canale di Panama, dove esistono normative più severe e complete sulla qualità dell'acqua e sull'utilizzo, le condizioni sono monitorate e analizzate più da vicino e accuratamente e le leggi e i regolamenti sono applicati in modo più rigoroso.

L'intensificazione di queste pressioni ambientali è il cambiamento climatico. Situato a pochi metri sul livello del mare, le mareggiate e l'innalzamento del livello del mare, nonché i cambiamenti stagionali della temperatura e dei modelli meteorologici, rappresentano minacce molto reali e profonde per Panama City.

Nonostante le sfide, nell'ultimo decennio ci sono stati notevoli e positivi cambiamenti a Panama City per quanto riguarda la sostenibilità urbana. Panama City è ora sede del primo sistema di metropolitana dell'America Centrale. Avvolta nel centro della città da un parco pubblico lungo la baia che comprende strutture ricreative e uno stadio sportivo, è stata costruita una nuova autostrada costiera, la "Cinta Costera". Forse il più importanti di tutti questi recenti investimenti infrastrutturali, tuttavia, è il "Proyecto de Saneamiento de la Ciudad y la Bahía de Panama", il progetto di risanamento della baia e della città di Panama.

Infatti, sebbene meno visibili, forse i benefici più significativi e duraturi possono essere collegati a questi investimenti le cui infrastrutture hanno avuto come obiettivo quello di ripulire l'inquinata baia di Panama, oltre a garantire forniture di acqua dolce potabile in tutta l'area metropolitana di Panama City fino al 2035.

Dunque, come emerge da quanto detto sopra, i molti cambiamenti presenti nel piano municipale di sviluppo di Panama City sono stati anche influenzati da

fattori che non erano solo ed esclusivamente di carattere economico-finanziario.

Infatti, Panama City ha due dipartimenti responsabili delle questioni relative all'adattamento climatico: il Dipartimento per la gestione dei rischi e la resilienza e il Dipartimento per l'adattamento e la mitigazione dei cambiamenti climatici. Nel 2016, nell'ambito dell'Iniziativa per le città emergenti e sostenibili, il Dipartimento per la gestione dei rischi e la resilienza ha valutato le principali minacce e vulnerabilità fisiche che affliggono la città di Panama e ha sviluppato modelli idrologici e dei rischi, e della vulnerabilità ai cambiamenti climatici.

Questo progetto ha fornito raccomandazioni per il miglioramento dell'Area Metropolitana di Panama al fine di realizzare uno scenario di crescita intelligente, distribuito lungo quattro assi: (i) pianificazione urbana, (ii) mobilità e infrastrutture urbane, (iii) tutela e valorizzazione delle risorse naturali e (iv) governo della politica abitativa e delle misure legali e fiscali. Nell'agosto 2018, Panama City ha sviluppato una strategia resiliente intesa a proporre iniziative affinché la città affronti le sue vulnerabilità e sviluppi la sua capacità di adattamento. La strategia si basa su cinque pilastri fondamentali: (i) accesso alle opportunità, (ii) infrastrutture locali di quartiere, (ii) riqualificazione delle zone umide, (iv) conoscenza e condivisione delle informazioni e (v) gestione condivisa.

L'altro dipartimento, il Dipartimento per l'adattamento e la mitigazione dei cambiamenti climatici, ha lanciato un piano d'azione sostenibile per Panama City inteso a sviluppare una pianificazione urbana moderna e integrale a partire dal 2015. Questo piano ha rappresentato un'opportunità per invertire la tendenza della crescita urbana non pianificata osservata a Panama City negli ultimi decenni e per gestire la crescita in maniera sostenibile. Inoltre, il piano d'azione era strutturato lungo tre linee strategiche: (i) pianificazione globale, (ii) servizi pubblici di qualità e (iii) una gestione moderna ed efficiente. Queste

linee strategiche sono state, a loro volta, suddivise in cinque assi: (i) uso del suolo e pianificazione dell'uso del suolo, (ii) disuguaglianza abitativa e urbana, (iii) trasporti e mobilità, (iv) mitigazione e (v) vulnerabilità ai disastri naturali e adattamento ai cambiamenti climatici, in cui sono previste misure strutturali e normative contro le inondazioni e i venti estremi.

Uno degli obiettivi di questo piano è stato quello di sviluppare programmi di adattamento e settoriali, la valutazione delle vulnerabilità e la definizione di strategie comunali e piani d'azione per affrontare il cambiamento climatico.

3.4. Panama, città globale del futuro

Panama è diventata un punto di riferimento principale per l'organizzazione dell'economia mondiale e si può anche dire che sia diventata una città globale attraverso la sua crescita urbana relazionale e transnazionale[105].

Pertanto, Panama City può essere intesa e concettualizzata come una città relazionale con aspirazioni di città globale, che cerca di utilizzare i suoi flussi geoeconomici per collegarsi ai mercati internazionali e svilupparsi ulteriormente[106].

Tuttavia, bisogna identificare in che modo una città aspira ad essere vista come una città globale. Olds e Yeung[107] sostengono che lo si fa usando i poteri e le capacità dello stato-nazione (in senso materiale e discorsivo) per trasformare la società e lo spazio all'interno della città, il tutto allo scopo di incorporare la nazione all'interno del reticolo in evoluzione delle relazioni di rete che spingono l'economia mondiale.

Lo spazio e le formazioni sociali esistenti vengono epurati, rasi al suolo, appiattiti, ripuliti, ristrutturati, riprogettati: al loro posto vengono sviluppati, mantenuti e costantemente rimodellati infrastrutture, sistema educativo, legale, finanziario, sanitario di livello mondiale[108].

A Panama City, questo è visto attraverso il controllo della natura e della storia così come le strategie di governance neoliberali. Il Canale di Panama è l'ultimo esempio di urbanistica e ingegneria che trionfa sulla natura, ma questo si estende anche alla costa dove i detriti del dragaggio del Canale sono stati

[105] Sigler, T. J. (2013). Relational Cities: Doha, Panama City, and Dubai as 21st Century Entrepots. *Urban Geography, 34*(5): 612-633.
[106] *Ibid.*
[107] Olds, K., & Yeung, H. (2004). Pathways to global city formation: a view from the developmental city-state of Singapore. *Review of International Political Economy, 11*(3): 489-521.
[108] *Ibid.*

utilizzati per estendere la città nella baia. Nelle Figure 3, 4 e 5 sottostanti, sono riportati alcuni poster per la celebrazione del centenario del canale di Panama (1914-2014).

In particolar modo, la Figura 5 raffigura vecchi edifici dall'aspetto decrepito che vengono sostituiti da ciò che viene visto come progresso: una grande nave e gli edifici più iconici di Panama sullo sfondo.

Figura 3. Poster: Centenario del Canale di Panama

Fonte: El Economista (2016). Panama celebra a grande los 100 anos de su canal. Tratto da https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Panama-celebra-a-lo-grande-los-100-anos-de-su-canal-20140815-0066.html (ultimo accesso 10ott 2021).

Figura 4. Poster: Centenario del Canale di Panama

Fonte: Iagua (2016). El Canal de Panamá cumple 100 años conectando al mundo. Tratto da https://www.iagua.es/noticias/panama/iaguatv/14/08/15/el-canal-de-panama-cumple-100-anos-conectando-al-mundo (ultimo accesso 10 ottobre 2021).

Figura 5. Poster: Centenario del Canale di Panama

Fonte: YouTube (2014). MIVIOT SE UNE A LA CELEBRACIÓN DE LOS 100 AÑOS DEL CANAL DE PANAMÁ. Tratto da https://www.youtube.com/watch?v=DS-W5_OyH-s ultimo accesso 10 ottobre 2021).

L'espansione del Canale attira anche l'attenzione globale. Come mostrato nelle Figura 6 e 7 di seguito, la scala dell'espansione del Canale è sbalorditiva. In particolare, nella Figura 7 ci sono gigantesche navi da carico e navi da crociera che possono essere viste nel lago Gatun nella parte superiore della foto, sminuito dalle dimensioni della nuova espansione del canale.

Figura 6. Canale di Panama ieri e oggi

Fonte: Marine Link (2014). Panama Canal Celebrates 100 Years. Tratto da https://www.marinelink.com/news/celebrates-panama-canal375102 ultimo accesso 10 ottobre 2021).

Figura 7. Espansione in corso del Canale di Panama

Fonte: Ship Lilly (2016). Panama Canal Expansion Project: Completion and Impact on Global Trade. Tratto da https://www.shiplilly.com/blog/panama-canal-expansion-project-completion-impact-global-trade/ ultimo accesso 10 ottobre 2021).

Istituzioni e programmi a Panama sono stati infatti privatizzati; allo stesso modo, è stata data la priorità alle infrastrutture attraverso l'espansione del Canale e persino un'autostrada intorno a Casco Antiguo, una storica città coloniale e patrimonio mondiale dell'UNESCO

Questo progetto infrastrutturale è quasi costato al sito lo status di UNESCO ed è poco utilizzato dai panamensi, eppure rende la città moderna e nuova. Nella lotta per proteggere la città storica, sono stati per lo più ricchi panamensi

d'élite, investitori internazionali e turisti che si sono radunati nel loro sforzo per impedire la costruzione dell'autostrada.

Anche il più grande centro commerciale dell'America Latina, Albrook Mall, si trova a Panama City, così chiamato in base a una vicina ex base aerea degli Stati Uniti (Figura 8).

Con una superficie di oltre 300.000 metri quadrati, Albrook Mall attira regolarmente la maggior parte degli abitanti di Panama City grazie anche alla presenza di marchi internazionali come Subway, McDonalds, Dunkin' Donuts e innumerevoli altri che rappresentano i luoghi ideali per i pasti e serate fuori di casa.

Figura 8. Vista dall'alto dell'Albrook Mall a Panama City

Fonte Albrook Mall (2021). Albrook Mall. Tratto da https://albrookinn.com/en/attraction/albrook-mall/ ultimo accesso 10 ottobre 2021).

È interessante notare che nel centro commerciale si trovano anche una serie di importanti punti logistici, tra cui il deposito centrale degli autobus, il treno transoceanico (che collega Panama City a Colón), l'aeroporto Marcos Galabert (per voli nazionali e regionali) e la metropolitana cittadina, a significare l'importanza del centro commerciale, e del consumismo globalizzato, nella società panamense.

Panama ospita anche una serie di conferenze internazionali ed eventi politici, tra cui il Summit delle Americhe nel 2015, dove il presidente degli Stati Uniti Obama aveva stretto la mano al presidente cubano Raul Castro, facendo notizia a livello internazionale.

L'emergere di Panama City come città globale è anche dovuto ai modi in cui i suoi flussi geoeconomici, mediati dal capitalismo, la collegano ai sistemi economici e sociali globali. Mentre alcune città globali negli Stati Uniti e in Europa sono intese secondo sistemi gerarchici e lineari, Panama City viene trasformata dal capitalismo in un altro modo.

Panama City è costituita attraverso flussi critici a livello globale di capitali, beni e idee, e le cui economie sono dedicate a servizi di intermediazione come offshore banking e riesportazione regionale[109].

Panama City non è semplicemente definita da capitale, lavoro e risorse. La recente ascesa di Panama in una delle città globali del sud può essere attribuita alle sue particolari risorse, ovvero, come già citato in precedenza, un'economia “dollarizzata”, ovvero con la valuta locale fissata con il dollaro USA, il Canale e attività illecite come il riciclaggio di denaro. La tabella 7 delinea varie caratteristiche di una città relazionale rispetto a una città globale; tuttavia, Panama City si trova da qualche parte nel mezzo.

