

FRANCA MIANI

LA SFIDA URBANA DELLA CINA «GLOBALE»

Introduzione. – Il primo impatto con le metropoli cinesi da parte di un osservatore occidentale è assolutamente traumatico ⁽¹⁾. Ci si trova immersi in un fenomeno epocale: la realizzazione di uno spazio urbanizzato che espande a ritmo accelerato i propri confini orizzontali e attinge a verticalità sempre più pronunciate, alterando paesaggi le cui misure e caratteristiche erano modellate da secolari modalità d'antropizzazione. Giorno e notte, in un numero considerevole di regioni amministrative del paese, gli operai si alternano in turni incessanti nei cantieri, alla luce artificiale delle fotoelettriche, per demolire vecchi quartieri, per rinnovare e costruire migliaia di nuovi edifici. Si è testimoni di quel che appare una corsa frenetica a trasformare le città secondo un modello di vita che il nuovo capitalismo cinese, lasciato libero di operare dal ferreo potere politico, mutua dalla città cosiddetta occidentale.

Pechino e Shanghai sono i principali luoghi strategici da cui ha preso avvio questo immane processo di modificazione urbana e territoriale. Molte altre città cinesi – minori, ma pur sempre con dimensioni pari alle metropoli dell'Occidente sviluppato – stanno perseguendo gli stessi metodi di sviluppo cercando di trovare una nuova immagine che possa rappresentare il rinascente grande impero cinese.

Due importanti scadenze stanno agendo da acceleratori dello sviluppo economico e infrastrutturale in atto: i Giochi Olimpici a Pechino del 2008 e l'Expo di Shanghai nel 2010. Tali avvenimenti, che generalmente costituiscono occasioni storiche, per gli Stati ospitanti, per pianificare un eccezionale e accelerato sviluppo della propria rete infrastrutturale e organizzativa, rappresentano anche per la Cina un obiettivo da non mancare per mostrarsi agli occhi del mondo occidentale come una nuova potenza economica con un'immagine assolutamente rispettabile. Un attento *planning* dei lavori in corso e la possibilità di utilizzare un enorme

(1) Questo articolo nasce da un viaggio di studio in Cina compiuto nel corso del 2006 oltreché dalla consultazione di fonti bibliografiche citate. Ringrazio l'architetto Augusto Cagnardi, dello Studio Gregotti Associati, per la documentazione e le delucidazioni cortesemente fornitemi.

Tab. 1 – *Variazione della popolazione e della densità urbana nelle quattro municipalità e nella regione amministrativa speciale di Hong Kong tra il 1998 e il 2004 (*)*

	1998		2004	
	popolazione	densità	popolazione	densità
	(ab./km ²)		(ab./km ²)	
Chongqing (**)	(municipalità non istituita)		31.300.000	382
Hong Kong - Xianggang	6.660.000	6.082	6.935.900	6.282
Pechino - Beijing	12.400.000	738	14.560.000	867
Shanghai	14.570.000	2.355	17.110.000	2.760
Tientsin - Tianjin	9.530.000	843	10.110.000	895
<i>Cina</i>	<i>1.223.220.000</i>	<i>128</i>	<i>1.283.740.000</i>	<i>134</i>

(*) La suddivisione amministrativa della Cina è basata su una prima ripartizione in province o regioni autonome. Una provincia o una regione autonoma è a sua volta divisa in prefetture, contee e città. Una contea è divisa in cittadinanze, comuni e città. I comuni direttamente sotto il controllo del governo centrale e le grandi città sono ripartiti in distretti e contee; le prefetture autonome sono suddivise in contee, contee autonome e città. La Costituzione permette di creare, quando necessario, una regione amministrativa speciale, direttamente sotto l'autorità del governo centrale. Attualmente la Cina è articolata in 22 province, 5 regioni autonome, 4 municipalità e 2 regioni amministrative speciali (wikipedia.org).

(**) Chongqing è la più estesa (82.000 km²) e popolosa municipalità con *status* di provincia della Repubblica Popolare Cinese; attualmente la popolazione conta 31,3 milioni di abitanti di cui 4,2 milioni sono residenti nel capoluogo. Nel 1997 l'VIII Congresso Nazionale Popolare decise di unire la città di Chongqing e le vicine Fuling, Wanxian e Qianjiang nella municipalità di Chongqing. La nuova municipalità fu creata con l'intenzione di favorire lo sviluppo economico delle regioni occidentali della repubblica e offrire una nuova sistemazione ai cinesi allontanati dalle regioni interessate dalla costruzione della diga delle Tre Gole.

Fonte dei dati: *Calendario Atlante De Agostini*, Novara, 2000-2007

bacino di manodopera, a basso costo e senza vincoli sindacali, stanno dando risultati non riproducibili altrove: tali da avere imposto, in alcuni casi, perfino il rallentamento delle opere in via di realizzazione. Giungere agli appuntamenti troppo in anticipo con alcune infrastrutture, impianti logistici e sportivi, potrebbe infatti comportare costi aggiuntivi rispetto ai bilanci previsti, qualora emergesse la necessità di successivi interventi di mantenimento e di manutenzione.

I due eventi citati, pur prestigiosi, intervengono, dandogli nuovo abbrivio, in un processo di sviluppo economico e imprenditoriale il cui corso era già iniziato parallelamente all'evoluzione delle linee di conduzione politica verificatasi dopo la scomparsa di Mao. Quella strategia politica capace, almeno finora, di coniugare una piena libertà dell'intrapresa economica e dell'apertura ai mercati mondiali con il mantenimento del rigoroso controllo dell'organizzazione sociale e della libera espressione.

Nell'analisi del rapporto tra il tumultuoso sviluppo economico e i processi di

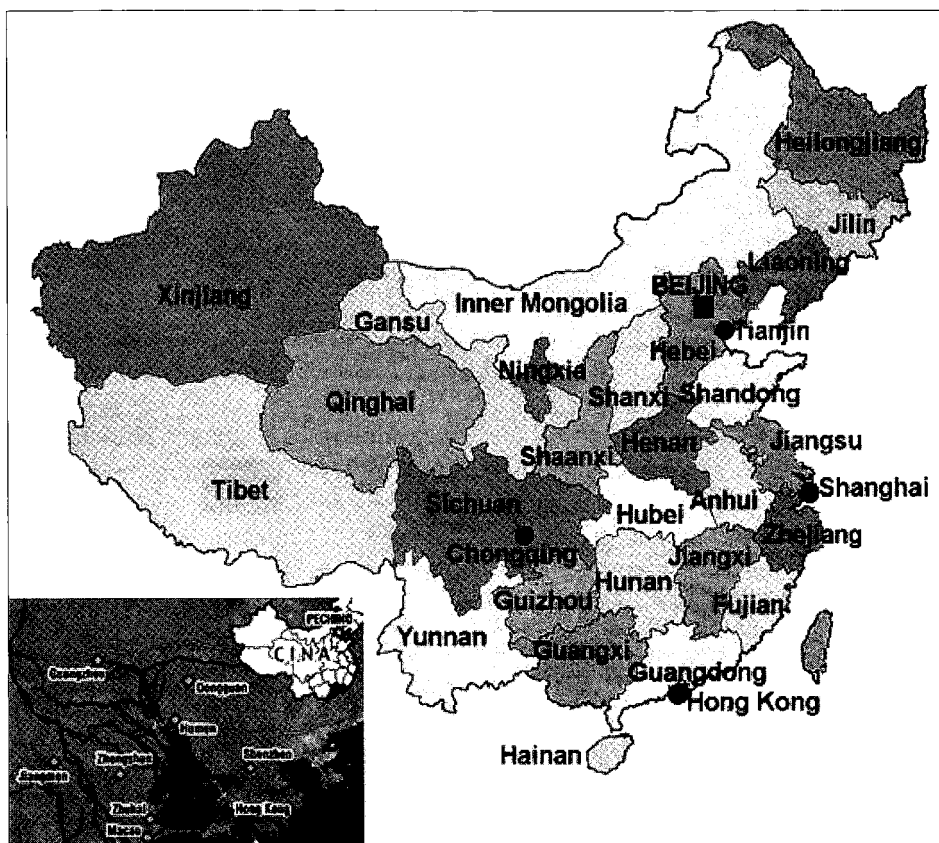


Fig. 1 – *La divisione amministrativa della Repubblica Popolare Cinese*
Nel riquadro un dettaglio della megalopoli del Delta del Fiume delle Perle

trasformazione urbana, è agevole rilevare analogie con processi già verificatisi negli Stati Uniti alla fine della prima metà del Novecento e più recentemente in Europa e in alcuni paesi in via di sviluppo. Fino dagli ultimi decenni del Novecento l'Occidente aveva imparato a osservare con attenzione e crescente interesse le «tigri asiatiche» che stavano bruciando le tappe del loro sviluppo legato alla globalizzazione dei mercati e alla nuova economia; ciò che ora fa la differenza è la dimensione del processo che, a partire dalle città più importanti, sta coinvolgendo gran parte delle città cinesi soprattutto costiere. Esse possono considerarsi un vero e proprio laboratorio per sperimentazioni e nuove tendenze urbanistiche e architettoniche legate al cambiamento nello stile di vita e alle modificazioni delle funzioni urbane.

La crescita urbana nella Repubblica Cinese costituisce e costituirà un tema geografico di estremo interesse per il rilevante impatto sociale e politico. Mantenendo ritmi di sviluppo economico oggi irraggiungibili dalle economie nord-occi-

dentali, la Cina si trova ad affrontare nuove soluzioni nel governo della trasformazione d'un territorio dalle dimensioni continentali, dove coesistono in modo stridente l'impetuosa modernizzazione delle città e gli arcaismi della miriade di villaggi rurali.

La capitale politica e la capitale economica (Pechino e Shanghai) superano ormai i quindici milioni di abitanti, Tientsin sfiora i dieci milioni. Per non parlare della megalopoli del Sud della Cina, nel Guandong, la regione intorno a Hong Kong e al delta del Fiume delle Perle, denominata ormai Hong-Guan: 48 milioni di abitanti si distribuiscono in metropoli come Guangzhou (circa 8 milioni), Shenzhen (ex villaggio di pescatori che raggiunge 10 milioni), Dongguan (10 milioni di persone), oltre a Macao e Hong Kong. È questo l'agglomerato con il reddito *pro capite* più alto della Cina.