[109] Sigler 2013, *Op. cit.*

Tabella 7. Le industrie e le istituzioni chiave differiscono dalle città relazionali rispetto a quelle globali

	Città relazionali	***Città globali***
Settori chiave	Commercio all'ingrosso, magazzinaggio, logistica, offshore banking, immobiliare	Finanza, assicurazioni, consulenza gestionale, immobiliare, contabilità, marketing, cultura/arte
Istituzioni chiave	Porto marittimo/aeroporto, zona di libero scambio, centro bancario offshore	Borsa, banca centrale, governance globale, aeroporto, immigrazione

Fonte: Sigler, T. J. (2013). Relational Cities: Doha, Panama City, and Dubai as 21st Century Entrepots. *Urban Geography, 34*(5): 612-633.

Panama City è un luogo chiave per le società finanziarie e di servizi specializzati. Anche il settore immobiliare guidato da élite e gli investimenti esteri hanno dato un impulso significativo all'economia panamense.

In particolare, le città relazionali sono note per avere industrie chiave come il commercio all'ingrosso, il magazzinaggio, la logistica, le banche offshore e gli immobili e istituzioni chiave come porti/aeroporti marittimi, zone di libero scambio e centri bancari offshore; tutte queste industrie e istituzioni chiave sono presenti in vigore a Panama City[110].

Più specificamente, come accennato in precedenza, l'economia di Panama si basa in gran parte sui servizi, tra cui la gestione del Canale di Panama, la

[110] *Ibid.*

logistica, le banche, la zona di libero scambio di Colon, le assicurazioni, i porti container e il turismo.

Il turismo è aumentato notevolmente negli ultimi due decenni anche grazie a una immagine di Panama City come una citta globalizzata che si affaccia al futuro come le più grandi citta occidentali. Di conseguenza, anche il settore immobiliare è sbocciato con un numero crescente di palazzi, abitazioni e zone commerciali/turistiche

Tuttavia, notevoli sono anche altri flussi umani e non umani, come la droga e le entrate legate alla droga. Sebbene i numeri siano difficili da quantificare, Panama è noto per essere un importante punto di trasbordo di cocaina e il principale centro di riciclaggio di denaro per le entrate derivanti dai narcotraffici.

Infine, Panama ha un numero significativo di espatriati latinoamericani, compresi quelli che in passato sono fuggiti da conflitti politici in Colombia e Venezuela. Questo numero risulta quantificato in parecchie decine di migliaia ma, di fatto, si può solo immaginare che il numero dei profughi clandestini sia molto più alto dei dati ufficiali.

Tuttavia questi aspetti e cambiamenti hanno generato processi socio-ambientali che, mentre hanno plasmano la “coreografia”, ovvero l’aspetto esterno inteso come quello che tutti possono ammirare di Panama City, come palazzi, il nuovo Canale e i centri commerciali., del processo di urbanizzazione capitalista, che a loro volta hanno permesso ad un numero ristretto di persone di avere molto più potere rispetto alla maggioranza della popolazione.

Più specificamente, i flussi urbani producono e aumentano la disuguaglianza economica e sociale. Il neoliberismo ha creato un dinamismo economico nelle aree urbane, ma questo equivaleva a trarre profitto da attività economiche non

regolamentate e gravi costi sociali e ambientali, specialmente per coloro che non fanno parte dell'élite economica e politica.

Ciò è particolarmente evidente a Panama City, dove nonostante il più alto tasso di crescita in America Latina, circa il 25% della popolazione vive in povertà, in parte a causa della seconda peggior distribuzione del reddito in America Latina.

Il focus esplicito di questa tesi è spiegare in termini analitici la rapida crescita urbana avvenuta nell'area metropolitana di Panama City dall'inizio del nuovo millennio che rappresenta un punto di partenza in quanto la piena giurisdizione e sovranità sul Canale di Panama e sull'adiacente Zona del Canale sono state trasferite dagli Stati Uniti a Panama il 31 dicembre 1999.

La crescita che si è verificata dal 2000 è a dir poco spettacolare. Nei distretti centrali della città sono stati eretti centinaia di grattacieli, diversi più alti di 50 piani, e il paesaggio è stato punteggiato di gru a perdita d'occhio.

Nel corso di circa due decenni, il paesaggio è stato trasformato da quella di una capitale regionale a un agglomerato di vetro e cemento simile a Manhattan oppure a San Paolo, una fitta foresta di torri in acciaio e cemento che include dozzine di nuovi grattacieli e appartamenti.

La stragrande maggioranza di questi grattacieli sono torri residenziali di fascia alta e media, come indicato dai prezzi e dai servizi offerti.

Il fenomeno parallelo alla periferia urbana, la costruzione diffusa di abitazioni prodotte in serie, era per molti versi analogo: gli sviluppatori hanno eretto rapidamente centinaia di unità su scala molto ampia. Queste abitazioni, generalmente comprese tra 40 m² e 100 m², sono molto più piccole della casa media nordamericana e generalmente ospitano altrettanti se non più residenti. Questi erano orientati principalmente alla fascia di reddito medio-basso (con

redditi familiari di circa 500-1000 dollari americani al mese) con accesso al nascente mercato del credito al consumo.

Questa trasformazione fisica di Panama City è stata accompagnata da una profonda rivalutazione dei terreni urbani. L'aumento della domanda di immobili urbani ha fatto salire vertiginosamente i prezzi in tutta l'area metropolitana.

In molti quartieri, come il Casco Viejo e l'Avenida Balboa, unità abitative decrepite sono state vendute e spesso rivendute più volte mentre gli speculatori cercavano di trarre profitto da tutto questo.

Nell'ex zona del Canale di Panama, l'infrastruttura costruita in America è stata riutilizzata in nuovi usi produttivi. Diverse basi militari in disuso sono state convertite a scopi civili, inclusi hotel, parchi commerciali, porti, un nuovo aeroporto nazionale e persino il più grande centro commerciale dell'America centrale.

Questi e altri sviluppi concomitanti sono serviti a rafforzare il ruolo di Panama City come intermediario e centro di servizi e hanno contribuito notevolmente al boom immobiliare iniziato nei primi anni 2000.

Mentre la città si stava espandendo sia verso l'alto che verso l'esterno, anche l'economia panamense stava vivendo una sorta di boom. Alimentata dalla crescita dei servizi, la crescita economica di Panama si è posta in prima linea nella regione centroamericana.

Verso la metà del primo decennio del 2000, Panama risultava essere il paese più globalizzato e con il miglior clima economico dell'America Latina sulla base di un indice che considera numerose variabili economiche.

Mentre l'economia del paese si stava espandendo, il rating del debito sovrano di Panama è migliorato fino a BB+ nel 2010, alla pari con altri paesi come Cile, Messico e Brasile. Questa prosperità economica ha attratto sia capitali che

migranti ed è stato uno dei fattori chiave che hanno guidato la trasformazione della città. Tuttavia, sebbene il rapido successo economico di Panama abbia indubbiamente contribuito alla rapida crescita urbana, non racconta tutti i particolari impliciti in questa crescita. Diverse altre economie sono cresciute con uguale o maggiore vigore negli ultimi 10 anni, ma senza le commisurate trasformazioni fisiche. Il fenomeno della crescita urbana a Panama sfida i modelli globali e regionali in almeno quattro modi importanti.

Innanzitutto, le città in rapida urbanizzazione, in particolare in America Latina, sono quasi invariabilmente caratterizzate da estesi insediamenti informali abitati dal sottoproletariato urbano. Sebbene esistano insediamenti informali, rappresentano poco più dell'1% del patrimonio abitativo complessivo[111].

Questi insediamenti non hanno né la presenza simbolica delle favelas di Rio né l'impatto spaziale delle baracche di Mumbai. In secondo luogo, la rapida urbanizzazione è spesso il risultato di una rapida industrializzazione. Per i migranti che si riversavano nelle città del sud-est della Cina negli anni '90[112] o per coloro che si trasferivano in massa a Chicago nel XIX secolo[113], la motivazione principale era la promessa di un misero lavoro nelle città nel complesso sistema industriale-produttivo.

Tuttavia, non c'è praticamente nessuna produzione a Panama: non ci sono le tradizionali fabbriche “sfruttatrici” di manovalanza o addirittura impianti di lavorazione che si trovano altrove in America Centrale. Inoltre, mentre c'era un flusso costante di migrazione verso Panama City dall'interno del paese, la costruzione ha superato di gran lunga la crescita della popolazione in termini relativi.

[111] Contraloría. (2000). *Census of Population and Household*. Panama City: Contraloría General de la Republica de Panamá.
[112] Cartier, C. (2001). *Globalizing South China*. Malden, MA: Blackwell.
[113] Cronon, W. (1991). *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*. New York: W.W. Norton.

Il dinamismo economico, e apparentemente il boom edilizio simultaneo, è stato alimentato quasi interamente dalla crescita nei settori terziario e quaternario, un attributo raramente associato allo sviluppo globale del sud.

Terzo, Panama City è relativamente piccola rispetto ad altre città globali. Con una popolazione metropolitana di circa 1.5 milioni, la città è sostanzialmente più piccola di altre città dinamiche nel sud del mondo come Shanghai (20 milioni) o Rio de Janeiro (12 milioni), capitali dell'America Latina come Lima (8 milioni), Città del Messico (21 milioni) o Bogotà (8 milioni), oppure altri porti marittimi come Singapore (5 milioni) o Hong Kong (7 milioni). Questo è significativo, dato l'importante ruolo che Panama City svolge all'interno delle economie nazionali, regionali e globali.

In quarto luogo, a Panama manca la considerevole classe operaia immigrata meglio esemplificata da città globali come New York, Londra e Los Angeles. Forse questo non è sorprendente, dato che Panama ha un bacino abbastanza ampio di manodopera locale dall'interno del paese.

Tuttavia, contrariamente a città simili come Dubai e Miami, che hanno grandi popolazioni di migranti, la quasi totalità di coloro che risiedono nella provincia di Panama sono nati all'interno della repubblica. Pertanto, in molti modi, Panama si discosta dai modelli di crescita urbana precedentemente stabiliti. È per questo motivo che invece di attingere a concetti come quello di città globali, sia vantaggioso attingere al paradigma della città relazionale come modello per la crescita urbana in un ambiente globalizzato e orientato ai servizi.

Quello che è successo a Panama City dal 2000 è per molti versi unico, poiché la città ha diversi attributi distintivi che la distinguono dalle altre città globali emergenti sia all'interno che all'esterno dell'America Latina. L'idea di una rapida crescita urbana in un contesto globalizzato non è nuova, e sebbene ogni caso sia diverso, c'è un filo conduttore tra le traiettorie di molte altre città nel sud del mondo. A questo punto, bisogna considerare principalmente ciò

che Panama City non è, piuttosto che su ciò che è, tramite un’esposizione dei principi fondamentali della sua composizione politico-economica.

Il singolo attributo che definisce più significativo dell'economia panamense è un orientamento verso il settore dei servizi. Come accennato nelle sezioni precedenti, la maggior parte dell'attività economica a Panama è concentrata nel settore dei servizi, e in maniera notevolmente inferiore nell'industria manifatturiera e nell'agricoltura.

Ciò è dovuto in gran parte all'esistenza del Canale di Panama e le conseguenti industrie ausiliarie che si sono formate intorno ad esso. Tuttavia, questo non è stato un caso della storia e lo stato panamense è stato molto influente nella creazione di un'economia di agglomerazione orientata ai servizi, che si è basata sull'eredità del paese del commercio transoceanico e marittimo, ma ha ampliato questa nicchia con lo sviluppo di servizi intesi alla produzione specializzata in servizi bancari internazionali (offshore), servizi legali, logistica e, più recentemente, sede per aziende estere. In breve, lo stato panamense ha perseguito una logica evolutiva incorniciata da ideologie tecnocratiche e pro-crescita.