Un dato che occorre rilevare è il numero complessivo di abitanti delle città cinesi, pari a oltre 500 milioni di abitanti, più di un terzo della popolazione complessiva; ma ancor più interessante è considerare la contemporanea nascita di una classe media cinese ⁽²⁾ e della categoria dei nuovi ricchi che, pur essendo percentualmente ancora di dimensioni ridotte, costituisce in realtà, per numero assoluto (50 milioni), un enorme serbatoio per l'attivazione degli investimenti e per alimentare un mercato di prodotti di consumo senz'altro fondamentale per le nuove imprese e i servizi, in competizione con i modelli e gli stili di vita occidentali ⁽³⁾.

(2) Secondo una ricerca fatta dalla China Academy of Social Sciences nel 2005, la classe media cinese costituisce il 12% dell'intera popolazione. Cittadini della classe media vengono definiti tutti coloro che guadagnano più di 5.000 *yuan* al mese, ossia circa 497 euro, con almeno un titolo di studio di *bachelor*; che lavorano nella pubblica amministrazione o come *managers* nelle aziende o che sono tecnici o titolari di imprese private. La ricerca ritiene che questo numero sia destinato a raddoppiare al 25% entro il 2010 e a raggiungere il 40% nel 2020. Questo sviluppo è seguito da cambiamenti nei consumi, soprattutto con riferimento alla generazione dei giovani nati dal 1977, nel periodo della politica del figlio unico. Essi sono considerati come individualisti e rivolti al divertimento. Per questo gruppo di persone e per i giovani professionisti urbani, gli *shopping malls* e i *fitness centers* costituiscono i principali luoghi di riunione e di spesa (Biennale di Venezia, 2006).

(3) Il commercio al dettaglio in Cina è cresciuto del 50% negli ultimi cinque anni. Con l'aumento dei redditi, i cinesi spendono somme crescenti nell'acquisto di scarpe, borse, abiti, e frequentano abitualmente i centri commerciali, anche solo per passare il tempo libero, osservare i prodotti o sognare di poter acquistare in futuro quei beni che costituiscono il simbolo di uno stile di vita diverso. Il *boom* economico della Cina si può rilevare dal numero crescente di *shopping malls* che vengono costruiti nei centri e nelle aree suburbane delle città. I cinesi hanno ormai abbracciato lo stile di vita americano e i modelli di consumo europei. Mentre per anni avevano esportato nel mondo i loro prodotti, ora il crescente consumismo comporta, invece, l'acquisto di tutti i prodotti stranieri che rappresentano il sogno di un benessere fatto di beni di consumo stranieri. Vi sono già in Cina quattro *shopping malls* che sono ormai ben più grandi del West Edmonton Mall nell'Alberta, che era precedentemente considerato il più grande del mondo. Si prevede che entro il 2010 ve ne saranno almeno 7 che lo supereranno. Il più recente è il Golden Resources Mall a Pechino (680.000 m²). Ma è già in fase di completamen-

Transizione e sfida. – Le città cinesi in questi anni offrono precisa testimonianza delle contraddizioni di una società in transizione. Un contrasto vistoso emerge dalla convivenza di un tessuto storico – frammentato e in buona parte ormai distrutto, una sorta di *enclave* all'interno di aree che sono state edificate nel periodo del regime maoista – col massiccio tessuto edificato dell'incombente modernità: lo stuolo di edifici moderni, grattacieli che hanno completamente cambiato lo *skyline* delle principali metropoli cinesi, intercalati da torri moderne, piuttosto anonime e grossolane, cui spesso sono stati aggiunti tetti a pagoda quasi a volere riprodurre una tipologia in stile «cinese».

Il processo d'internazionalizzazione dell'architettura che viene attuandosi in Cina, riscontrabile negli enormi cantieri per le infrastrutture e le attrezzature di servizio, affidati allo *star system* dell'architettura contemporanea, ripropone fortemente il dualismo tra l'internazionalismo critico e il regionalismo popolare e tra la volontà di occidentalizzarsi e il desiderio di non perdere la propria identità. Tale contraddizione insanabile ha spinto gli investitori privati, i nuovi gruppi economici e il governo centrale a privilegiare, nei nuovi grandi progetti che quasi quotidianamente appaiono sulle riviste e sui rotocalchi, un variegato virtuosismo formale come simbolo dello sviluppo.

Visitando le gigantesche metropoli ci si domanda dove sia finita l'identità cinese, dove si nasconda la cultura di una società millenaria che oggi presenta al mondo città con un paesaggio perfettamente identico a quelle del Nuovo Mondo.

Dalla Cina delle concessioni coloniali a quella della internazionalizzazione, passando per un regime autoritario e occupazioni straniere, un secolo di eventi drammatici ha sedimentato mentalità, pensiero e paesaggi antropizzati. Non si può trattare il tema complesso delle trasformazioni senza capire i motivi storico-politici che le hanno generate. Per comprendere pienamente quanto si sta verificando, è dunque necessario fare qualche breve riferimento al ruolo dello Stato e agli avvenimenti politico-sociali che si sono succeduti negli ultimi decenni segnando la grande transizione del paese dal maoismo all'ingresso della Cina nel WTO nel 2001.

Agli eventi di Pechino del 1989 è seguita la disintegrazione dell'Unione Sovietica e del blocco orientale con l'avvio del processo politico-economico che ha portato il neoliberismo a dominare i meccanismi della produzione e dei commerci del mondo. La società cinese, tuttavia, non ha subito la devoluzione della struttura imperiale e men che mai la disintegrazione del sistema di governo interno dello Stato sovietico; la trasformazione sociale in Cina è stata caratterizzata da innovazioni nella continuità del meccanismo di controllo. Il processo di espansione

to un altro gigante, il South China Mall di Dongguan, nella megalopoli di Hong-Guan. Su un'area totale di 892.000 m², si sviluppa un modello disneyano di parco a tema che comprende sette diverse zone modellate sull'idea di rappresentare città e regioni diverse (Amsterdam, Parigi, Roma, Venezia, l'Egitto, i Caraibi e la California). Il perimetro può essere circumnavigato in battello lungo un canale di ispirazione veneziana. Il tutto è completato da edifici per residenze e servizi per il tempo libero. Si calcola che, quando il *mall* sarà completato potrà attirare fino a 600.000 acquirenti al giorno (Barboza, 2005).

(4) Secondo alcuni sociologi, il divario tra città e campagna si manifesta principalmente in cinque

del mercato, gestito nella conservazione del sistema di potere politico statale, è stato finalizzato all'acquisizione di un ruolo attivo nel sistema economico mondiale (Wang Hui, 2006, p. 15).

L'apertura compiuta negli anni 1980 da Deng Xiaoping, il nuovo corso preso dall'economia con le sue importanti ricadute sociali, l'integrazione con il mondo sviluppato e il confronto con culture un tempo considerate nemiche, con la necessità conseguente di liberalizzare la politica, rappresentano altrettante forme di trasformazione/rivoluzione che lasciano delle tracce nel modo di procedere istituzionale verso lo sviluppo internazionale.

Le riforme sociali operate tra il 1978 e il 1989 possono essere distinte in due fasi: quella che incide nell'agricoltura tra il 1978 e il 1984, e quella successiva, che investe i centri urbani. Al centro dei problemi delle campagne era il divario profondo con la città, che vedeva una migliore posizione sociale dei residenti urbani rispetto agli abitanti delle aree rurali ⁽⁴⁾. Le riforme hanno portato alla eliminazione delle «comuni del popolo» con un'equa redistribuzione delle terre, sostenuta dallo Stato, e l'attuazione del sistema della responsabilità sancito da un contratto per ogni famiglia. L'effetto successivo è stato l'aumento del prezzo dei prodotti agricoli, ottenuto a seguito di diversi interventi. Complessivamente il risultato è stato di fare diminuire gradualmente il differenziale di reddito tra città e campagna. La riforma urbana ha avuto come sfondo quella agricola, ma è stata di maggiore portata. Il mutamento sociale e il fermento politico culminati negli eventi (ormai elevati a simbolo) di Piazza Tienanmen del 1989 si ritiene essere stato generato da dinamiche culturali collegate proprio con la riforma urbana del 1984. Quest'ultima è ovviamente molto più complessa di quella rurale: è infatti più facile stimare il valore della terra che stimare il valore delle risorse industriali; vi era, inoltre, una profonda differenza tra il sistema della proprietà sul quale venne attuata la riforma rurale e quello delle proprietà industriali e dell'edilizia urbana. Come conseguenza, non solo le innovazioni urbane non hanno portato agli stessi risultati di quelle agricole, ma hanno innescato un processo che è andato a minacciare i benefici raggiunti dagli operai e persino dagli impiegati statali. Ciò ha causato un peggioramento della situazione economica, un irrigidimento organizzativo, un impoverimento della forza lavoro, soprattutto col venir meno degli ammortizzatori sociali per le classi più a rischio.

modi: 1. Una differenza nel potere politico per cui la popolazione contadina è interamente diretta dal governo e nessuno dei rappresentanti del governo è di origine contadina. 2. Una differenza nello status economico, determinata dalla forbice tra i prezzi dei prodotti agricoli e quelli dei prodotti industriali, la quale ha permesso l'accumulazione del capitale per lo sviluppo industriale urbano. 3. Una differenza nei redditi, per cui quelli urbani sono da tre a sei volte maggiori di quelli rurali. 4. Una differenza nei benefici sociali di cui la popolazione contadina non usufruisce. 5. Una differenza nello status sociale per cui la posizione sociale di chi vive in città è migliore di quella di chi vive in campagna» (Wang Hui, 2006, p. 124, nota 2).

Tra il 1985 e il 1987 si moltiplicarono i dibattiti tra gli economisti cinesi riguardo alla riforma dei diritti di proprietà e all'aggiustamento della struttura economica sotto gli auspici del governo nazionale. La conclusione fu l'introduzione della riforma dei prezzi, con la contemporanea attuazione della riforma delle imprese, mediante il sistema dei contratti (Wang Hui, 2006, pp. 24-26). Il 1988 può essere considerato fondamentale ai fini del nostro ragionamento poiché fu l'«anno del contratto» come molti economisti l'hanno definito, in quanto il sistema del contratto venne esteso dalle singole imprese agli investimenti stranieri, ai dipartimenti del governo, agli accordi finanziari e così via. Decisione che non fu esente da ripercussioni, insieme con l'eliminazione progressiva dei prezzi pianificati a favore dei prezzi di mercato, che portò a una frenetica corsa all'acquisto e all'instabilità sociale.

Le riforme del periodo ottennero alcuni risultati, ma causarono dei cambiamenti che diventarono i catalizzatori per la mobilitazione sociale del 1989. In Cina, all'indomani del moto del 1989, originato dall'aspirazione degli studenti a un sistema di governo non più autoritario, si è compiuto un processo attraverso il quale lo Stato ha usato la liberalizzazione economica per superare la propria crisi di legittimità (*ibidem*, p. 41). Dopo il 1989 lo Stato ha proseguito sulla strada delle riforme e ha ridotto al minimo, con la minaccia della violenza, ogni manifestazione di malcontento della società. La politica monetaria divenne uno strumento di controllo primario, ci fu un riaggiustamento significativo nel tasso di cambio della valuta estera, in direzione di un tasso unificato, si verificò un incremento nelle esportazioni e venne dato libero corso alla realizzazione delle diverse aree di sviluppo regionali (tra cui il quartiere di Pudong a Shanghai).

Il nuovo sistema di mercato e i meccanismi dei prezzi che ne erano al centro furono il risultato dell'interferenza statale o di accordi politici e il rapporto di scambio tra potere politico e mercato non poté che diventare parte integrante del nuovo sistema economico. All'interno di questo processo, le differenze di reddito tra le diverse regioni e popolazioni aumentarono ovunque, insieme con il numero dei poveri. La formazione di una società orientata al mercato finì con l'aggravare le condizioni storiche che erano state al centro del movimento sociale del 1989; le principali crisi sociali degli anni Novanta sono legate alle condizioni sociali antecedenti. Corruzione, contrabbando, distribuzione disuguale, influenza dei gruppi di interesse sulla politica pubblica, ipersviluppo, speculazione immobiliare e relative crisi finanziarie, crisi del *welfare*, questioni ambientali, libertà sono alcuni degli aspetti che con la globalizzazione si sono addirittura moltiplicati.

Per quanto riguarda il processo storico sviluppato a partire dagli eventi del 1989, il fatto che il cambiamento sia rapido dimostra che solo l'intervento statale consente la realizzazione delle condizioni che rendono effettivamente possibili un'economia di mercato e l'inserimento nei processi di globalizzazione. Gli eventi del 1989 hanno dimostrato come l'espansione del mercato sotto la direzione statale possa produrre una crisi sociale e come questa crisi sociale possa diventare l'occasione perché lo Stato prenda il controllo totale della società (*ibidem*, p. 105). Il movimento del 1989 fu urbano ed evidenziò sia le contraddizioni intrinseche alla riforma economica urbana sia i nuovi problemi sociali sorti durante il

processo di espansione del mercato. Già un anno dopo la riforma urbana, la disuguaglianza tra città e campagna prese ad approfondirsi. Iniziato negli anni Ottanta, l'esodo dalle campagne crebbe per quantità e rapidità. Negli anni Novanta il flusso emigrazione-inurbamento della popolazione contadina appariva già di enormi dimensioni. Fenomeno ben comprensibile.

Qualche semplice dato induce, al riguardo, ulteriori riflessioni. Il Rapporto Nazioni Unite 2004 vede, nella Repubblica di Cina, la popolazione residente in aree o comunque in unità definibili urbane avviata a superare nel 2006 il 50% del totale e, per conseguenza, contrarsi proporzionalmente gli effettivi di popolazione rurale. Tuttavia, alla scala mondiale, la popolazione urbana supera, in alcuni paesi sviluppati, anche l'80%. La Cina, ancora alla metà degli anni Novanta del Novecento, evidenziava nella distribuzione della popolazione un divario vistoso: poco meno del 30% di popolazione urbana contro una dominanza di popolazione rurale. Un rapporto non coerente con l'assetto e con la dinamica dell'economia di questo immenso paese proteso verso l'industrializzazione e la terziarizzazione. E infatti, già nel 2000, la percentuale di popolazione urbana registrava un incremento di sei punti: valore che delinea il carattere ineluttabile della spinta verso un inurbamento di quote ulteriori di popolazione rurale: rilevanti nella misura percentuale, addirittura impressionanti nel valore assoluto, data l'entità demografica del paese.

Da un lato l'espansione delle infrastrutture di base nelle città e l'apertura economica incrementarono attività e dunque posti di lavoro in città. La creazione di zone a statuto economico speciale nelle aree costiere aumentò la disparità tra queste e le aree interne. Inoltre non si riuscì a stabilire regole adeguate a protezione del lavoro rurale, creando ulteriore disparità tra città e campagna. La disuguaglianza si fonda sull'espansione della crescita economica centrata sulla città, la quale a sua volta si basa su un sistema di mercato. Dunque il principale problema da affrontare, anzi una vera e propria duplice sfida epocale nella Cina contemporanea, è il rapporto tra città e campagna, da un lato, e il governo di spazi urbani cresciuti enormemente e molto in fretta, dall'altro lato.

La riforma immobiliare. – Nell'aprile 1980 Deng Xiaoping disse: «Occorre riesaminare le politiche sulla costruzione e allocazione edilizia urbana. Gli abitanti delle città possono acquistare e costruire il loro proprio appartamento. Non solo appartamenti nuovi possono essere venduti, ma anche quelli vecchi». Queste parole hanno dato l'avvio alla riforma immobiliare cinese.

Nel 1980 lo spazio abitativo *pro capite* mediamente a disposizione di un cinese residente in città era di circa 5 m²; a Pechino e Shanghai era addirittura meno di 3 m². Nel tardo 2005 questa quantità era salita a più di 26 m²: a fronte del balzo in avanti della popolazione urbana, passata da 190 milioni ai 540 milioni attuali. Tale progresso viene attribuito alle riforme amministrative nella produzione e nel consumo di alloggi. In altri termini, si è creato un mercato degli alloggi, provocando così lo sviluppo di un'industria prima assente dallo sviluppo industriale cinese: quella dei beni immobili.

Durante i primi tre decenni della Repubblica Popolare Cinese, dal 1949 al 1978, la Cina aveva praticato una politica interna basata su bassi salari, bassi prezzi, bassi consumi, elevata accumulazione e investimenti. Tutti i profitti, sia individuali sia di impresa, andavano al governo che decideva il modo migliore per il loro reinvestimento. Le decisioni economiche erano basate sulla pianificazione statale, un aspetto della quale era costituito dall'edilizia pubblica: la costruzione e la distribuzione degli alloggi, condotte in accordo con la versione nazionale e locale della pianificazione statale, si trasformarono in una istituzione di *welfare* statalizzata. Il Ministero del Tesoro, gli uffici governativi, imprese e istituzioni, investivano in nuovi edifici per abitazioni e li offrivano ai loro lavoratori a basso prezzo di affitto. Questo meccanismo consumò i fondi nazionali e locali per l'edilizia abitativa molto più rapidamente di quanto si potesse rimpiazzarli, mentre il ritorno economico degli affitti non era in grado di compensare i costi di costruzione. In quel periodo la dimensione e la qualità degli alloggi erano commisurate all'anzianità e alla posizione degli impiegati; ciò implicava che gli appartamenti peggiori erano destinati ai giovani lavoratori e ai subordinati. Questa norma iniziò a cambiare con la commercializzazione delle case.

La riforma immobiliare ha costituito il più grande progetto di *welfare* e ha contribuito sostanzialmente alla rapida crescita di una nuova industria. Dal 1994 più del 90% delle abitazioni di proprietà pubblica nelle grandi e medie città è stato venduto a privati. Gli investimenti immobiliari sono cresciuti in modo talmente ampio e veloce da costituire più della metà del totale degli investimenti sociali in Cina. L'industria immobiliare, infatti, si collega a più di 50 altri tipi di industria ed è in grado di innescare un volano economico (Yuanjun Luo, 2006).

Soffermandosi su questi elementi, si riscontrano alcune caratteristiche (fatte le debite proporzioni demografiche e territoriali) analoghe ai processi che caratterizzarono la società, il territorio e l'economia in Italia nella fase di ricostruzione e ripresa produttiva del secondo dopoguerra: quel periodo che, dal finire degli anni 1950 e fino alla metà del decennio 1960, fu detto del «miracolo economico». Gran fervore di iniziative imprenditoriali, grande espansione delle maggiori aree urbane, insieme con forti squilibri e conseguenti rilevanti movimenti interni di popolazione. Lo spontaneismo nell'espansione produttiva accomuna i processi; ma l'interventismo italiano attraverso la gestione di industrie pubbliche non fu accompagnato da capacità di controllo della crescita urbana e, in genere, di gestione del territorio (che tuttora difetta). Men che mai fu accompagnato da comportamenti della classe politica volti a conservare precedenti strumenti e strutture di gestione autoritaria del potere; al contrario, la dinamica economica agevolò percorsi di crescita democratica, di mutamenti culturali, di decentramento amministrativo. Passaggi, questi ultimi, che marcano la differenza rispetto ai processi in atto in Cina, dove permane il saldo sistema autoritario di governo dei mutamenti che investono strutture economiche, sociali, territoriali. Sistema che, tuttavia, in una prospettiva se non di breve certamente di medio periodo, verrà messo a dura prova allorquando, in conseguenza delle dinamiche in atto, dovrà misurarsi con una società costituita da settecento e più milioni di persone concentrate in metropoli e grandi città, inserite nei meccanismi di formazione culturale propri della società

industriale, terziarizzata, e percorsa da flussi di comunicazioni globali tanto intensi quanto celeri e sempre meno agevolmente controllabili dal potere.

Il consumo di case. – Negli anni recenti, la liberalizzazione del mercato fondiario, il miglioramento nelle condizioni di vita della popolazione urbana con l'incremento delle attività del terziario conseguente al cambiamento economico in atto, la creazione di una classe media e l'aumento del numero di famiglie ad alto reddito hanno modificato l'attitudine urbana verso il tema della casa e del cosiddetto *home lifestyle*.

Il consumo di beni immobiliari di proprietà sta diventando il principale aspetto della vertiginosa crescita economica cinese. I potenziali acquirenti di immobili guardano alla proprietà della casa come all'investimento più affidabile, così come alla possibilità di vivere in un ambiente privato e pieno di *comfort*, non senza ambizione di raffinatezze. I principali punti di interesse nell'acquisto di una casa, oltre al prezzo, sono la qualità dell'edificio e la garanzia di una sua manutenzione per assicurarne la conservazione nel tempo. Altro aspetto di valutazione è costituito dalla scelta dei quartieri: se ne soppesa la posizione e il livello dei prezzi rispetto allo standard economico dell'acquirente. Il *boom* del mercato delle proprietà residenziali ha motivato i promotori immobiliari a rapportare al livello dei consumi le diverse esigenze di alloggi.