In questo senso, Panama assomiglia a molti altri paesi che hanno perseguito programmi di sviluppo simili con vari gradi di successo. Le dottrine dello sviluppo pervadono molte agende politico-economiche nazionali e tassi simili di attività economica terziaria e quaternaria (settore dei servizi) si trovano comunemente in tutto il Nord globale post-industriale e in piccoli stati, poveri di risorse o di manodopera nel Sud del mondo.

Al di là di questo orientamento guidato dai servizi, tuttavia, c'è un altro attributo che distingue Panama e le economie simili: un ruolo di intermediario nell'economia globale. Le funzioni economiche di Panama sono e sono state storicamente legate alla sua situazione geografica di mediatore di flussi interoceanici e interemisferici.

In questo senso, Panama è diventata l'intermediario dell'emisfero. Rispetto ad altri paesi dell'America Latina che sono stati formulati come luoghi di produzione, Panama produce molto poco, e si concentra invece sulla mediazione di flussi di merci, idee e capitali.

In quanto tale, Panama è un nodo intermedio in un'intricata rete di collegamenti internazionali e funge da punto di base nella misura in cui i flussi passano attraverso, piuttosto che da/per Panama. Si tratta di uno sviluppo chiave, nel senso che consente di comprendere i processi localizzati, in particolare la rapida crescita urbana, nel contesto della geoeconomia e di un più ampio quadro di sviluppo nazionale. I flussi, piuttosto che le organizzazioni, diventano le unità di lavoro, decisione e contabilità degli output. Panama City è emersa come un importante nodo globale e regionale in un nuovo ambiente economico globale in cui il potere è costituito dall'intensità dei flussi.

La crescita della città riflette il più ampio fenomeno della emergenza storica dello spazio dei flussi, superando il significato dello spazio dei luoghi. Con ciò si intende il dispiegamento della logica funzionale delle organizzazioni detentrici del potere in reti asimmetriche di scambi.

Sono proprio questi flussi che definiscono il posto di Panama City nel sistema urbano contemporaneo, creando le premesse per una rapida urbanizzazione e globalizzazione. Al di là di questi attributi, però, ce n'è un altro che è forse il più importante. Come intermediario, Panama è in mezzo; non è né dei Caraibi né del Pacifico, né del Nord né del Sud America.

Panama esibisce una qualità liminale che va al di là dei limiti territoriali e dei vincoli politici degli attori che rappresenta. È un'estensione extra-giurisdizionale dell'economia politica colombiana, del sistema monetario statunitense, della società venezuelana e dell'economia caraibica.

Il 25% delle navi mercantili mondiali (misurate in termini di portata lorda) sono registrate a Panama, eppure molte non entrano mai nelle acque panamensi, e nel mondo bancario Panama è un paradiso fiscale, un termine che intrinsecamente implica alterità ed extraterritorialità. Come discusso in precedenza, Panama City ha svolto a lungo un ruolo vitale nel commercio transoceanico. Anche prima che il Canale di Panama fosse costruito all'inizio del XX secolo, la città aveva svolto un ruolo di intermediario negli imperi spagnolo, francese e americano in vari punti dopo il contatto europeo.

La storia contemporanea della città è intimamente connessa con il Canale di Panama; la sua costruzione ha portato alla creazione dello stato panamense, mentre la sua eventuale reversione portò alla piena giurisdizione panamense sulle sue terre e al controllo sul Canale. Il ruolo di intermediario di Panama City si espanse nel corso del XX secolo, con il fiorire del commercio commerciale, dei servizi professionali e di altre industrie di servizi.

Ciò che rende Panama City fondamentalmente una città che risulta essere sia relazionale che globale, è il suo ruolo di intermediario. La città è un tramite, che collega l'America Latina all'Asia, dal Nord America al Sud America; e dall'America Centrale al Sud America.

In termini di flussi fisici, Panama media una grande quantità di traffico commerciale sia attraverso il Canale che attraverso la zona di libero scambio di Colon, che gestisce molte migliaia di navi e transazioni per parecchi miliardi di dollari di importazioni e riesportazioni. Con accesso sia al Mar dei Caraibi che all'Oceano Pacifico e la sua sede tra le due metà delle Americhe, la posizione geografica di Panama gli conferisce un vantaggio geografico.

Il ruolo di Panama nella mediazione dei flussi è evidenziato dalla sua non partecipazione alle aree regionali di libero scambio. La composizione economica del paese gli dà pochissimi incentivi a partecipare ai blocchi commerciali regionali. Tutti gli altri paesi del Nord, Centro e Sud America

appartengono ad aree di libero scambio come MERCOSUR e NAFTA, che riducono le tariffe e la regolamentazione del commercio tra gli Stati membri.

Dato che Panama produce molto poco per l'esportazione, le ragioni di scambio specificate in un accordo commerciale regionale potrebbero indebolire l'economia nazionale. Di conseguenza, Panama ha accordi bilaterali di libero scambio con i principali partner commerciali, tra cui Singapore, Stati Uniti, Taiwan e la maggior parte degli stati dell'America centrale. La mancata partecipazione di Panama ha rafforzato nel corso degli anni la sua posizione di intermediario regionale e globale, nella misura in cui i movimenti tra i blocchi commerciali sono esentasse nelle zone franche nazionali di Panama.

In un mondo sempre più segnato dai flussi digitali, Panama si è posizionata anche per beneficiare della mediazione dei flussi virtuali. I flussi virtuali facilitano la circolazione delle informazioni, del capitale e, in misura crescente, della produzione di lavoro. Ancora una volta, Panama beneficia della sua posizione geografica strategica. Alcune tra le maggiori e più importanti linee in cavo in fibra ottica dell'emisfero attraversano il paese, fornendo una comunicazione istantanea con il mondo, assicurata dalla ridondanza di più linee.

La connettività in fibra ottica fornisce telecomunicazioni ad alta velocità a lungo raggio, che è un punto di forza per il paese. In particolare sulla scia dell'11 settembre, c'è stata una maggiore attenzione alle connessioni in fibra ottica come mezzo per decentralizzare i server.

Inoltre, l'elevata connettività di Panama assicura che il flusso di lavoro continui senza interruzioni, anche in caso di eventi catastrofici o guasti del server. Le aziende straniere sono state sempre più attratte da questo/

Panama City è stata anche un luogo di intermediazione nel settore bancario. Sebbene le prime banche internazionali del paese siano state istituite come

mezzo per finanziare le attività del Canale e della Zona del Canale, l'eredità contemporanea di Panama come hub per le banche internazionali è iniziata con la legislazione che ha deregolamentato le sue banche negli anni '70.

Durante gli anni '70 e all'inizio degli anni '80, Panama divenne nota come un paradiso offshore poiché ospitava capitali dalle origini discutibili. Dopo aver raggiunto il picco di 125 banche nel 1983, il paese ospita oggi oltre 100 banche, di cui circa il 25% con sede centrale a livello nazionale. Inoltre, il distretto bancario della città svolge un ruolo fondamentale nella mediazione dei flussi finanziari regionali, poiché quasi tutte le banche internazionali di Panama hanno sede in America Latina. Al di là dei flussi fisici e virtuali, le città relazionali mediano i flussi umani. Come con altre città relazionali, Panama City media i flussi umani attraverso il suo principale aeroporto internazionale e, in misura minore, attraverso i suoi confini terrestri e porti.

Panama collega le Americhe, con forti legami tra il Nord America, l'America Centrale, il Sud America e il bacino dei Caraibi. La rete di COPA la rende la più grande compagnia aerea dell'America centrale, sia in termini di destinazioni che di paesi serviti, nonostante il concorrente TACA abbia tre hub regionali e COPA ne abbia uno solo.

Durante il periodo di punta del boom di crescita di Panama City, il traffico passeggeri è raddoppiato, passando da circa 2 milioni di passeggeri nei primi anni 2000 a quasi 5 in meno di un decennio. Di questi passeggeri, il 40% era in transito e il restante 60% ha iniziato o terminato il viaggio a Panama.

L'aeroporto internazionale di Tocumen, situato a circa 20 km a est del centro città lungo la strada a pedaggio Corredor Sur, è il più grande aeroporto dell'America centrale ed è stato classificato come l’hub delle Americhe alla luce di un'espansione di 21 milioni di dollari nel 2006 e un altro per 60 milioni di dollari negli anni successivi che hanno previsto la costruzione di una nuova

ala e l'aggiornamento del sistema di bagagli per gestire gli aumenti previsti del traffico.

Con la nuova espansione, l'aeroporto risulta essere in grado di gestire 10 milioni di passeggeri all'anno che, sebbene relativamente piccoli per gli standard globali, sarebbero tra i 10 più trafficati dell'America Latina.

L'espansione ha consentito a COPA di aumentare il numero di interscambi giornalieri da quattro a sei, promuovendo il ruolo dell'aeroporto come hub, mediando il traffico passeggeri tra America Centrale, Sud America, Nord America e Caraibi.

In particolare, sebbene Miami, Bogotá e San José fossero, senza sorprese, le destinazioni più collegate da Panama sia in termini di frequenza dei voli che di numero di passeggeri, l'Avana era la prima destinazione di transito, indicando che i cubani, a cui è vietato viaggiare verso/attraverso gli Stati Uniti, utilizzano Panama City come “via d'uscita”, o che gli americani, cui è vietato viaggiare a Cuba, utilizzano Panama City come “via d'ingresso”.

Oltre l'80% dei passeggeri in arrivo o in partenza dall'aeroporto di Tocumen sono cittadini stranieri. Sebbene la maggior parte di questi passeggeri sia ufficialmente documentata come turisti, molti vengono a Panama per fare affari e agire come residenti permanenti. La solida industria dei servizi di Panama attrae persone da tutta la regione e dal mondo.

Sebbene il fatto che Panama City abbia un importante aeroporto internazionale non costituisca la base dei flussi umani della città, rivela alcuni modelli interessanti. Panama City ha una consistente popolazione straniera,

La popolazione immigrata di Panama City è significativamente più piccola di molte altre città globali e relazionali, principalmente a causa del fatto che

l'entroterra rurale del paese fornisce alla città manodopera a basso costo e non qualificata.

Si stima che a Panama City vivano un numero significativo di dominicani, centroamericani e nordamericani, attratti da un'economia vivace. Panama City è stata storicamente una calamita per le migrazioni internazionali e l'ultima ondata di crescita non è stata diversa.

Il paese è un destinatario netto di migranti e, nonostante il fatto che la povertà cronica sia un problema persistente, non c'è praticamente nessuna diaspora panamense all'estero di cui parlare.

I significativi legami di Panama City con l'economia globale attraverso il commercio e i servizi la qualificano come una città globale. Al di là di questo, tuttavia, il ruolo della città nel mediare i flussi fisici, virtuali e umani la designa come città relazionale. La città funge da intermediario regionale, con forti legami internazionali extraregionali.

Panama City è situata figurativamente tra l'America Latina e il resto del mondo e riceve un numero elevato di migranti dall'America Latina e un numero minore dall'Asia orientale (principalmente mercanti cinesi) e dagli Stati Uniti (principalmente pensionati e panamensi rimpatriati).

I flussi di capitale vanno in entrambe le direzioni e sono mediati in entrambi i casi da Panama City. Al contrario, il flusso delle merci è unidirezionale, passando dai paesi produttori dell'Asia orientale, Europa e Nord America all'America Latina. Panama è un grande esportatore di servizi, e ciò si riflette nelle frecce che emanano verso l'esterno dalla linea centrale.

Nonostante la predisposizione geografica apparentemente naturale di Panama City al suo ruolo di intermediario, la città si è sviluppata come risultato degli sforzi dello stato nazionale e di altri attori significativi. Senza

l'infrastruttura personalizzata e il quadro giuridico per supportare il settore dei servizi della città, la città potrebbe non avrebbe mai potuto svilupparsi oltre le sue condizioni al momento del completamento del Canale. Il quadro di governo dello sviluppo dello stato panamense, che nel 1990 è diventato di orientamento neoliberista, ha permesso a Panama City di ascendere alla sua attuale posizione di intermediario globale.