Con il miglioramento generale delle condizioni di vita, anche gli atteggiamenti nella Cina urbana verso lo stile dell'abitazione sono cambiati radicalmente. C'è una forte domanda di cultura occidentale ⁽⁵⁾. Un punto di riferimento forte è rappresentato dallo stile di vita europeo, mentre, in generale, c'è un comune indirizzo verso una immagine urbana che riporti ai canoni internazionali di città metropolitana. IKEA, entrata con un primo magazzino nel 1998, ha influenzato il concetto cinese di arredamento degli interni al punto da costituire il riferimento stilistico per la popolazione medio-alta delle città. Rappresenta il sogno cinese in fatto di *interior design*!

Sono i grattacieli e le alte torri residenziali ad avere completamente modificato l'immagine delle grandi città. Più di 7.000 grattacieli si impongono oggi come *sky-line* di Shanghai. Ma la gara per chi realizza l'edificio più alto si è spostata anche nella capitale Pechino, che sta perdendo in modo rapidissimo e irreversibile la sua peculiarità di città bassa, dall'impianto storico costituito da quattro anelli concentrici successivi, al centro dei quali le mura quadrangolari circondate dai canali di confine della Città Proibita dovevano rappresentare lo spazio emergente sul resto dell'urbanizzazione circostante. Tale disegno è ormai praticamente visibile so-

(5) L'ambizione di elevare lo standard di vita ai livelli dell'Occidente rappresenta un pesante carico economico per la popolazione. A partire dal 2003 i prezzi delle abitazioni nelle principali città cinesi sono cresciuti del 50-70%. Con i salari che restano ancora a livelli modesti, se comparati con quelli occidentali, il risultato è che molti acquirenti di case spendono dal 50 all'80% delle loro entrate per pagamenti e mutui, tanto da divenire «schiavi dei mutui!» («Shanghai Daily Opinion», 17 marzo 2006).

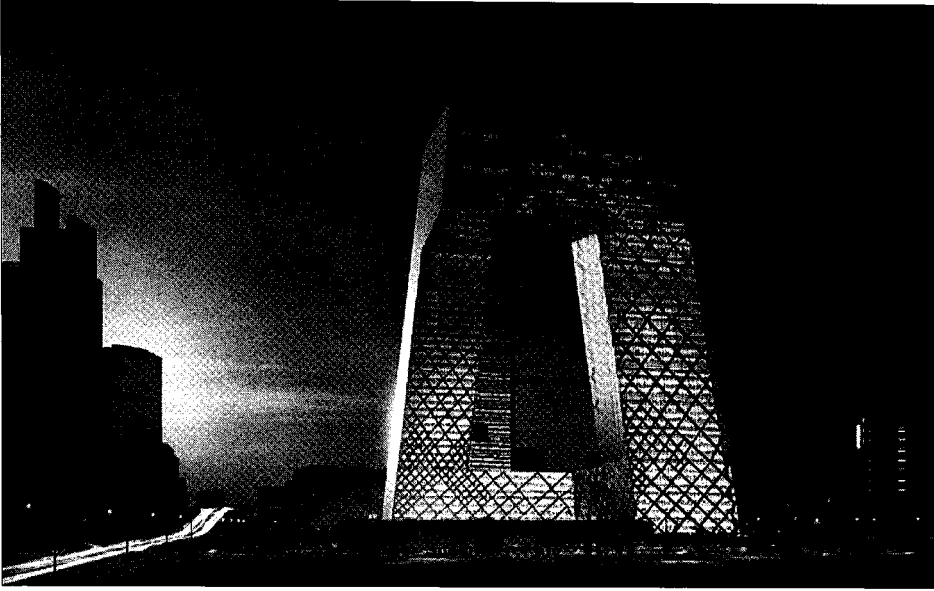


Fig. 2 – Pechino: la nuova sede centrale della CCTV, la televisione di Stato in costruzione (progetto di Rem Koolhaas)

lo dalle immagini satellitari o sorvolando ad alta quota la città. Entro un paio d'anni anche Pechino si presenterà al mondo come una metropoli estesa, con una «Manhattan» che già sarà visibile nel 2008 con il completamento del terzo China World Trade Center progettato da Rem Koolhaas, un immenso centro servizi e uffici di 330 metri di altezza e del quartier generale della CCTV, la televisione di Stato (fig. 2).

Ci si chiede che fine abbia fatto lo stile di vita caratteristico dei vicoli dei suoi quartieri antichi, gli *hutong* che con la loro articolazione formavano i *siheyuan*, un insieme di edifici intorno a una corte quadrata. Essi avevano costituito per secoli il tessuto urbano fondamentale della città cinese e caratterizzavano un ambiente che promuoveva la socialità e le interrelazioni tra famiglie e vicinato. In realtà questi quartieri erano stati già completamente stravolti dopo la fondazione della Repubblica Popolare Cinese nel 1949, quando la nascita delle comuni e l'esigenza continua di spazio abitativo e produttivo nelle città avevano alterato o distrutto i quartieri storici, trasformando persino i templi in aree produttive e costruendo nuovi quartieri, falansteri frammentati in piccoli alloggi, per la classe operaia. «Il siheyuan – scriveva Tiziano Terzani ancora negli anni Ottanta a proposito di Pechino – rappresentava “il nascondiglio del privato, il rifugio dell'individualismo che il nuovo regime doveva espugnare per potere davvero controllare la città”». E ancora: «Dal 1949 una serie ininterrotta di errori ha fatto di questa città, un tempo magnifica, un agglomerato senza fascino di baracche, un'accozzaglia di vecchie strutture lasciate a marcire e di brutte nuove costruzioni che dovrebbero essere moderne» (Terzani, 1984, pp. 26 e 40).

I monumenti di Pechino e tutto ciò che avesse un qualche valore storico, religioso, culturale o artistico, vennero censiti nel 1958 dal governo. Questo patrimonio era costituito da ottomila edifici, di varia dimensione e funzione. Si decise di conservarne settantotto, ma durante la Rivoluzione Culturale anche questi vennero attaccati e in parte distrutti. Nel 1982 fu eseguita una nuova inchiesta per verificare cosa potesse essere ancora salvato e cosa ricostruito. Vennero aggiunti ai settantotto precedenti altri settanta monumenti, ma la gran parte doveva essere ricostruita. Per fare spazio all'aumento continuo di popolazione, il programma edilizio (Pechino a metà degli anni Ottanta non aveva ancora un piano regolatore) aveva distrutto più di metà della superficie edificata della vecchia città. Le costruzioni più belle, spaziose e significative sono state le prime a scomparire. Ancor prima era stata l'occupazione militare del 1949 ad adibirle a caserme; tutte le proprietà più prestigiose furono confiscate e divennero i centri di potere del nuovo regime (Terzani, 1984, p. 32).

L'evoluzione del processo di urbanizzazione nelle aree metropolitane ha provocato in un primo tempo un ulteriore impoverimento dell'impianto storico, sia perché obsoleto, a causa del depauperamento verificatosi nel periodo maoista e nella fase della pressante industrializzazione urbana, sia perché, con il progressivo miglioramento delle condizioni di vita della popolazione, si è verificato il processo di *filtering down* che ha portato alla dilatazione dell'area centrale degli affari con lo spostamento della popolazione verso i nuovi quartieri. Solo nei primi anni del nuovo millennio il tema della preservazione delle parti storiche delle città ha trovato spazio nella pianificazione urbana delle grandi aree metropolitane cinesi. Accanto alla conservazione dei grandi monumenti storici rimasti o restaurati dopo le distruzioni novecentesche, si è cominciato a parlare anche della conservazione dei tessuti urbani della antica città cinese (fig. 3) e delle ex concessioni europee, considerate per molto tempo un retaggio del colonialismo e pertanto ignorate, ma che occupano oggi posizioni strategiche all'interno delle città ⁽⁶⁾. Al tempo stesso i nuovi orientamenti urbanistici sono rivolti verso espansioni realizzate con la costruzione di corone di città nuove intorno ai centri.

(6) A seguito della crescente urbanizzazione, le ex concessioni, sorte in luoghi esterni e contrapposti alla città cinese, ora si trovano al centro di un territorio urbanizzato enormemente più vasto. Ciò che era periferia è diventato geograficamente centro; la piccola città cinese è diventata un'enorme agglomerazione. Anche a Tientsin la questione è aperta, in particolare per la città italiana, concessione del nostro governo dal 1902 al 1945. La municipalità ha avviato importanti iniziative al riguardo, orientate alla preservazione e allo sviluppo dell'area dell'ex concessione, insieme con la riqualificazione funzionale di tutti gli edifici ancora esistenti costruiti dagli stranieri nelle nove ex concessioni coloniali. Ha indetto un concorso internazionale per il recupero della città italiana; ha investito grandi risorse per risanare gli edifici storici e per demolire edifici recenti eterogenei e ha ricostruito il monumento nella piazza principale della città italiana. Inoltre ha affidato allo Studio Gregotti Associati la realizzazione del *master plan*. Il governo di Tientsin ha affidato a una società di proprietà del Comune la responsabilità della trasformazione. Il tutto nell'ambito di un progetto volto a promuovere la vocazione turistica della città, rivalutando il suo *waterfront* sul fiume Hai He (Diglio, in corso di stampa).

Questo caotico processo di sviluppo urbano, determinato dal potente processo di sviluppo economico lasciato volutamente libero dal regime totalitario, sta rapidamente mutando il volto delle città.

I cittadini tra antico e nuovo. – I cinesi hanno vissuto nei *siheyuan*, o case a corte, fino dalla dinastia Yuan, fra XIII e XIV secolo.

In seguito alle trasformazioni delle aree centrali, gli abitanti si stanno progressivamente spostando verso i nuovi quartieri residenziali periferici e suburbani. Questo processo di riallocazione della popolazione, indispensabile e preliminare rispetto a qualsivoglia intervento di recupero o di demolizione si voglia intraprendere, ha provocato un cambiamento radicale nel loro stile di vita. Non solo lo spostamento, fino a decine di chilometri nell'area suburbana, ha comportato una diversa relazione di vicinato, ma anche un problema nel mantenimento del posto di lavoro a volte irraggiungibile dal nuovo luogo di residenza (?). In un primo tempo gli abitanti dei *siheyuan* erano stati contenti di andare a vivere in condomini con maggiore spazio e *comfort* rispetto alle abitazioni che avevano lasciato. Non dimentichiamo che, dopo la fondazione della Repubblica Popolare nel 1949, il governo cinese aveva istituito un sistema unificato di allocazione residenziale, ridefinendo gli spazi all'interno delle case cinesi. Le abitazioni vennero di fatto utilizzate da più nuclei familiari, con una nuova ripartizione degli spazi rispetto agli standard precedenti, con servizi igienici e cucina in comune tra diverse famiglie. La mancanza di riscaldamento centrale e la inesistente insonorizzazione delle stanze avevano provocato un peggioramento generale nello stile di vita dei residenti, costretti a vivere, loro malgrado, in condizioni di comunità e con una densità elevata per stanza. Conseguentemente, la disponibilità di trasferimento in edifici moderni era stata allettante per le famiglie che, nei nuovi condomini, avrebbero potuto godere di maggiori servizi e spazio *pro capite*.