3.5. Il Ponte del Centenario

I trasporti sono l'ancora di salvezza economica di una nazione. La costruzione e la manutenzione dei ponti è essenziale per l'infrastruttura di una nazione e simboleggia anche lo sviluppo dell'economia e il miglioramento tecnologico della nazione.

I ponti strallati sono magnifici ponti a grande campata che sono stati ampiamente costruiti in tutto il mondo. Sono stati scelti per la loro rigidità, buona aerodinamica, buona resistenza sismica, estetica e, nella maggior parte dei casi, per la loro costruibilità e per evitare l'interruzione delle operazioni marittime, come nel caso del Canale di Panama.

Il Ponte del Centenario è un ponte che attraversa il Canale di Panama. È stato costruito per facilitare il traffico del Ponte delle Americhe e sostituire il percorso dell'autostrada interamericana. Dalla sua apertura nel 2004 è diventato il secondo ponte permanente sul canale. Per molto tempo la più grande strada che attraversava il Canale di Panama è stata il Ponte delle Americhe, costruito negli anni '60. La costruzione di un secondo ponte è stata dovuta al fatto che, nel corso degli anni, la capacità del primo ponte è notevolmente diminuita, e questo ha portato alla formazione di una congestione costante sulla Panamericana. Infatti, il traffico del Ponte delle Americhe era originariamente di poco meno di 10,000 al giorno, ma nei primi anni del muovo millennio era cresciuto sino a raggiungere gli oltre 35.000 veicoli al giorno.

Il concorso di progettazione per la costruzione di un nuovo ponte strallato è stato vinto dall'architetto Miguel Rosales e sancito con un contratto nel 2002. Sotto la guida dello stesso Rosales, il capolavoro architettonico è stato progettato in 29 mesi. Il nuovo ponte è stato così chiamato in onore del centenario dell'indipendenza di Panama, ed è stato celebrato ufficialmente il 3 novembre del 2003.

Il Ponte del Centenario a Panama è una costruzione strallata a sei corsie, ovvero di due carreggiate a tre corsie. Dal punto di vista tecnico, il ponte è alto circa 80 metri sopra il Canale di Panama.

La sua lunghezza totale è di poco superiore ai 1050 metri e la lunghezza della campata centrale è di 420 metri. Il ponte è sostenuto da due piloni, ad un'altezza di quasi 185 metri. Tali dimensioni garantiscono il passaggio senza ostacoli sotto il ponte di qualsiasi nave molto grande e di mezzi di trasporto per merci e passeggeri

La costruzione del Ponte del Secolo ha richiesto oltre 65,000 metri cubi di calcestruzzo, 12,000 tonnellate di armature, 1,400 tonnellate di strutture portanti, 1,000 tonnellate di strutture metalliche e infine 100.000 cubi metri di terra. Il Ponte del Centenario è diventato una struttura unica della modernità, eseguita secondo tutti gli standard previsti dall'Associazione americana delle autostrade e dei trasporti statali.

Figura 9. Ponte del Centenario

Fonte: Pinterest (2021). Centennial Bridge, Puente Centenario - Panama Canal, Canal de Panamá. Tratto da https://www.pinterest.com/pin/419679258996308954/ (ultimo accesso 10 ottobre 2021).

Il costo totale della costruzione della struttura è stato di 120 milioni di dollari, e il finanziamento è stato effettuato dal governo di Panama con il sostegno della Banca europea per gli investimenti. L'inaugurazione ufficiale del Ponte del Centenario a Panama è stata celebrata il 15 agosto 2004. Ma il traffico sull'autostrada è stato avviato solo all'inizio di settembre dell'anno successivo dopo il completamento della costruzione delle nuove autostrade che portano al ponte.

3.6. Le Chiuse della Città di Panama

Le chiuse del Canale di Panama sono una sorta di “scala" d'acqua che attraversa l'istmo di Panama e collega gli oceani Atlantico e Pacifico. Una nave proveniente dall'Atlantico entra in una serie di chiuse. L'acqua viene immessa nella chiusa inferiore e la nave viene sollevata al livello dell'acqua della chiusa superiore successiva. Quando vengono aperti i cancelli dell'ultima chiusa, la nave naviga attraverso un lago e in un'altra serie di chiuse che abbassa la nave al livello dell'acqua dell'Oceano Pacifico. Prima della costruzione del Canale di Panama, le navi dovevano percorrere il lungo viaggio intorno a Capo Horn.

Il canale originale aveva un totale di sei gradinate (tre in alto, tre in basso) per il passaggio di una nave. La lunghezza totale delle strutture di blocco, comprese le pareti di accesso, è di oltre 3 km. Le chiuse furono una delle più grandi opere di ingegneria mai realizzate quando furono aperte nel 1914. Nessun'altra costruzione in cemento di dimensioni comparabili fu intrapresa fino alla diga di Hoover, negli anni '30.

Ci sono due corsie di transito indipendenti, poiché ogni chiusa è costruita doppia. La dimensione delle chiuse originarie limita la dimensione massima delle navi che possono transitare nel canale; questa dimensione è conosciuta come Panamax.

La costruzione del progetto di espansione del Canale di Panama, che includeva una terza serie di chiuse, è iniziata nel settembre 2007, e le operazioni commerciali nel giugno 2016. Le nuove chiuse consentono il transito di navi New Panamax più grandi, che hanno una capacità di carico maggiore rispetto alle chiuse precedenti erano in grado di gestire.

Ogni camera della chiusa richiede oltre 100,000 metri cubi di acqua per riempirla dalla posizione abbassata a quella sollevata; la stessa quantità di acqua deve essere scaricata dalla camera per abbassarla nuovamente.

Figura 10. Le chiuse del Canale di Panama

Fonte: Marine Insight (2021). How the Water Locks of Panama Canal Work? Tratto da https://www.marineinsight.com/guidelines/how-the-water-locks-of-panama-canal-work/ (ultimo accesso 10 ottobre 2021).

Incastonati nelle pareti laterali e centrali ci sono tre grandi canali di scolo dell'acqua che vengono utilizzati per trasportare l'acqua dal lago nelle camere per sollevarle e da ciascuna camera verso il basso alla successiva, o al mare, per abbassarle.

Questi canali sotterranei iniziano con un diametro di poco più di 6,5 metri e si riducono a circa 5,4 metri di diametro, abbastanza grandi da ospitare un treno. Da questi canali principali si dipartono canali sotterranei trasversali, che corrono sotto le camere della chiusa fino alle aperture nei pavimenti.

Ci sono quattordici canali sotterranei in ogni camera, ciascuno con cinque aperture; sette canali di scolo trasversali dai canali di scolo principali della parete laterale si alternano con sette dal canale di scolo della parete centrale.

L'acqua è mossa per gravità ed è controllata da enormi valvole nei cunicoli. Ogni canale sotterraneo è controllato in modo indipendente. Una camera di una chiusa può essere riempita in appena otto minuti.

3.7. Prospettive, futuro e post-Covid

Da quanto descritto in precedenza, emerge come Panama City possa essere considerata uno dei motori trainanti dell'intera America Latina da un punto di vista economico e tecnologico, come diretta conseguenza dei considerevoli investimenti fatti negli ultimi decenni per renderla una città globale a tutti gli effetti.

Nello specifico, Panama City ambisce ad essere non solo un hub finanziario che, in particolar modo grazie alle molte agevolazioni fiscali, attrae molte aziende estere a stabilire nella sua zona d'influenza le loro sedi legali e/o fiscali, ma anche un centro di attrazione turistica che sia in grado di attirare turisti, in particolar modo facoltosi, provenienti da tutto il mondo, e che possa risultare essere al livello di città come Dubai, Singapore e altre situate in America Latina.

Tuttavia, se le prospettive future da questo punto risultano essere facilmente realizzabili, bisogna considerare, allo stesso tempo, altri aspetti che potrebbero rendere Panama City e la regione circostante come modelli da non perseguire. Infatti, bisogna considerare come molto spesso una maggiore ricchezza generale non sempre si trasforma in una corretta distribuzione economica ma, come nel caso di Panama City, tende a creare una maggiore distanza tra le varie classi sociali generando, di fatto, un divario spesso incolmabile tra "ricchi" e "poveri", con questi ultimi che sono spesso lavoratori del settore informale che provengono sia da altre zone più povere di Panama che da tutta l'America Latina, attratti da potenziali guadagni e da una migliore condizione di vita per se e per i propri familiari, e che spesso vengono sfruttati e sottopagati, cosi come avviene in altre città globali dove questi lavoratori vengono emarginati nelle periferie esterne alla città.

Di conseguenza, emerge come vi sia il bisogno di sviluppare politiche adeguate che permettano una maggiore uguaglianza sociale ed economica,

in modo tale da rendere Panama City una città globale sotto tutti i punti di vista e renderla un polo di attrazione turistica e lavorativa per un numero sempre crescente di persone.

Come accennato in precedenza, Panama City, cosi come tutta la regione e il resto del mondo, sono stati negativamente influenzati dalla la sindrome respiratoria acuta grave coronavirus due (SARS-CoV-2), responsabile dell'attuale pandemia da COVID-19. Panama City, così come tutta l'America Latina, presenta alcune delle più alte disparità di reddito di qualsiasi altra regione della Terra. Di conseguenza, questa parte del mondo è risultata essere particolarmente vulnerabile alla pandemia da COVID-19 a causa dell'esposizione di un'ampia porzione della popolazione a un elevato numero di malattie, della mancanza di acqua pulita e potabile e di servizi igienico-sanitari, delle infrastrutture carenti e da un accesso limitato a personale sanitario qualificato per gestire la crisi e la trasmissione della malattia.

Nello specifico, Panama ha la seconda ricchezza più inegualmente distribuita dell'America centrale[114], è, come tutti i paesi del mondo, entrato nell'elenco di quelli colpiti dalla pandemia da COVID-19 ed è risultato essere, avendo uno dei più tassi più alti di test per abitante nella regione, uno di quelli con il maggior numero di casi rilevati di COVID-19, rendendolo un luogo ideale per discutere potenziali scenari per valutare la preparazione all'epidemia e per delineare opportunità di ricerca nella regione. Questo ha evidenziato, una volta di più, come Panama City e la regione circostante, possano essere considerati un modello da imitare per molti altri paesi, e non solo dell'America Latina.

Da questo emerge come Panama City, la seconda città più popolosa dell'America centrale e centro del commercio internazionale e del turismo, con una popolazione metropolitana di oltre 1,5 milioni di persone e circa 2,5 milioni

[114] Goñi E, López HJ, Servén L. (2019). Fiscal Redistribution and Income Inequality in Latin America. World Dev., 39(9):1558-69.

di visitatori che arrivano in città dall'estero tutto l'anno, presenta prospettive future maggiormente favorevoli rispetto ad altre città dell'America Latina per due fattori principali: un elevato grado di modernizzazione delle sue strutture sanitarie, come conseguenza di una crescente globalizzazione e urbanizzazione, e politiche dei suoi decisori che si concentrano, cosi come in passato, sull'importanza del turismo e delle relazioni commerciali con gli altri paesi.