(7) Negli ultimi decenni, in tutta l'Asia, e specialmente in Cina, la distruzione di antiche città ha drammaticamente alterato il tessuto sociale con cancellazione delle comunità di quartiere, violazioni dei diritti del cittadino, imposizione di nuove sfide urbane ai residenti di lunga data. Il fenomeno è noto come *forced eviction* e in Cina non esiste nessuna tutela contro quest'atto crudele ed estremo. Il processo di trasformazione di Pechino è iniziato negli anni Ottanta. Tuttavia, per la preparazione dei Giochi Olimpici del 2008, questo processo di rinnovamento è stato naturalmente accelerato, grazie anche agli investimenti di molte società straniere. Nel 2002, sono state distrutte 66 aree urbane, di cui 63 erano *hutong*. Nel 2004, 250.000 m² di vecchie case sono stati demoliti. Gli abitanti dei quartieri antichi, quelli che ancora si muovono in bicicletta – senza alcun preavviso o notifica da parte delle autorità competenti, ma solo con l'avviso dipinto sul muro («Chai», demolizione) – sono condannati allo sfratto coatto. In cambio, riceveranno una piccola ricompensa (il valore al m² di un *siheyuan* supera spesso i 500 dollari) per il loro immobile e un appartamento che li porterà lontano dal loro lavoro e dalla rete sociale in cui sono vissuti, creando notevoli cambiamenti nell'organizzazione familiare e sociale. La Cina così distrugge per far spazio alla nuova città dei «giochi». Camminando nella parte vecchia di Pechino si ha difficoltà a ricordare i posti, molti non esistono più, altri sono invasi da ruspe e macerie. E a volte si ha la sensazione di essere in luoghi senza storia e identità. Alla distruzione (o sviluppo, come lo chiamano i *developers* cinesi) segue la disperazione di chi ha perso la casa in cui abitava (Asciutti, 2005).

Fotografia dell'autrice

Fig. 3 – *Pechino: veduta di un hutong*

In molti, tuttavia, è rimasta la nostalgia per lo stile di vita legato al «cortile», elemento di tipicità della casa cinese, nella quale, potendo, tornerebbero volentieri a vivere ancora – anche se, oggi, quella tipologia di quartiere presenta molti inconvenienti che non possono essere sottovalutati: per esempio, mancano i parcheggi e, in una società che si sta sviluppando sull'uso massiccio dell'auto, l'impossibilità di arrivare con l'auto davanti a casa costituisce una notevole rinuncia. Preso atto della propensione dei cinesi verso le case a corte, gli immobiliari in molte città hanno iniziato a costruire quartieri in stile, ma con moderne comodità e un'efficiente insonorizzazione. Tuttavia, a causa della scarsità di spazio edificabile, gran parte di questi nuovi insediamenti è stata localizzata molto lontano dai centri. Le case così concepite, solo in stile vernacolare cinese, sono poche e ad alto prezzo, tuttavia la domanda è elevata e il mercato è molto recettivo (fig. 4).

Dopo avere demolito buona parte delle case più antiche, il governo municipale di Pechino ha definito venticinque aree di conservazione per gli edifici più vecchi, per un complessivo 37% dell'area centrale storica. Il rimanente 60% resta non protetto. Che cosa fare per conservare questi esempi di architettura residenziale cinese? Alcuni sono stati restaurati e trasformati in musei. Altri sono stati affidati agli stessi residenti, ai quali vengono dati finanziamenti pubblici per la ristrutturazione degli interni, con la garanzia che venga salvaguardata la struttura originale dell'edificio. In altri casi ancora sono stati emanati decreti volti alla conservazione delle vecchie case – come nel caso del governo municipale di Hangzhou («China Today», marzo 2006, pp. 21-23). Quelle che meritano di essere conservate vengono selezionate direttamente da volontari che abbiano una familiarità con il territorio sulla base del loro valore storico, scientifico e culturale.



Fig. 4 – Xi'an: nuovo quartiere in stile cinese adiacente alle mura della città

In generale nelle città maggiori si è quasi totalmente compiuta la distruzione dei quartieri storici, che rappresentano ormai solo delle isole di edificazione bassa e compatta, individuabili tra i cantieri, le torri e i grattacieli dei *CBD*. Molto diversa è invece la situazione nelle città più piccole e nei villaggi, che ancora portano evidenti i segni dell'antica configurazione e come tali possono essere soggetti a una protezione complessiva con restauro dell'edificato e delle aree verdi e dei percorsi delle acque, che rappresentano una peculiarità importante nella tradizione della campagna cinese. Un esempio è il villaggio di Zhuhjiajiao, a poche decine di chilometri da Shanghai, di cui si dirà più avanti.

Le recenti politiche urbanistiche a Pechino. – Se fino a pochissimi anni fa modernizzazioni e ampliamenti delle città cinesi procedevano prevalentemente demolendo e ricostruendo i vecchi impianti urbani, gli anni recenti sono stati segnati da una svolta nella politica urbanistica cinese. A Pechino, per esempio, venuto a cessare il riferimento a modelli sovietici – che aveva generato quartieri che univano sequele di casermoni per la classe operaia, rigorosamente orientati sull'asse nord-sud, secondo le regole del *fengh shui*, a enormi spazi per parate e adunanze di regime – c'è stata una forte esigenza di tornare a tipologie edilizie richiamanti la tradizione cinese.

Pechino per quanto riguarda l'architettura è stata molto conservatrice. Molto dipendeva dal governo e dal suo ruolo di capitale. Fino agli inizi degli anni Ottanta il tessuto storico della Città Antica era rimasto sostanzialmente intatto dal punto di vista dell'impianto urbano. La città vecchia è organizzata intorno a un asse cen-

trale di 7,9 chilometri che si diparte verso nord e verso sud dalla attuale Piazza Tienanmen. Al centro la Città Proibita, la residenza imperiale. Tutto intorno il resto della città, perfetto nella sua griglia quadrata che suddivideva lo spazio secondo uno schema frattale che utilizzava la stessa geometria a scala diversa, fino alla suddivisione interna della casa a corte, il cuore della vita cinese (Ratti, 2003).

La demolizione delle mura, trasformate in anello di circonvallazione, e la costruzione degli edifici governativi, secondo i caratteri dell'architettura di regime, iniziano a intaccare la morfologia urbana della parte antica. È nel periodo maoista, come già accennato precedentemente, che vengono poste le basi delle grandi demolizioni e ricostruzioni degli ultimi anni. Oggi, interi quartieri sono stati svuotati con lo spostamento di decine di migliaia di persone. All'antico sistema abitativo orizzontale si è sostituito un complesso di costruzioni assai diverse tra loro: grattacieli, centri direzionali, aree commerciali con i loro volumi hanno modificato la regolarità delle strade e il profilo della città antica.

Solo recentemente, in coincidenza con le ultime grandi trasformazioni che stanno ormai travolgendo la città in vista del 2008, le politiche urbanistiche e le decisioni circa il modello di espansione della città hanno avuto una svolta particolare. Il Partito Comunista al potere considera le olimpiadi come un messaggio di benvenuto della Cina verso il resto del mondo, e tutta Pechino sta aspettando la data fatidica del 2008. Il governo ha deliberato che i principali progetti vengano completati diversi mesi prima della cerimonia di apertura. Le strutture olimpiche saranno già terminate entro la fine del 2007. I concorsi internazionali hanno portato architetti di tutto il mondo a progettare opere pubbliche (*). In mezzo agli 8.000 cantieri che costellano la città (per un investimento di trentasette miliardi di dollari) spiccano alcuni progetti, tutti realizzati da studi di architettura tra i maggiori del mondo, destinati a darle un'impronta particolare. Lo stadio olimpico di Herzog & De Meuron per 100.000 persone, a forma di nido di uccello; la piscina olimpionica; il nuovo teatro dell'Opera, il grattacielo sede della televisione di Stato di Rem Koolhaas (cui si è già accennato), per non parlare del nuovo terzo *terminal* dell'aeroporto intercontinentale progettato da Norman Foster, sono solo alcuni degli esempi di opere grandiose per dimensione e per concezione, i cui cantieri sono in corso.

Ma la grande trasformazione che si legge e si percepisce visitando la città è prima di tutto culturale. Il passeggio nelle strade pedonalizzate del centro degli affari, tra gli alberghi internazionali, i *malls* dove si vendono solo le più importanti *griffes*, le catene di grandi magazzini stranieri, i negozi di firma e le gallerie che occupano il fronte delle vetrine evidenziano la presenza di una popolazione locale e di visitatori internazionali che alimenta un mercato di consumo ormai modificato e in continua occidentalizzazione (fig. 5).

Anche lo stile dell'abitare si è trasformato e oggi, ai vecchi edifici e ai monotoni casermoni grigi degli anni Cinquanta si sostituiscono eleganti torri residenziali

(8) Pechino deve realizzare o rinnovare 72 impianti sportivi e strutture di allenamento, asfaltare 59 nuove strade e completare tre nuovi ponti entro la cerimonia di inaugurazione.

Fotografia dell'autrice



Fig. 5 – Pechino: veduta notturna della Dongdanbeidaijie, una delle strade commerciali più frequentate nel centro della capitale

bianche con piscine e giardini. La Pechino post-comunista e moderna che sperimenta, nei grandi edifici per la cultura e lo sport, l'architettura d'avanguardia, richiede uno stile nell'abitare altrettanto di tendenza. In tal senso alcuni immobiliari hanno capito che costruire belle case, realizzando il sogno di una classe abiente emergente, era un *business*. Per realizzare i nuovi progetti, molte altre parti del tessuto urbano sono state completamente rase al suolo. La costruzione del «parco olimpico» ha accelerato le demolizioni verso i confini a nord della città. Fino a pochi anni fa quell'area era un affollato quartiere residenziale, con piccole case grigie, laboratori e negozi e decine di migliaia di residenti. Entro il quartiere dove si sviluppa il gigantesco progetto residenziale di SOHO (900.000 m²) ⁽⁹⁾ vivevano 10.000 persone che lavoravano nella più grande industria meccanica cinese.

Una vera e propria esplosione architettonica, una febbre edilizia che va di pari passo con la rapida crescita economica, sta sconvolgendo la città che nel 2008 si presenterà al mondo con una nuova immagine, ma anche con una diversa distribuzione della popolazione al suo interno e con nuove problematiche sociali na-

(9) SOHO, acronimo di «Small Office, Home Office», è nome e marchio di un'azienda (SOHO China Ltd), guidata da un'intraprendente coppia di investitori immobiliari, Zhang Xin con il marito Pan Shiyi, che nel 1998 ha costruito Soho New Town, sulla Chang An – la direttrice che divide Pechino da ovest a est. Dieci torri di venti piani, vendute non appena ultimate nel 1998, seguite da altre tre serie di insediamenti corredati da negozi, piscine, verde condominiale: tutto quello che può servire per vivere bene.

scoste, forse non più negli antichi *hutong*, ma nei nuovi quartieri suburbani dove i vecchi abitanti della nuova capitale verranno in massa redistribuiti, con inevitabili conseguenze sociali ed economiche.

Shanghai e l'Expo 2010: un nuovo waterfront urbano. – Shanghai rappresenta la città scelta nel periodo delle riforme come centro da cui fare decollare una nuova immagine della Cina. Il recente centro direzionale di Pudong, che si affaccia come un'isola lungo le anse del fiume Huangpu, sulla riva orientale, si edifica proprio di fronte alla zona denominata Puxi, proprio in corrispondenza del Bund, il lungofiume delle ex concessioni coloniali, simbolo, con l'architettura occidentale *déco* scelta per le sedi delle banche e delle società di affari inglesi e americane, di una città divenuta verso la fine dell'Ottocento il più importante centro finanziario dell'Estremo Oriente.

Lo sviluppo di Shanghai, talmente massiccio da diventare l'emblema stesso della nuova Cina, ha trovato nell'attribuzione alla città di sede dell'Expo 2010 un nuovo impulso per iniziative urbanistiche ed edilizie, che contribuiranno a trasformare ancora di più nello spazio questa città che già ha superato molte metropoli occidentali alle quali si era ispirata nel suo progetto.

«Better city, better life» è lo *slogan* per l'Expo. La riqualificazione urbana per una migliore qualità della vita; il rinnovamento per conseguire ulteriore attrattività per uomini e capitali in questa corsa della Cina verso l'apertura dei mercati, verso l'innovazione e la conquista di nuovi primati. L'importanza attribuita agli interventi urbanistici già realizzati o da iniziare in vista della data del 2010 si può riscontrare visitando il padiglione che ospita l'esposizione permanente della pianificazione urbana della Grande Shanghai, nella quale campeggia un enorme plastico della città con il dettaglio di tutti gli interventi già completati o da realizzare ⁽¹⁰⁾. Si ha un'idea complessiva della dimensione gigantesca del complesso urbano, che pur avendo già raggiunto i 17 milioni di abitanti, continua a richiamare popolazione e attività dalle altre regioni della Cina e dall'estero.

Lo sviluppo di Shanghai si deve alla sua posizione strategica alla foce del fiume Huangpu, lungo il quale vanno e vengono ancora oggi imbarcazioni di ogni dimensione cariche di merci che alimentano i trasporti da e per il Mar Cinese Orientale (fig. 6). Il porto di Shanghai è uno dei più importanti a livello mondiale. Sviluppato soprattutto dopo la realizzazione delle prime industrie, cui contribuì l'ingresso del Giappone tra le potenze straniere presenti a Shanghai, fu valorizzato dai traffici internazionali che si svilupparono fino agli anni Trenta del Novecento, quando le concessioni coloniali vennero abbandonate. Dopo il 1949 molte imprese straniere trasferirono le loro attività da Shanghai a Hong Kong e la città divenne centro industriale della rivoluzione comunista.

(10) Nella Shanghai Urban Planning Exhibition Hall, nella Piazza del Popolo, si sviluppa per 600 m² il plastico che rappresenta l'intera area metropolitana di Shanghai in una scala 1:500. Ogni due mesi una squadra di artigiani aggiorna il modello perché rifletta non solo le rapidissime accelerazioni delle costruzioni, ma anche le nuove visioni dell'autorità urbanistica per il futuro della metropoli.



Fig. 6 – L'area metropolitana di Shanghai, con l'indicazione delle città nuove in corso di realizzazione

Durante la Rivoluzione Culturale, Shanghai fu in grado di conservare la sua tradizionale elevata produttività e una relativa stabilità sociale. Le sue attività economiche da sempre generano il maggiore gettito fiscale per il governo della Repubblica. Nei primi anni Ottanta, il 70-80% dell'intero reddito fiscale centrale proveniva dalla sola municipalità di Shanghai. La città, culla del capitalismo cinese dell'Ottocento, poteva e doveva sfidare Hong Kong in un processo di riequilibrio del territorio estremamente sbilanciato verso il Sud dove si stava sviluppando un'economia di mercato che drenava risorse che venivano investite nel settore finanziario dell'isola inglese.

Il governo centrale di Jiang Zemin, ex sindaco di Shanghai, a partire dal 1991, ridusse il carico fiscale della municipalità e ne incoraggiò l'apertura economica. Da allora la città attira investimenti interni ed esteri crescendo al ritmo del 9-15% annuo, rivaleggiando con Hong Kong. La sua importanza portuale è cresciuta in questi ultimi anni (aveva superato Rotterdam nel 2003 e Hong Kong nel 2004) per numero e dimensioni delle navi. Ciò ha comportato, di necessità, l'esigenza di nuove strutture portuali. Il fiume Huangpu non poteva più accogliere le grandi navi che avevano bisogno di acque profonde. Il nuovo porto di Shanghai, recentemente inaugurato, è localizzato lungo le isole Yangshan, distanti circa 30 km dalla costa. Per collegare la terraferma con le isole è stato costruito in soli trenta mesi il ponte Donghai, lungo 32,5 km. Un progetto avveniristico per il quale si prevedevano circa otto anni di lavori, già completato in meno di quattro ⁽¹¹⁾. Le due infrastrutture, insieme al Luchao Logistics Park, un'immensa area logistica che, entro il 2020, raggiungerà i 13,8 km², costituiscono il nuovo Shanghai International Shipping Center. Poiché l'importanza portuale di Shanghai continua ad aumentare, le nuove attrezzature del porto *containers* costituiscono un sistema centrale per lo sviluppo dell'economia urbana. Attualmente la prima fase del progetto è stata completata e il porto ha una capacità annua di 3 milioni di *containers*. Entro il 2010, quando con ulteriori ampliamenti il porto sarà in grado di accogliere 14,4 milioni di *containers* all'anno, l'International Shipping Center di Shanghai diventerà uno dei più grandi del mondo, in acque profonde.

L'area dove si costruirà la sede dell'Expo 2010 si trova lungo un'ansa del fiume, in riva orientale, oltre il centro della città, laddove era fiorita l'industria pesante e ancora restano le tracce di acciaierie e cantieri navali con annesse abitazioni per gli operai. Si tratta di una superficie di oltre 5 km² tra due nuovi ponti – il Nanpu Bridge e il Lupu Bridge – che con la loro architettura contraddistinguono ormai la zona. I progetti principali sono tre: un museo dedicato alla storia dell'esposizione mondiale e al tema «Better city, better life»; un museo sulla Cina nel quale ogni provincia metterà in mostra gli aspetti della sua cultura e dell'eredità storica; l'area più propriamente espositiva per i 200 paesi partecipanti. È prevista la co-

(11) Poiché trasportare a terra ogni giorno centinaia di operai, alla fine del loro turno, comportava un insostenibile spreco di tempo e di denaro, le maestranze rimanevano all'interno delle enormi strutture scatolari dei prefabbricati, dilazionando il loro rientro a terra ogni quindici giorni.

struzione delle nuove strutture con una particolare attenzione alla conservazione del vecchio *waterfront*, soprattutto per quanto riguarda il cantiere navale di Jiangnan che ha 150 anni di storia alle spalle ⁽¹²⁾.

Il tema dell'Expo è dunque incentrato su una città migliore per una qualità della vita migliore. In tal senso assumono particolare rilievo tutti i progetti per le infrastrutture realizzati e in corso di realizzazione, che sono fondamentali per governare lo sviluppo e l'espansione della città.

Il visitatore viene accolto all'aeroporto di Pudong, una struttura modernissima ed efficiente che per il 2010 sarà dotata di un nuovo *terminal* passeggeri e merci e di tutte le strutture per gestire un traffico passeggeri previsti in 42 milioni all'anno, e di merci ipotizzate in 5 milioni di t all'anno, con un numero di voli che arriverà a 36.800 annui. Entro il 2015 la previsione è di raggiungere i 63.300 voli e gli 80 milioni di passeggeri, con un terzo *terminal* a regime. L'aeroporto è collegato con il centro di Shanghai da una ferrovia a levitazione magnetica, inaugurata nel 2002, in grado di percorrere i trenta km che dividono l'aeroporto dalla città in 7 minuti, raggiungendo una velocità massima di 431 km/h.

La metropolitana rappresenta l'asse portante della Grande Shanghai. Il traffico automobilistico di superficie è ormai insostenibile, nonostante le enormi strade a scorrimento veloce e le sopraelevate che attraversano la città: appare oltre la soglia di tolleranza sia per gli ingorghi che rallentano il traffico e impediscono gli spostamenti tra le aree del centro degli affari e le periferie, sia per il livello di inquinamento. Se il tasso di sviluppo del traffico su gomma, nonostante il freno costituito dal contingentamento dei permessi annuali disponibili, continuerà con i ritmi attuali, in brevissimo tempo è prevedibile il collasso della circolazione. In questa prospettiva diventa fondamentale agevolare al massimo il trasporto sotterraneo. Dopo la recente apertura della linea 2 della metropolitana, che porta la firma italiana della Ansaldo STS, in grado di trasportare 600.000 passeggeri al giorno, entro il 2010 la città prevede di costruire 400 km di linee per un totale di mezzo miliardo di dollari di spesa.

Un'altra importante e spettacolare infrastruttura appena completata è la Shanghai South Railway Station, una delle tre stazioni ferroviarie della città, la prima nel mondo con una struttura circolare. Essa rappresenta il collegamento con le città delle province meridionali, fino a Hong Kong.