3.8. Considerazioni parziali

Come emerso nelle sezioni precedenti, dagli anni '80, l'America Latina in generale, con Panama a partire dagli anni ‘90, ha abbracciato la globalizzazione. Come conseguenza, ci sono stati sia alcuni aspetti positivi che negativi. Alcuni degli impatti positivi della globalizzazione emersi nel contesto di Panama City si possono evidenziare i seguenti:

- la globalizzazione ha sostituito il controllo statale su risorse, produzione e servizi con strategie di privatizzazione, mercati finanziari deregolamentati e riformati, e si è spostata da mercati del lavoro inflessibili a mercati flessibili, da mercati interni chiusi a scambi aperti e liberi e da istituzioni restrittive a mercati più innovativi approcci gestionali. Le riduzioni del potere statale hanno fornito un'economia nazionale più tecnica, disciplinata e flessibile, con significative variazioni locali, regionali, nazionali e sovranazionali;
- l'occupazione settoriale come percentuale della forza lavoro proveniva da una dominanza agricola negli anni '60 e si è spostata verso una posizione dominante quaternaria (servizi, informazione, trasporti, marketing, finanze, ecc.) a partire dai primi anni '90;
- sotto il benessere della globalizzazione, si osservano notevoli miglioramenti demografici. All'inizio del XXI secolo, i tassi di crescita complessiva della popolazione continuano a diminuire in questa regione, con riduzioni dei tassi di fertilità, aumento della prevalenza dei contraccettivi, miglioramento dell'alfabetizzazione femminile, migliore assistenza sanitaria e una maggiore partecipazione femminile alla forza lavoro come fattori chiave, con le aspettative di vita sono che sono aumentate notevolmente;
- la globalizzazione ha ampliato le relazioni commerciali e di investimento di Panama City, cosi come anche per tutte le altre citta panamensi e dell'America Latina.

Tuttavia, si possono evidenziare alcuni aspetti negativi direttamente correlati alla crescente globalizzazione degli ultimi decenni:

- la globalizzazione è la ragione della crescente differenziazione delle persone e delle comunità all'interno sia di Panama che della sua capitale Panama City.
- la globalizzazione ha favorito l'espansione della democratizzazione. Il termine paradossale che ne deriva è quella di “democratizzazione limitata”, con il neoliberismo che ha conferito la maggior parte dei poteri decisionali economici al mercato, alle società e alle nuove istituzioni globali o regionali emergenti (OMC, GATT, NAFTA);
- il processo di migrazione e flusso di lavoro è opportunistico, dove il flusso è verso i paesi capitalisti avanzati. La migrazione transnazionale, la migrazione transfrontaliera e la migrazione rurale-urbana sono influenzate da significativi conflitti politici, economici e sociali.
- infine, ma questo deriva maggiormente dalla globalizzazione a livello continentale più che nazionale, tutte le grandi città globali sudamericane, compresa Panama City, affrontano due gravi crisi, in materia di accessibilità e mobilità, a causa del tremendo deficit infrastrutturale della regione, che porta i latinoamericani a soffrire di accessibilità e mobilità inadeguate, in termini sia della loro capacità di accedere a nuove opportunità e servizi, sia della loro mobilità fisica nelle zone rurali o ambienti urbani.

Riguardo a questi ultimi aspetti, ovvero quelli negativi, come molte città in rapida crescita, Panama City ha e deve ancora affrontare la disuguaglianza, il degrado ambientale e gli impatti inevitabilmente irregolari di uno sviluppo che appare essere troppo veloce, anche per una città che ambisce a diventare leader a livello continentale e mondiale. Tuttavia, ciò che non è comune a

Panama City, oltre alla sua geografia fisica, è la sua economia in iper-sviluppo, prodotta da una storia particolare e in gioco con questioni di governance e impatti di sviluppo irregolari: in generale, il suo “metabolismo sociale”.

Un argomento centrale di questa ricerca è che Panama City è un luogo davvero unico: una moderna e aspirante Città Globale, con una geografia e un metabolismo sociale unici che ne hanno definito la storia fin dai primi momenti di coinvolgimento umano. Comprendere che la storia, compresa la sua svolta verso l'ipersviluppo e il neoliberismo, è fondamentale per comprendere lo sviluppo e l'urbanizzazione, ma anche la giustizia sociale e la resistenza. Panama City ha privilegiato particolari forme di governance e, insieme al suo metabolismo sociale, ha prodotto particolari soggettività.

Come componente vitale dell'economia globale, Panama City sta sperimentando nuove mobilità e dipendenze che hanno cambiato la sua dimensione e il suo paesaggio rendendola sempre più poliedrica, culturalmente variegate, “tentacolare”, come tutte le grandi metropoli, interconnessa con le altre citta sudamericane e del resto del mondo tentacolari. I progetti urbani e logistici degli ultimi anni sono l'inizio del processo di costruzione di una metropoli dedicata alla sfera internazionale e al di sopra della sfera locale e regionale. La sfida è stata finora mantenere le proprie prerogative comunali, importanti in un contesto sempre più cosmopolita, sviluppando anche il business internazionale. Le modeste dimensioni dell'intera area non devono distrarre dalla volontà pubblica e privata di rafforzare l'ente locale tradizionale vicino ai decisori, invocando anche l'idea di area metropolitana. Il cambio di scala è lento. La governance non si sposta facilmente dalla città alla regione mentre l'insieme delle città e delle campagne della zona centrale sta già rispondendo alla domanda globale. Questa contraddizione tra un settore privato totalmente dedito alla sfera internazionale, un territorio e un'autorità molto potente fondata sul canale, e spazi urbani nel bel mezzo di una profonda trasformazione, solleva una

questione di identità. Per i decisori resta molto da fare per realizzare un sistema regionale integrato. È proprio lì che risiede la grande sfida di governance: lavorare su diverse scale per gestire la discrepanza tra il successo economico a livello globale e la domanda sociale nella zona centrale e nel resto del paese.

Conclusioni

La connessione tra cambiamento globale e urbanizzazione continua ad essere un punto focale per la ricerca in una serie di discipline all'interno delle scienze sociali. Questo studio si è concentrato in particolare sul legame tra l'economia globale e la crescita urbana a Panama City. Più concretamente, questa ricerca ha indagato come e perché Panama City ha sperimentato una rapida crescita urbana a partire dal nuovo millennio e in che modo questa era collegata all'economia globale più in generale Sulla scia di una trasformazione urbana a Panama City che non ha eguali in scala, era intenzione comprendere, analizzare e spiegare il processo di urbanizzazione attraverso fattori specifici.

Questo studio deriva dagli antecedenti teorici stabiliti dalle letterature delle città globali che si concentrano sull'interconnessione dei sistemi urbani globali e sul ruolo che particolari città svolgono nell'economia globale. All'interno di questi studi e ricerche passate questa investigazione ha attinto specificamente da due filoni metodologici: approcci basati sulla rete e approcci basati sui casi. Gli approcci basati sulla rete inquadrano le città come attori in una serie di reti urbane globali interconnesse. Un'eredità chiave di questa teoria è il senso di una gerarchia urbana, in cui particolari città esercitano maggiore importanza nei regni economici, politici o culturali. Questo approccio è intrinsecamente comparativo, nella misura in cui le città sono situate, tra le altre, all'interno di una rete urbana. Al contrario, gli approcci basati sui casi si concentrano su indagini più approfondite di particolari città. Gli approcci basati sui casi sono intrinsecamente di natura più qualitativa e si concentrano sull'evidenziare i ricchi dettagli che rendono una città un prezioso sito di indagine. Questo studio ha attinto da entrambe le tradizioni.

Il processo di urbanizzazione a Panama è stato guidato da due fenomeni paralleli e interconnessi. Nella periferia urbana, la città si è estesa verso l'esterno a un ritmo sorprendente. In contrasto con paesi come gli Stati Uniti, è principalmente la classe operaia, piuttosto che i benestanti, che hanno guidato il processo di suburbanizzazione.

Ciò che caratterizza la crescita verso l'esterno a Panama City è un alto grado di insediamento formale, poiché l'oligarchia fondiaria della città ha diretto l'urbanizzazione periferica attraverso canali economici formali. Ciò è in netto contrasto con la maggior parte delle altre città dell'America Latina, dove gli insediamenti informali ospitano fino al 60% della popolazione urbana. Un secondo processo parallelo è stata una riformulazione quasi completa del lungomare della città. In città sono state letteralmente erette centinaia di lussuose torri residenziali e il quartiere di epoca coloniale della città è stato riqualificato a favore dello sviluppo “storico” di fascia alta. Come nel caso della crescita suburbana, la riqualificazione dei distretti sul lungomare di Panama City è stata alimentata da guadagni economici derivanti dall'aumento della domanda e dall'offerta limitata.

Numerosi fattori hanno influenzato sia l'offerta che la domanda, che sono confluite dopo il 2000 per creare un settore immobiliare dinamico. Il risultato di un'elevata domanda combinata con una bassa offerta sono i robusti margini di profitto, realizzati dalla serie di attori che compongono il settore immobiliare, in particolare i proprietari terrieri locali e gli investitori internazionali. La domanda è stata trainata dalla crescita esplosiva dell'economia panamense derivante dall'espansione dell'economia terziaria del paese. Gran parte di questo è stato alimentato dall'acquisizione del Canale di Panama e delle terre e delle infrastrutture circostanti nel 1999. Un'ulteriore spinta è derivata dai profondi cambiamenti nell'economia globale che sono risultati da una divisione internazionale del lavoro recentemente ristrutturata. Poiché la produzione a bassa qualificazione è stata sempre più spostata verso l'Asia orientale, un aumento proporzionale del commercio e delle spedizioni globali ha conferito a Panama una nuova importanza strategica. Questo aumento del commercio globale ha beneficiato direttamente l'economia del paese attraverso il Canale, la zona di libero scambio di Colon e la crescita delle industrie legate al commercio come i servizi legali, le assicurazioni e il registro navale. Inoltre, la domanda è stata trainata dalla relativa stabilità di Panama, che ha attirato persone e capitali dai paesi vicini alla ricerca di un “rifugio sicuro” economico e politico regionale.

Questa forte impennata della domanda è arrivata dopo diversi decenni di ristrutturazione a Panama, il cui risultato è stata una scarsità di terreni edificabili e immobili. Lo sviluppo era stato limitato dalla Zona del Canale e il forte sistema di proprietà fondiaria di Panama assicurava che la periferia urbana fosse in gran parte non disponibile per l'insediamento informale. Il risultato è stato che i prezzi degli immobili a Panama City sono stati storicamente alti, dato che Panama aveva una fiorente economia commerciale. Tuttavia, il vero colpevole della scarsa offerta sono state le transizioni politiche che hanno interessato Panama tra il 1970 e il 2000. All'inizio degli anni '90 è iniziato uno spostamento verso la completa deregolamentazione, in parte in risposta alle soluzioni abitative fallite del governo promulgate negli anni '70 e '80. Inoltre, gli sviluppatori erano riluttanti a costruire negli anni '90, data l'incertezza che circondava l'imminente consegna del canale negli anni '90.

Affinché questi cambiamenti abbiano avuto effetto su Panama City come hanno fatto, era necessaria l'esistenza di particolari istituzioni e precondizioni. La storia di Panama come intermediario intercontinentale e interoceanico ha lasciato un'impronta unica sulla città, vale a dire un'oligarchia non rurale, un'eredità dell'occupazione statunitense e forti legami con l'economia globale. Dato che il paese, contrariamente a molte altre nazioni latinoamericane, è storicamente orientato al commercio e ai servizi, Panama City ha da tempo un forte settore privato, sostenuto da una politica di sviluppo a livello statale. Una parte integrante del settore privato della città è stata un'industria immobiliare, che è stata tradizionalmente uno dei mezzi principali dell'oligarchia con cui estrarre plusvalore dalla classe operaia. La convergenza di queste istituzioni e dei presupposti con i fattori economici globali prevalenti ha portato a una rapida urbanizzazione della città a partire dai primi anni 2000 e ad un'accelerazione a metà del decennio.

Sebbene Panama City sia unica sotto molti aspetti, i fattori alla base della crescita urbana lo sono meno. A livello fondamentale, è il rapporto della città con l'economia globale che ha in gran parte plasmato il processo di urbanizzazione.