Con lo spostamento del porto, il completamento del quartiere di Pudong, la costruzione dell'Expo e la contemporanea dismissione degli impianti industriali e portuali di antica concezione che deturpavano il paesaggio del *waterfront* di Shanghai, è iniziata una nuova era per la città che può sviluppare lungo il fiume nuove ulteriori attività di richiamo per cittadini e visitatori. Dalla fine degli anni Novanta è stato promosso il restauro degli edifici coloniali di maggior pregio alli-

(12) Anche per potere realizzare l'Expo c'era la necessità preliminare di spostare gli abitanti che vivevano nell'area industriale. Si è deciso nel 2004 di costruire un nuovo quartiere, già ultimato, per 20.000 abitanti che, ancora una volta, sono stati costretti a trasferirsi con inevitabili conseguenze sociali, ma soprattutto con perdita del posto di lavoro.



Fig. 7a – Shanghai: veduta del Bund negli anni Venti del Novecento

neati lungo il Bund e nell'area delle ex concessioni francese e inglese ⁽¹³⁾; il lungofiume è stato recuperato con passeggiate, percorsi pedonali, e attrazioni; gli edifici storici sono stati in parte venduti e in parte ristrutturati, con cambiamento di destinazione d'uso. Per il momento è questa l'area a maggiore attrattività turistica di Shanghai. Dalle terrazze dei palazzi lungo il Bund, trasformati sagacemente in ristoranti e caffè con vista mozzafiato sullo skyline avveniristico dei grattacieli di Pudong, al di là del fiume e con una prospettiva affascinante sugli imponenti ed eleganti edifici storici delle concessioni, sapientemente illuminati, si possono osservare le due realtà della metropoli (figg. 7a-b e 8a-b).

Il progetto della Municipalità, volto a valorizzare tutte le aree dismesse dalle attività portuali o dalle industrie non più attive lungo il fiume, comprende quattro

(13) Nel maggio 2001 è stato adottato il *Comprehensive Plan of Shanghai* (1999-2020), che ha esteso il recupero delle costruzioni tradizionali (*shikumen*, in cinese) e degli edifici coloniali scampati ai grandi progetti di demolizione e ricostruzione urbana realizzati negli ultimi 10-15 anni. Ha individuato anche 12 zone storico-culturali protette nell'area urbana centrale di Puxi, alle quali se ne aggiungeranno altre 7 nella zona suburbana. Infine, nel settembre 2004 sono state approvate nuove misure di controllo e protezione su tutti i monumenti storici rimasti e sui circa 400 edifici coloniali costruiti nei primi trent'anni del Novecento, quando Shanghai era nota come la «Parigi d'Oriente» (Diglio, in corso di stampa).



Fig. 7b – Shanghai: veduta notturna del Bund nel 2006

principali aree di riconversione: Yangpu Bridge; North Bund e Shanghai Shipyard; Shiliupu; e Nanpu Bridge (in corrispondenza del sito dell'Expo).

Il *master plan* per il *North Bund*, un'area piena di magazzini dismessi, banchine ed edifici fatiscenti, o già demoliti, è incentrato sulla costruzione di un *terminal* passeggeri internazionale che consentirà alle navi passeggeri e a quelle da crociera di attraccare lungo il fiume Huangpu. I nuovi *docks* saranno ultimati entro il 2007. Ormai le principali compagnie di navigazione hanno inserito la rotta cinese nei nuovi itinerari turistici internazionali. Per adeguarsi al nuovo tipo di clientela del traffico urbano fluviale, il *terminal* passeggeri diventerà un centro di intrattenimento e di servizi comprendente *hotels* a cinque stelle, edifici per uffici, e appartamenti completi di tutti i servizi. Entro il 2010 Shanghai diventerà anche una destinazione per le imbarcazioni di lusso, con la realizzazione dello Shiliupu Tourist Center. L'antica banchina portuale di Shiliupu, alla fine della parte meridionale del Bund, che per 140 anni aveva rappresentato il più importante molo passeggeri della Cina, aveva perso progressivamente di importanza con il cambiamento del sistema di trasporto. Il nuovo progetto contribuirà a cambiare la cultura dell'uso delle imbarcazioni lungo il fiume. Con l'apertura dei nuovi moli di attracco verranno ulteriormente potenziati i servizi di imbarcazioni *sightseeing* che permetteranno ai milioni di visitatori dell'Expo di navigare lungo il Huangpu e raggiungere anche

Fotografia dell'autrice

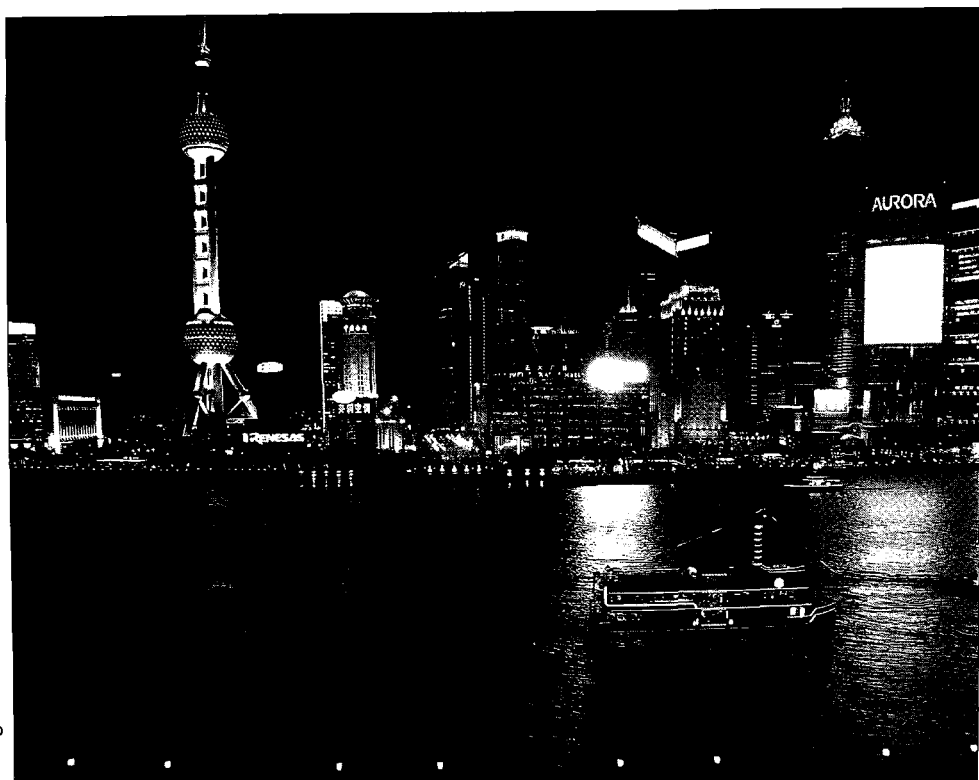


Fig. 8a – *Shanghai: lo skyline notturno di Pudong visto dal lungofiume del Bund*

via fiume la sede dell'esposizione. Anche nel caso di Shanghai il fiume, asse portante nello sviluppo storico dell'economia della città, successivamente divenuto più che altro un inconveniente, un problema di collegamento tra la riva orientale e quella occidentale della città, sta tornando a rappresentare la vetrina dello sviluppo urbano del centro della metropoli. Gli appartamenti con vista sulle anse del Huangpu vanno a ruba e sempre nuovi edifici per uffici sono in fase di realizzazione negli isolati lungo le due rive del fiume per un mercato immobiliare che intende cogliere le opportunità derivanti dai piani urbanistici innovativi formulati dalla municipalità.

Lo spettacolo offerto dai piani più alti della torre Jin Mao, attualmente il grattacielo più alto di Pudong, permette di rendersi conto del processo di cambiamento in corso. Là dove dieci anni fa c'erano solo paludi, campi e villaggi, è un proliferare di grattacieli sedi di banche, multinazionali e alberghi di lusso, ancora alternati a enormi cantieri nei quali si sta procedendo a ultimare le parti di Pudong ancora in costruzione. Quando, nel 2008, anche lo Shanghai World Financial Center con i suoi 101 piani e 492 metri di altezza si staglierà sull'orizzonte superando di 61 metri il suo vicino Jin Mao, la città sottostante si presenterà agli occhi dei visitatori con un *waterfront* rinnovato e il Bund delle antiche concessioni costituirà il cuore

Fotografia dell'autrice



Fig. 8b – Shanghai: panoramica sull'ansa del fiume Huangpu e sul Bund dall'alto della torre Jin Mao a Pudong

dal quale si dipartiranno, verso nord e verso sud, le nuove funzioni terziarie, residenziali e attrattive della città.

Dalla concentrazione urbana alla diffusione: il progetto «One city and nine towns». – Un rapido e nutrito incremento di popolazione – lo si è già accennato in precedenza – caratterizza la città di Shanghai degli ultimi anni. Una crescita che sottopone a un'intensa pressione demografica il *core* dell'area urbana, massimo luogo di concentrazione ⁽¹⁴⁾. Alla forte densità corrisponde l'elevazione progressiva dei nuovi edifici, onde una pronunciata verticalità contraddistingue l'area centrale della metropoli. I cambiamenti stanno causando pesanti congestioni nella *inner city*, mettendo in discussione le modalità di espansione. La crescita economica, gli investimenti, i commerci rimangono concentrati nei quartieri degli affari, spingendo verso le periferie – secondo un modello certamente non nuovo – atti-

(14) In alcuni quartieri la densità supera i 30.000 ab./km².

vità produttive e residenze per le classi sociali meno abbienti. Tale progressivo spostamento di masse di popolazione sempre più lontano dal centro, incrementato anche dalle trasformazioni urbane in corso di realizzazione, cui si è già fatto riferimento, oltre a provocare costi crescenti per la popolazione, costretta a spostamenti su distanze crescenti per raggiungere il posto di lavoro, genera problemi sempre più pressanti per la municipalità, che deve fornire infrastrutture e servizi sempre più distribuiti in un territorio vasto.

Com'è possibile conciliare un inarrestabile sviluppo urbano con l'indispensabile contenimento dei costi? Come si può riorganizzare un territorio così esteso e densamente abitato per risolvere il problema della gestione di un organismo urbano in cui si stanno moltiplicando le problematiche a livello sociale e ambientale? Grappoli di quartieri suburbani residenziali fino a ora realizzati non hanno sufficiente *appeal* per drenare un certo tipo di popolazione dal centro di Shanghai. Occorreva creare attrattive suburbane alternative, abbastanza efficaci da convincere consumatori e investitori di Shanghai che il loro stile di vita urbano era possibile altrove. Occorreva una giusta combinazione di densità urbana tale da creare un *downtown*, con ampi spazi per il tempo libero, il tutto garantendo una qualità ambientale possibile solo nei *suburbia*.