Come intermediario, la città risponde positivamente a un aumento dei flussi. Pertanto, poiché il commercio, gli investimenti diretti esteri e la migrazione sono aumentati, la città è cresciuta.

La crescita ha subito un'accelerazione dopo il 1990, e in particolare dopo il 2000, sulla scia di una serie di eventi che hanno innescato la crescita economica e, di conseguenza, dato il via al settore delle costruzioni. Sebbene questa crescita sia stata facilitata da una serie di istituzioni e attori, è stata in ultima analisi guidata da un governo pro-sviluppo, il cui quadro giuridico e infrastrutturale ha risposto per accogliere la mediazione dei flussi. Dunque, lo stato è il veicolo principale per assicurare la produzione dei presupposti collettivi per la produzione, lo scambio e il consumo. L'amministrazione statale è quindi sempre un agente attivo nella circolazione e nell'accumulazione del capitale.

Panama City è cresciuta enormemente grazie al suo ruolo relazionale. La città si è espansa sia verso l'alto che verso l'esterno, e il tenore di vita locale, come enumerato da indicatori come il PIL pro capite e la disoccupazione, è più alto a Panama City che in quasi ogni altra regione. Tuttavia, nonostante questa prospettiva rosea, Panama City risulta essere un luogo di intensi conflitti, contestazioni e disuguaglianze. Nonostante l'apparente attenzione dello Stato allo sviluppo economico e alla crescita come strumento per migliorare le condizioni sociali, prevalgono problemi persistenti. Lo stato neoliberista inverte le tendenze redistributive stabilite durante l'era socialdemocratica pre-neoliberista.

Per molti aspetti, la rapida crescita che ha trasformato Panama City ha prodotto risultati contrastanti. Sebbene stiano migliorando, Panama mantiene ancora tassi significativi di povertà e disuguaglianza sociale. La povertà e le sue ramificazioni materiali, polarizzazione sociale, condizioni al di sotto degli standard, criminalità e potenziale instabilità politica, sono le sfide più palpabili nell'agenda di sviluppo panamense con quasi la metà dei panamensi che sono poveri e più del 25% vive in condizioni di estrema povertà.

Inoltre, l'urbanizzazione casuale ha portato a problemi cronici di sviluppo urbano. Il risultato di controlli di pianificazione lassisti è stato che coloro che detenevano le proprietà private erano quindi effettivamente responsabile della pianificazione dell'uso del suolo nella città. Le strade presentano una rete stradale inadeguata, e le infrastrutture fatiscenti della città sono inadeguate a gestire l'improvvisa sovrapposizione di migliaia di nuovi residenti; questo rivela una città che è cresciuta troppo in fretta. Una solida comprensione delle dinamiche di crescita e sviluppo della città è quindi indispensabile per un futuro sostenibile. Al di là delle più ovvie sfide di sviluppo della città, incombe una crisi imminente. La rapida crescita della città dall'inizio del XXI secolo è stata basata su un'economia intermedia di successo e su un'improvvisa abbuffata di costruzioni guidata dalla domanda simultanea. La disoccupazione rimane bassa, in particolare in un periodo di livelli alti negli Stati Uniti, il principale partner commerciale di Panama. Tuttavia, se le tendenze storiche sono un indicatore, il rapido boom di Panama City sarà seguito da un crollo, in particolare nel settore immobiliare. Sebbene non sia saggio tentare di predire il futuro, se ciò dovesse accadere, la fuga di capitali e la perdita di posti di lavoro lascerebbero lo stato panamense in difficoltà per pagare la miriade di investimenti infrastrutturali in cui è attualmente impegnato, privo delle entrate fiscali derivanti dalle migliaia di unità abitative esentate dalle tasse che sono state costruite durante il culmine del boom. Inoltre, lo Stato deve conciliare numerose questioni strutturali legate alla governance; una classifica 2010 di Transparency International ha collocato Panama al 57° posto su 189 paesi.

In termini di ricerca futura su Panama City, ci si dovrebbe concentrare sui problemi strutturali che sono alla base della crescita urbana. Questo studio è stato focalizzato sulla scala metropolitana, trattando la crescita come un problema locale in relazione ai processi globali. In particolare, sarebbe ottimale una ricerca su più questioni di crescita come l'uso del suolo e gli impatti sociali della crescita. In termini di ricerca sull'uso del suolo, uno studio più ristretto potrebbe indagare la morfologia dell'uso del suolo nel tempo. I modelli di sviluppo casuali della città sono il risultato di una urbanizzazione inadeguata e l'arresto del traffico della città deriva da una totale incapacità di seguire qualsiasi tipo di piano urbano su scala metropolitana.

Capire come e perché l'attuale sistema si è evoluto fornirebbe possibili soluzioni ai problemi della crescita della città.

In termini di ricerca sugli impatti sociali della crescita, c'è una mancanza di conoscenza delle implicazioni della rapida crescita urbana sulla disuguaglianza. La città di Panama, e il paese più in generale, è piena di disuguaglianze sociali ed economiche, e in un contesto metropolitano si presume che la segregazione spaziale favorisca una maggiore disuguaglianza e viceversa. Dato che Panama ha “delegato” il compito di fornire alloggi a prezzi accessibili al settore privato, le indagini future potrebbero concentrarsi sull'esito delle soluzioni abitative privatizzate.

Bibliografia

Abrahamson, M. (2004). *Global Cities*, New York and Oxford: Oxford University Press.

Abu-Lughod, J. (1971). *Cairo: 1001 Years of the City Victorious*, Princeton: Princeton University Press.

Abu-Lughod, J. (1989). *Before European Hegemony: The world System, AD 1250 to 1350*, New York: Oxford University Press.

Abu-Lughod, J. (1994). *From Urban Village to "East Village": the Battle for New York's Lower East Side*, Cambridge, MA: Blackwell.

Abu-Lughod, J. (1999). *New York, Chicago, Los Angeles: America's Global Cities*, Minneapolis: University of Minnesota Press.

Almeida, B., Marchi, W. and Pike, E. (2014). The 2016 Olympic and Paralympic games and Brazil's soft power, *Contemp Soc Sci*, 9(2): 271-283.

Alvarado, A. and Davis, D.E. (2004). Citizen Participation, Democratic Governance and the PRD in Mexico City: The Challenge of Political Transition. In Goldfrank, B. and Chavez, D. (Eds.). *The Left and the City: Attempting Participatory Democracy,* pp. 12-27, London: Latin American Bureau.

Aneesh, A. (2006). *Virtual Migration: The Programming of Globalization,* Durham, England: Duke University Press.

Appadurai, A. (2003). *Globalization.* Durham, UK: Duke University Press.

Banistmo (2021). Banistmo. Tratto da https://www.banistmo.com/wps/portal/banistmo/personas (ultimo accesso 24 agosto 2021).

Bell, D. (1976). *The Coming of Post-Industrial Society*, New York: Basic Books.

Bermudez, O.I. and Tucker, K.L. (2003). Trends in dietary patterns of Latin American populations, *Cad Saude Publica*, 19(1): 87-99.

Buechler, S. (2006). Sao Paulo: Outsourcing and Downgrading of Labor in a Globalizing City. In Brenner, N. and Keil, R. (Eds.). *The Global Cities Reader,* pp. 14-29, London and New York: Routledge

Caldeira, T.P.R. (2006). *Democracy, Neoliberalism and the City: Remaking Urban Policy in Brazil,* Providence, Rhode Island: Brown University.

Cardoso, F. (1982). Dependency and development in Latin America. In: Alavi, H. and Shanin, T. (Eds.). *Introduction to the sociology of developing societies,* pp. 112-127, New York: Monthly Review Press.

Cartier, C. (2001). *Globalizing South China*. Malden, MA: Blackwell.

Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society, Vol. I: The Information Age: Economy, Society, Culture*, Oxford: Blackwell

Contraloría. (2000). *Census of Population and Household*. Panama City: Contraloría General de la Republica de Panamá.

Copa Airlines (2021). Copa Airlines. Tratto da https://www.copaair.com/es/web/gs (ultimo accesso 24 agosto 2021).

COTEL (2021). Correos Panama. Tratto da https://www.correospanama.gob.pa/ (ultimo accesso 24 agosto 2021).

Cronon, W. (1991). *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*. New York: W.W. Norton.

Davis, D.E. (2002). Mexico City: The Local-National Dynamics of Democratization. In Myers, D.J. and Dietz, H.A. (Eds.). *Capital City Politics in Latin America: Democratization and Empowerment*, pp. 23-37, Boulder and London: Lynne Rienner Publishers

Doing Business (2020). Panama. Tratto da https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/p/panama/PAN.pdf (ultimo accesso 25 agosto 2021).

Economist Intelligence Unit (2008). *Panama Country Profile,* London, U.K.

Ehrenreich, B. and Hochschild. A. (2003). *Global Woman: Nannies, Maids, and Sex Workers in the New Economy,* New York: Metropolitan Books.

ETESA (2021). ETESA. Tratto da https://www.etesa.com.pa/ (ultimo accesso 24 agosto 2021).

Friedmann, J. (1986). The World City Hypothesis, *Development and Change*, 17(1):69-83.

Friedmann, J. and Goetz W. (1982). World City Formation: An Agenda for Research and Action, *International Journal of Urban and Regional Research*, 6(1): 309-344.

Graham, L.S. and Jacobi, P. (2002). São Paulo: Tensions Between Clientelism and Participatory Democracy. In Myers, D.J. and Dietz, H.A. (Eds.). *Capital City Politics in Latin America: Democratization and Empowerment*, pp. 41-56, Boulder and London: Lynne Rienner Publishers

Gwynne, R.N. and Kay, C. (2004). *Latin America transformed: globalization and modernity,* London: Arnold.

Hall, P. (1984). *The World Cities*, London: Weidenfeld and Nicholson.

Henderson, J. (2005). *Governing growth and inequality: the continuing relevance of strategic economic planning,* New York: Routledge.

Hernández-Medina, E. (2005). *Tensioning Democracy": Participatory Budget in the Global City of São Paulo*, Providence, Rhode Island: Brown University.

Houtzager, P.P., Lavalle, A.G. and Acharya, A. (2003). *Who participates? Civil society and the new democratic politics in São Paulo, Brazil.* IDS Working Paper 210. Institute of Development Studies, September 2003

Kacowicz, A.M. (1998). *Regionalization, Globalization, and Nationalism: Convergent, Divergent, or Overlapping?* Kelogg Institute Working Paper, No. 262, December 1998.

Keeling, D.J. (2004). Latin American development and the globalization imperative: new directions, familiar crises, *J Lat Am Geogr*, 3(1):1–21

Khotari, U. (2006). *A Radical History of Development Studies: Individuals, Institutions and Ideologies,* London: Zed Books.

Knoema (2020). Panama - Poverty headcount ratio at $1.9 PPP a day. Tratto da https://knoema.com/atlas/Panama/Poverty-rate (ultimo accesso 25 agosto 2021).

Knox, P.L. and Taylor, P.J. (1995). *World Cities in a World System*, Cambridge: Cambridge University Press.

Lajolo, F.M. (2002). Functional foods: Latin American perspectives, *Br J Nutr,* 88(2): 145–150.

Lavalle, A.G., Acharya, A. and Houtzager, P.P. (2005). Beyond Comparative Anecdotalism: Lessons on Civil Society and Participation from São Paulo, *Brazil World Development,* 33(6): 951-964.

Lloyd, C. (2000). Globalization: beyond the ultra-modernist narrative to a critical realist perspective on geopolitics in the cyber age, *Int J Urban Reg Res*, 24(2): 258-273.

Maimbo, S.M. and Ratha, D. (2005). *Remittances: development impact and future prospects,* Washington, DC: The World Bank,

McAdam, D., Tarrow, S. and Tilly, C. (2001). *Dynamics of Contention*, New York and Cambridge: Cambridge University Press

O'Toole, G. (2007). *Politics: Latin America*, Harlow, England: Pearson Longman.

Olds, K., & Yeung, H. (2004). Pathways to global city formation: a view from the developmental city-state of Singapore. *Review of International Political Economy, 11*(3): 489-521.

Parnreiter, C. (2002). Mexico: The Making of a Global City. In Sassen, S. (Eds.). *Global Networks, Linked Cities,* pp. 12-37, New York and London: Routledge

Parrenas, R.S. (2001). *Servants of Globalization: Women, Migration and Domestic Workers,* Stanford, CA: Stanford University Press.

Pettman, R. (1996). *Understanding International Political Economy*, Boulder: Lynne Rienner.

Polèse, M. and Stren, R. (2000). *The Social Sustainability of Cities,* Toronto, Buffalo, London: University of Toronto Press

Pyle, J.L. and Ward, K. (2003). Recasting our Understanding of Gender and Work During Global Restructuring, *International Sociology*, 18(3):461-89.

Republica de Panama (2021). Programa Red de Oportunidades. Tratto da https://www.mides.gob.pa/programas/programa-red-de-oportunidades/ (ultimo accesso 25 agosto 2021).

Rowland, A. and Gordon, P. (1996). Mexico City: No longer a leviathan? In Gilbert, A. (Eds.). *The Mega-City in Latin America,* pp. 12-18, Tokyo, New York: United Nations University Press

Sassen, S. (1984). The New Labor Demand in Global Cities. In M.P. Smith (Eds.). *Cities in Transformation*, pp. 139-171, Beverly Hills: Sage.

Sassen, S. (1988). *The mobility of labor and capital: a study in international investment and labor flow*, Cambridge: Cambridge University Press.

Sassen, S. (1994). *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks: Pine Forge Press

Sassen, S. (1997). Città globali, Torino; UTET.

Sassen, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton: Princeton University Press

Schiffer, S.R. (2002). São Paulo: Articulating a Cross-Border Region. In Sassen, S. (Eds.). *Global Networks, Linked Cities,* pp. 41-58, New York and London: Routledge

Sigler, T. J. (2013). Relational Cities: Doha, Panama City, and Dubai as 21st Century Entrepots. *Urban Geography, 34*(5): 612-633.

Smith, P. (2000). *Talons of the Eeagle: Dynamics of US-Latin American Relations*, New York: Oxford University Press.

The World Bank (2020). Quality of primary education. Tratto da https://tcdata360.worldbank.org/indicators/h27b74db8?country=PAN&indicator=559&viz=line_chart&years=2007,2017 (ultimo accesso 25 agosto 2021).

The World Bank (2021b). Tax Revenue (% of GDP). Tratto da https://data.worldbank.org/indicator/GC.TAX.TOTL.GD.ZS?contextual=aggregate&end=2018&locations=PA&start=2014&view=chart (ultimo accesso 24 agosto 2021).

Toffler, A. (1980). *The Third Wave*, New York: Bantum Books.

Trading Economics (2021). Panama GDP Annual Growth Rate. Tratto da https://tradingeconomics.com/panama/gdp-growth-annual (ultimo accesso 12 agosto 2021).

Tulchin, J.S. and Espach, R.H. (2001). Latin America in the New International System: A Call for Strategic Thinking. In Tulchin, J.S. and Espach, R.H. (Eds.). *Latin America in the New International System*, pp. 1-33, Boulder, CO: Lynne Rienner.

UNDP (2016). Human Development Report 2016. Tratto da http://hdr.undp.org/sites/default/files/HDR2016_EN_Overview_Web_0.pdf (ultimo accesso 22 luglio 2021).

UNDP (2020). HDR 2020. Tratto da http://hdr.undp.org/en/2020-report (ultimo accesso 25 agosto 2021).

WGI (2020). Worldwide Governance Indicators. Tratto da https://info.worldbank.org/governance/wgi/ (ultimo accesso 25 agosto 2021).

World Atlas (2021). The Largest Cities in The World by Population. Tratto da https://www.worldatlas.com/articles/the-10-largest-cities-in-the-world.html (ultimo accesso 20 luglio 2021).

World Population Review (2021). Population of Cities in Panama. Tratto da https://worldpopulationreview.com/countries/cities/panama (ultimo accesso 12 agosto 2021).

Worldometers (2021b). Countries in the world by population (2021). Tratto da https://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/ (ultimo accesso 22 luglio 2021).

Zona Libre Info (2021). Directorio de la Zona libre de Colón. Tratto da https://www.zonalibreinfo.com/ (ultimo accesso 24 agosto 2021).

Appendice

Appendice A – Intervista al Professore Marco Santangelo effettuata il 15 Novembre 2021

1. *Il mondo non ha mai visto un periodo di urbanizzazione così intenso: è sostenibile a livello globale?*

È un periodo di globalizzazione molto intenso, mi riferisco sostanzialmente al ragionamento che ha fatto nella tesi che ci sono delle città che ci sono ingrandite molto in molte parti del mondo negli ultimi 50 anni. Dunque, se questo processo è sostenibile dipende da che cosa intendiamo per sostenibilità.

Di che tipo di globalizzazione stiamo parlando dipende da che tipi di processi e ovviamente da dove li andiamo a guardare. Ovviamente lei che ha fatto una ricerca sull'America Latina e poi su Panama City fa riferimento a un certo tipo di processi di urbanizzazione ed è difficile dare un una risposta neutra o valevole per tutto il pianeta che faccia riferimento ai contesti che va a guardare lei.

Quel contesto di città capitale con una grande espansione negli ultimi decenni direi che viene messa in discussione perché non solo dobbiamo pensare che sia possibile in qualche maniera agire in modo da avere, diciamo da tenere sotto controllo degli aspetti che poi possiamo andare a considerare nell'ambito della sostenibilità quindi dovremmo immaginare di riuscire a controllare tutti quegli aspetti che poi vanno a incidere sulla sostenibilità sociale o sulla qualità della vita nei diversi contesti.

Vediamo già che ci sono molte problematiche nel rapporto perché queste globalizzazioni, se non altro avvengono con una velocità tale per cui è difficile starci dietro quantomeno nella accezione tradizionale che debba starci dietro

una persona capace di fare degli investimenti, di gestire l'inurbamento di tante persone e anche di pianificare il processo di urbanizzazione in modo che possa avvenire in maniera coerente con i servizi.

La possibilità di accessibilità delle diverse aree saltano un po' perché gli attori pubblici sono meno forti o meno organizzati, secondo dei criteri in più contesti. Sono processi talmente veloci che sono difficili da gestire. A prescindere anche se fosse in una città occidentale, dal punto alla sostenibilità, i processi spesso vengono perché si percepisce oppure c'è effettivamente un miglioramento delle condizioni economiche nelle città.

Questo è il punto di partenza e dipende quanto consente poi di vivere in maniera decente, una vita sufficientemente elevata più o meno distribuita uniformemente. Quindi anche la porzione di vita economica di questi processi è discutibile anche da un altro punto di vista peraltro questi sono processi di urbanizzazione che sono molto speculativi dal punto di vista proprio dell' ingrandirsi della città perché c'è una speculazione che tende a permettere a sempre più persone di poter vivere dentro la città oppure c'è una speculazione di altro tipo non tanto nelle costruzioni ma nella dislocazione e poi lo spostamento di diversi quartieri che vengono svuotati per far posto a ulteriori urbanizzazioni.

Forse l'aspetto che può essere più interessante è osservare non come prevalentemente problematico e negativo. La sostenibilità ambientale in realtà se noi guardiamo questi processi di urbanizzazione su una scala più vasta in realtà non è detto che avvengano con un danno, non è tutto diciamo così rispetto al territorio più vasto perché in realtà è una concentrazione, la densificazione in un contesto più grande può generare un certo tipo di problemi ma in realtà potrebbe anche essere totalmente gestito più che essere così nella realtà in modo da avere equilibrio rispetto alle aree non interessate a questi processi di urbanizzazione.

2. *Quali sono, secondo lei, le principali innovazioni per rendere le città più globali e smart"?*

La digitalizzazione tutto quello che può rendere la vita più facile più veloce. Partendo dall'hardware ed al software, dalle cose che si possono fare.

I tipi di innovazione che tendono a dare una dimensione globale ha una città sono tutte quelle innovazioni che in qualche maniera tendono a favorire appunto la connessione e l'interconnessione non tanto della città nel suo insieme ma di alcuni settori ed alcune parti con alcuni settori alcune presenti in altri contesti del globo.

La dimensione globale viene letta attraverso alcune attività, innovazioni e tipologie di pratiche che di solito tendono a riferirsi a fisicamente proprio ad alcuni quartieri oppure alcune parti della popolazione o alcuni alcune attività economiche che sono più facilmente collegabili al resto del mondo ma non è detto che tutta la città sia globale.

Allora ci possono essere alcune caratteristiche che possono fare di una città una città globale perché può avere un particolare tipo di attività o di produzione per cui diventa un nodo delle reti di delle città globali ma questo non vuol dire che tutta la città sia globale di solito noi tendiamo a dire che è una città globale perché ha quel ruolo storicamente perché Saskia Sassen l'ha definita come città globale, però in realtà quando facciamo un'analisi di che cosa le caratterizza come città globali sono appunto o settori o specifiche funzioni e di solito per

queste funzioni e questi settori sono riferite a porzioni della città, ad esempio alcune aree che saranno col 5G piuttosto che cablate in un certo modo piuttosto che alcune attività economica con un elevato tasso di tecnologia che si possono individuare all'interno di qualsiasi città di un certo tipo una serie di caratteri tipici delle città globali.

In realtà in tutte le città non ci sono alcune funzioni e probabilmente anche alcuni spazi nei quali è evidente che questa dimensione globale e altre sono al servizio per le altre. Il famoso libro di Saskia Sassen del 91 parla addirittura

di città globali Tokyo Londra New York, il primo in realtà parla di città globali, ma poi nel libro se uno lo legge si vede che sta parlando di specifici settori dei servizi quindi non c'è tutto un ragionamento proprio fatto sul come si possa andare anche una grana fine per definire che cosa è veramente globale o Smart.

Adesso quello era globale ma anche quando si parla della Smart city è quello che è il resto della città che non è necessariamente globale e non necessariamente problematico per questo però non è detto che sia per forza globale.

Naturalmente poi ci sono città che hanno più o meno un elevato grado di funzioni globali questo sì però è anche lì in mancanza di ricerche specifiche o di aver previsto di fare delle analisi puntuali su questo ci si affida a tutta una serie di ranking vari che vengono fatti in base a funzioni non a caso specifiche per cui si capisce come posizionare quella città rispetto alle prime o a quelle usate di solito come template.

Ovviamente certe città sono molto più in alto di altre città globali e dipende da tantissime cose quindi fare un ragionamento che non è quello di dire questa città è globale ma è globale per alcune sue funzioni.

3. *Può nominare due città, una in una economia in via di sviluppo e una in una economia sviluppata, che negli ultimi anni hanno eccelso in termini di innovazione e globalizzazione?*

Due città relativamente vicine che però in realtà corrispondono a questi due criteri cioè il criterio di dire una delle aree tradizionalmente intese come sviluppate e una in quelle tradizionalmente intese come in via di sviluppo.

Se si va a guardare naturalmente alcune funzioni che rendono città globali o aspiranti città globale una cosa che secondo me deve stare sotto traccia è

questa necessità di individuare le economie avanzate risponde a un certo modello di sviluppo quindi siamo all'interno di questa cornice.

Detto ciò, una è Singapore come città già sviluppata la uso perché è proprio usata come modello di città globale e di città molto avanzata, futurista nella tecnologia addirittura lo slogan di Singapore è Smart Nation, li è facile perché essendo una citta, un'isola e uno stato si fa presto a fare Smart

L'altra citta' che per certe caratteristiche è considerata una città globale già adesso e soprattutto nel futuro, che ha iniziato a diventare una città globale, imitando Shanghai e il suo sviluppo è e Mumbai in India.

4. *Secondo lei, la regione o area geografica di appartenenza può influenzare il processo di globalizzazione futuro di una qualsiasi città? [ad esempio, una città che si trova in una regione in via di sviluppo ha meno possibilità di diventare globale?] Indipendentemente dal fatto che la risposta sia affermativa o negativa, potrebbe spiegarne il motivo?*

Dipende che cosa stiamo guardando della globalizzazione, una città può essere appunto globale perché diventa un hub logistico, può essere un punto logistico vicino a un'area dove c'è puramente estrazione di materie prime che poi vanno ad essere lavorate da altre parti ma può sfruttare questa sua caratteristica nel senso di essere un nodo globale di una rete globale.

Quindi, secondo me, non è tanto in che situazione, ma appunto come viene giocata la dimensione globale perché stiamo facendo un ragionamento che sta all'interno di un certo modo di intendere lo sviluppo economico quindi non credo che dipenda da questo.

Un'altra città che ha assunto una dimensione globale molto particolare, ma appunto perché si trova in un'area per definizione in via di sviluppo è Luanda in Angola, come anche Lagos in Nigeria.

Sono tutti centri che non sono senz'altro i primi che ci vengono in mente quando pensiamo alla città globale perché abbiamo ancora in mente Saskia di anni fa però in realtà sono molto interessanti e anche molto problematiche peraltro non sono esattamente quei centri che ci si Immagina come globali come ci dicono di immaginare Londra o Tokyo.

5. *Riguardo alla domanda precedente, pensa che fosse lo stesso nell'immediato passato, oppure qualcosa è cambiato negli ultimi anni?*

Secondo me sono cambiate alcune condizioni nel senso che l'esempio che ho fatto prima di una città che può essere un po' polo logistico è per quello giocarsi una dimensione globale, in teoria si potrebbe dire che un polo logistico anche se dietro c'è ci sono delle miniere d'oro diventa una star globale, sono cambiate alcune condizioni che sono quelle che vengono giocate in un certo tipo di modello di sviluppo economico che sono di contorno diciamo così che però danno l'immagine di città globale quindi la connettività e la connessione con un certo tipo di reti ma anche un certo tipo di funzioni, un servizio che però caratterizza un'economia di tipo globale dalle grandi società di consulenza ai grandi studi di architettura per esempio di avere dei landmark o dei progetti particolari, quando andavo in Luanda per esempio una delle cose che l'hanno fatta conoscere come città che stava acquistando una dimensione globale e tutto il lavoro di rifacimento del lungomare, un classico che abbiamo visto anche in altri contesti da Boston o altre città occidentali.

Quindi sono cambiate alcune cose o meglio ci sono modelli che possono essere utilizzati. Paradossalmente per diventare una città globale ad un certo punto si pone l'obiettivo di diventare come Shanghai che aveva avuto una crescita incredibile nel giro di pochi decenni quindi l'idea era quello di riuscire a fare uno sviluppo incredibile magari manifestato attraverso degli edifici, un'area completamente nuova nel giro di poco tempo e Shanghai a sua volta aveva trovato in Singapore un modello da seguire sul tipo di sviluppo, appunto di città globale asiatica quindi si rincorrono un po' tutte queste storie di modelli.

6. *Quali sono, secondo lei, i 5 maggiori vantaggi e i 5 maggiori svantaggi di un processo di globalizzazione e urbanizzazione estremamente veloce [ad esempio per citta come Dubai, Panama City, Riyadh o Doha], indipendentemente dalla regione o area geografica di appartenenza della città stessa?*

Evidentemente se non vogliamo guardare nei processi speculativi di speculazione edilizia non necessariamente usando il termine con connotazioni esclusivamente negative però sono operazioni immobiliari enormi e importanti che se gli investimenti per queste realizzazioni, di nuovo pensiamo a Pudong pensiamo a interi quartieri creati nel giro di pochissimo in una città di cui stiamo parlando quindi il vantaggio economico immediato è senz'altro per un certo tipo di soggetti.

A Dubai si vede molto il vantaggio per soggetti molto specifici perché esempio quando c'è stata la crisi pandemica ma anche prima ci sono stati dei momenti di crisi, diciamo economiche e anche Dubai ha tremato, creando momenti difficili.

Lo svantaggio evidente è che in realtà si tratta di processi urbani di urbanizzazione che riguardano una parte specifica della popolazione. Tra l'altro spesso non riguardano neanche una parte specifica della popolazione della città stessa.

Uno svantaggio è che questi processi di globalizzazione non hanno una ricaduta immediata per chi non è tra i soggetti più interessati a quei processi economici se non di riflesso, per esempio le famose immagini in cui si vedono i quartieri molto belli, nuovi della middle-class e alta classe a Mumbai fatta di persone che lavorano nelle industrie tecnologiche, tutto questo di fianco a quartieri Slam, di case basse e decadenti.

In realtà c’è sempre stato questa commistione tra questi processi di sviluppo così veloci, in poco tempo grande ricchezza per alcune parti della popolazione e certamente non distribuite invece a tutta la popolazione.

7. *“Globalizzazione” = “Disuguaglianza sociale ed economica”? Potrebbe spiegare il motivo della sua risposta e fare degli esempi?*

Direi di sì perché abbiamo sostanzialmente parlato di fenomeni fortemente generatori di disuguaglianza. La globalizzazione non è ciò se la intendiamo come il fenomeno per cui ci sono una serie di dimensioni che qui non hanno una portata globale delle funzioni non necessariamente sono generatrici di disuguaglianza questi generatori disuguaglianza questi fenomeni di per sé la loro ricaduta in certi ambiti, come vengono gestiti posso creare delle diseguaglianze però non è necessariamente globalizzazione uguale disuguaglianza, come al solito è la gestione di questi fenomeni nei diversi contesti. Per alcuni la globalizzazione crea grandi effetti positivi.

8. *Quali sono, secondo lei, i principali fattori che hanno influenzato, o che possono influenzare nell’immediato futuro, il processo di globalizzazione di una città? [ad esempio, cambi nelle politiche nazionali, investimenti diretti esteri, innovazioni tecnologiche, etc.] Potrebbe fare degli esempi reali? [almeno due città e tre fattori per ciascuna di queste]*

Non sapendo cosa accadrà in futuro però guardando quello che sta accadendo adesso senz'altro la componente tecnologica o comunque l'attenzione che viene data alla componente tecnologica, intendo il digitale e Smart, senz'altro continuano ad avere un ruolo molto rilevante.

L'aspetto interessante da tenere in considerazione in futuro perché già un aspetto interessante è quello di tenere sempre sott'occhio il rapporto fra gli interessi e gli attori pubblici e di interesse gli attori privati perché apparentemente sembrerebbe essere un processo che tende a favorire gli attori privati o comunque un'azione molto autonoma di attori e interessi privati nel favorire certi processi nella espansione delle città nel permettere una crescita economica.

In realtà il ruolo pubblico dello stato di attori che sembrano essere più in difficoltà rispetto a questi processi di globalizzazione è sempre molto forte perché realtà fanno più che gestirla fanno spesso da garanti in rispetto a tutta una serie di passaggi, per esempio quando vai in crisi il settore immobiliare e tutta una serie di processi vanno in crisi di solito non è che ho si aspetta il fondo pensionistico canadese e statunitense oppure interviene uno stato in qualche maniera o il Fondo Monetario Internazionale quindi diciamo sono degli attori in qualche maniera pubblici che vanno a intervenire in queste situazioni quindi è sempre interessante che c'è una sorta di narrazione di grandi investitori piuttosto che le città da sole che fanno queste politiche, in realtà dietro c'è sempre una garanzia di soggetti tradizionali che nel caso di problemi intervengono quando possono naturalmente.

9. *Quale/i innovazione/i avrà/anno la maggiore influenza sulle città [globali] nel prossimo decennio?*

Tutto quello che riguarda la logistica quindi non tanto il trasporto in generale la logistica cioè anche la connessione per trasmettere informazioni. Tutto questo continuerà ad avere probabilmente un un'importanza molto grande anche in futuro sempre di più anche se poi naturalmente queste cose riguardano di nuovo solo al servizio degli specifici settori e specifiche funzioni probabilmente, un elemento che non so quanto inciderà in termini di innovazione, ma che potrà anche nelle forme attuali o comunque può essere utile nei processi di urbanizzazione.

Quanto e come diversi processi di digitalizzazione anche delle pratiche di partecipazione piuttosto potranno in qualche maniera cambiare il rapporto tra il governo appunto delle città e delle sue trasformazioni e la vita dei comuni cittadini.

Potrebbe rendere ancora più difficile partecipare effettivamente alla vita pubblica oppure potrebbe renderlo molto più semplice, potrebbe portare a forme di chiusura all'interno di comunità ristrette oppure no.

Certamente una dimensione che veramente vale la pena di osservare in futuro. Quindi questa connessione di trasporti e logistica di questa dimensione di vita pubblica comune partecipativa.

Un'altra cosa che secondo me potrebbe essere interessante è se è come si trasformeranno ma non sono proprio l'esperto. Permettono una forma di economia legata all'economia tradizionale che hanno degli impatti all'interno delle città mi riferisco alle varie innovazioni che in qualche maniera possono scardinare dei meccanismi tradizionali di organizzazione economica delle città soprattutto in contesti in cui ci sono economie informali.

10. *Ultimo pensiero: se potesse far accadere una sola cosa ad una qualsiasi città, per renderla nei prossimi dodici mesi ancora più globale, indipendentemente dal suo attuale livello di globalizzazione, quale sarebbe e in quale città?*

Degli esempi che ho fatto io durante questa nostra conversazione sono di Città che non necessariamente adesso percepite come globali, quindi io credo che in realtà quello che potrà cambiare nel futuro breve e che alcune di queste città evidentemente globali e poi cosa vuol dire globale, che diventano esemplari e che diventano a loro volta delle città che ti fanno a studiare che si vanno in cerca di

Poi possiamo ragionare sul fatto che ci siano modelli da seguire però ad esempio delle operazioni come anche di facciata proprio di costruzione di determinati quartieri di costruzione, come quello che ha fatto Dubai per diventare un esempio e stato di mettere il grattacielo più alto del pianeta.

Si possono trovare esempi di questo tipo non necessariamente in un edificio ma è un intero quartiere. Ad esempio quando Google deciderà di aprire una sede in una città africana probabilmente quella città sarà diventata il modello o diventerà il modello di sviluppo peraltro una parte di questa narrativa c'è già sulla Città del Capo che è un polo tecnologico della parte subsahariana quindi sono un po' questi particolari eventi di per sé non particolarmente rilevanti dal

punto di vista della dimensione globale se volessimo misurarla ma che mettono sulla mappa queste città. Se mi devo aspettare qualcosa me lo aspetto proprio da città di contesti che ci possono ancora sorprendere cioè sulla mappa delle città globali ci va Luanda e la Città del Capo.

Ora stiamo nel sud America per certi versi ha una dimensione globale per tutta una serie di caratteristiche che non c'entrano, che sono particolarmente legate ad aspetti molto specifici per esempio Bogotá e Medellin, una serie di caratteristiche fanno di quelle città per qualche strano motivo delle città che diventano esemplari poi per quei contesti diciamo non c'è ancora la fase in cui quelle città sono ritenute poi esemplari anche per contesti non legati ai paesi in via di sviluppo però probabilmente nei prossimi 10 anni quello che vedremo sempre di più è questa storia narrata anche in contesti non consueti.