Come dovrà realizzarsi dunque il nuovo sviluppo di Shanghai? Nel corso degli ultimi anni, il governo della municipalità si è orientato verso la strategia di redistribuire nell'area metropolitana le funzioni economiche urbane, soprattutto quelle industriali. La delocalizzazione delle industrie ha attirato quote significative di abitanti verso la fascia suburbana. Al tempo stesso sono state offerte maggiori opportunità di lavoro per coloro che già abitavano nella campagna periurbana, evitando spostamenti di residenza a una parte di popolazione che già pensava di trasferirsi nella città alla ricerca di nuovi spazi lavorativi. Da queste scelte è derivato un alleggerimento della pressione insediativa nelle aree più centrali e una qualche possibilità di sviluppo più equilibrato alla scala dell'area metropolitana. Un progetto per molti aspetti simile a quello delle «città giardino», teorizzato da Ebenezer Howard agli inizi del Novecento e delle successive *New Towns*. La strategia in atto prevede la trasformazione del territorio suburbano di Shanghai attraverso la riconversione di aree dismesse industriali e portuali, la riqualificazione di piccoli quartieri storici e la costruzione di nuove città laddove precedentemente vi erano insediamenti agricoli. La diffusa presenza di corsi d'acqua, canali e laghi, la massima attenzione alla qualità ambientale e alla sostenibilità urbana, per il raggiungimento di una migliore qualità della vita, sono elementi basilari comuni a tutti gli interventi, e un modo per diluire o esorcizzare l'impatto negativo della congestione da traffico automobilistico.

In particolare, a partire dal 2000, la Municipalità ha indetto una grande competizione internazionale dal titolo «One city and nine towns» per la progettazione di nove insediamenti urbani, ognuno dei quali doveva fare riferimento a tipologie proprie di specifiche tradizioni occidentali (la città tedesca, italiana, svedese eccetera), che già oggi testimoniano il ricco passato cosmopolita e commerciale di Shanghai. «I visitatori stranieri non saranno in grado di distinguere dove finisca l'Europa e cominci la Cina!» aveva annunciato nel 2002 un funzionario dell'ufficio

di pianificazione in una conferenza stampa di presentazione del progetto (Beech, 2005). Un modo, forse, per fare sentire a proprio agio i cittadini stranieri che si trasferiscono per lavoro, mettendo loro a disposizione ambienti urbani familiari, e per favorire un'ulteriore crescita; ma anche per permettere alla popolazione cinese di accedere a stili di vita diversi.

Il grande risalto che la Municipalità di Shanghai ha voluto dare a questa importante iniziativa è dimostrato dalla presenza, nel centro espositivo permanente della pianificazione urbanistica della città, di un intero piano riservato ai progetti delle diverse città nuove, con l'esposizione delle planimetrie e di fotografie che illustrano le peculiarità di ciascuna di esse e gli obiettivi che intendono raggiungere. Alcune di queste città sono ancora in fase di pianificazione; altre sono invece a uno stadio avanzato di costruzione. Volendo dare un sintetico ragguaglio delle differenti caratteristiche di ciascuna di esse, possiamo descriverle partendo da quelle più esterne all'area metropolitana.

Chenja Town. È progettata nella parte orientale dell'isola di Chongming, la terza isola più grande della Cina, proprio alla foce del Chang Jiang. Situata nei pressi della riserva naturale di Dongtan, costituisce il punto di arrivo nell'isola del «progetto del tunnel e del ponte sul Chang Jiang», che eviterà l'ora di traghetto che la divide da Shanghai. L'area pianificata, inclusa l'area centrale e alcune zone funzionali periferiche, dovrebbe coprire 224 km² e rappresenta il progetto più ambizioso, controverso e costoso, in quanto si prevede di costruire una vera e propria eco-city su un'area di 94 km². Pianificata come una città-giardino, dovrebbe essere autosufficiente dal punto di vista energetico e alimentare (energia, acqua e cibo provenienti da produzioni locali) e ambientalmente corretta (uso di mezzi di trasporto elettrici o a idrogeno). Assumerà funzioni residenziali e di attività di ricerca e sviluppo in edifici eco-compatibili; sarà completata da attrezzature sportive e ricreative e produzioni pulite. L'area centrale della città occuperà 15 km² e avrà una popolazione di 120.000 abitanti. Entro il 2040 il territorio di Dongtan con Chenja Town dovrebbe costituire una vera e propria svolta nella frenetica crescita urbana cinese e rappresentare un modello per lo sviluppo futuro non solo della Cina, ma dell'intera Asia orientale.

Lingang. 75 km a sud del *downtown* di Shanghai, è localizzata nell'area dove si sviluppa l'International Shipping Center di Yangshan, in prossimità dell'aeroporto internazionale di Pudong. Secondo i progettisti, dovrà divenire una moderna città eco-compatibile lungo il mare, con funzioni di porto, di area residenziale e di centro industriale specializzato nel settore delle attrezzature moderne. Il *master plan* prevede un'area complessiva di 296,6 km², includendo una grande città, una importante zona industriale, un'area multifunzionale con un parco industriale per la fabbricazione di attrezzature pesanti e la logistica. L'area urbana si svilupperà su un'estensione di 74 km², di cui 36,3 saranno usati per la costruzione di un centro, Luchao Harbour City (fig. 9), che si svilupperà intorno al Lago Dishui, un bacino artificiale di forma circolare. Avrà tutte le più importanti funzioni urbane: residenza, funzioni amministrative, commercio, istituzioni scolastiche e altri servi-



Fig. 9 – Shanghai: progetto del Luchao Logistics Park. Sullo sfondo Luchao Harbour City, che si svilupperà intorno al Lago Dishui

zi pubblici. Pianificata da un gruppo tedesco, diventerà una combinazione di stile europeo, con alcune caratteristiche tipiche della città cinese del sud.

Fengxian. È localizzata nel distretto omonimo, che si affaccia sul mare a sud di Shanghai, famoso per le sue spiagge e le strutture turistiche. Rappresenta il punto nodale per l'industria cantieristica navale da diporto di tutta la Cina. A soli 30 minuti da Shanghai e a 20 minuti dall'aeroporto di Pudong, la nuova città di Fengxian diventerà il centro economico, culturale, turistico e residenziale della parte est del distretto di Fengxian. Coprirà un'area di circa 16 km², suddivisa in cinque zone funzionali, tra cui spiccano un piccolo centro con un carattere storico in stile spagnolo e un'area specializzata nei comparti dell'istruzione, ricerca, turismo e vacanza.

Gaoqiao. Il suo centro storico vanta secoli di storia; si trova nella parte settentrionale della nuova area di sviluppo del distretto di Pudong. Pianificata tra il porto di Waigaoqiao, il suo centro chimico industriale e il verde spazio urbano di Sanchagang, la città di Gaoqiao dovrebbe diventare una città moderna con funzioni residenziali e logistiche. Secondo il *master plan*, la città avrà una popolazione di 135.000 abitanti, distribuita in un territorio di 37,78 km². Nell'ambito del progetto «One city and nine towns», verrà progettata in stile olandese.

Zhujiajiao. È un famoso villaggio storico, fondato durante la dinastia Ming 1700 anni fa, organizzato lungo i canali attraversati da 36 ponti, a una trentina di chilometri a ovest del centro di Shanghai, ricco di interessanti risorse architettoni-

che e culturali (figg. 10a-b). Fa parte della riserva naturale e dell'area paesaggistica del Lago Dianshan. Nell'ambito del progetto per le nove città satelliti, Zhujiajiao dovrà promuovere il turismo basato sull'esistenza di risorse storiche e culturali. Al tempo stesso, l'idea portante è quella di incoraggiare il mantenimento dell'agricoltura, favorendo uno sviluppo residenziale del tutto particolare con l'aggiunta di spazi verdi e la creazione di infrastrutture ambientalmente compatibili. La riorganizzazione urbanistica, frutto di una progettazione italiana dello studio Gregotti Associati, prevede una rete di corsi d'acqua che scandiscono la suddivisione tra la zona storica (ormai inserita tra i siti patrimonio dell'umanità e come tale protetta e conservata) e il nuovo sviluppo urbano. La nuova Zhujiajiao, con le sue funzioni amministrative, residenziali, economiche e culturali, sarà rinnovata come un vecchio villaggio sulle rive dell'acqua e come attrazione particolarmente piacevole per il turismo culturale, per le vacanze e per una residenza ecologica.

Fengjing. Localizzata sul bordo occidentale del distretto di Jingshan, è una città che vanta una storia di 800 anni. Veniva chiamata anche «lotus town» per la ricca presenza d'acqua, all'interno del centro storico e all'esterno della città: rappresenta, insieme a Zhujiajiao, uno dei progetti volti alla conservazione dell'identità storica del territorio, creando tuttavia un nuovo impulso economico e una nuova attrattività residenziale e occupazionale. Con un territorio di circa 54,33 km², Fengjing Town sarà sviluppata come un moderno polo urbano con uno speciale profilo e importanti funzioni nell'ambito di commercio, logistica, produzione di macchine utensili, residenza, tempo libero e turismo. Il piano regolatore suddivide la città in cinque zone funzionali: una nuova area di espansione, una zona commerciale, una zona industriale, la città vecchia e un parco all'ingresso dell'impianto urbano. L'area centrale diventerà il centro amministrativo, economico, culturale e dei servizi di Fengjing.

Anting Town. Originariamente era un quartiere periferico dell'area suburbana nord-occidentale di Shanghai. Secondo il *master plan* si svilupperà come sede dei maggiori impianti di produzione automobilistica tedesca (Volkswagen e BMW) e delle principali strutture commerciali della Cina ⁽¹⁵⁾. L'ambizione dei pianificatori è di rendervi piacevole la condizione di vita grazie alla ricchezza di infrastrutture e servizi. La nuova città si estende su un'area di 62 km², comprendendo anche il circuito internazionale automobilistico di Shanghai. Al suo interno un centro in stile tedesco, per 30.000 abitanti, è stato progettato e costruito da A. Speer (figlio dell'architetto tedesco preferito da Hitler). Analogamente, nell'area settentrionale dell'anello suburbano di Shanghai, è stata fondata la città di Luodian, progettata da una società svedese per ospitare 30.000 abitanti. Si sviluppa

(15) Anting, Luodian e Jiading formano il distretto dell'automobile di Shanghai. La città dell'automobile sta cambiando identità. Si sta trasformando da area industriale a centro per l'alta tecnologia e per la ricerca e sviluppo. Produzione, ricerca, servizi, vendita e altre attività legate all'automobile e alla sua cultura costituiscono il *mix* di innovazione del sistema che trova nel circuito automobilistico per la Formula Uno l'attrazione internazionale.

Fotografia dell'autrice

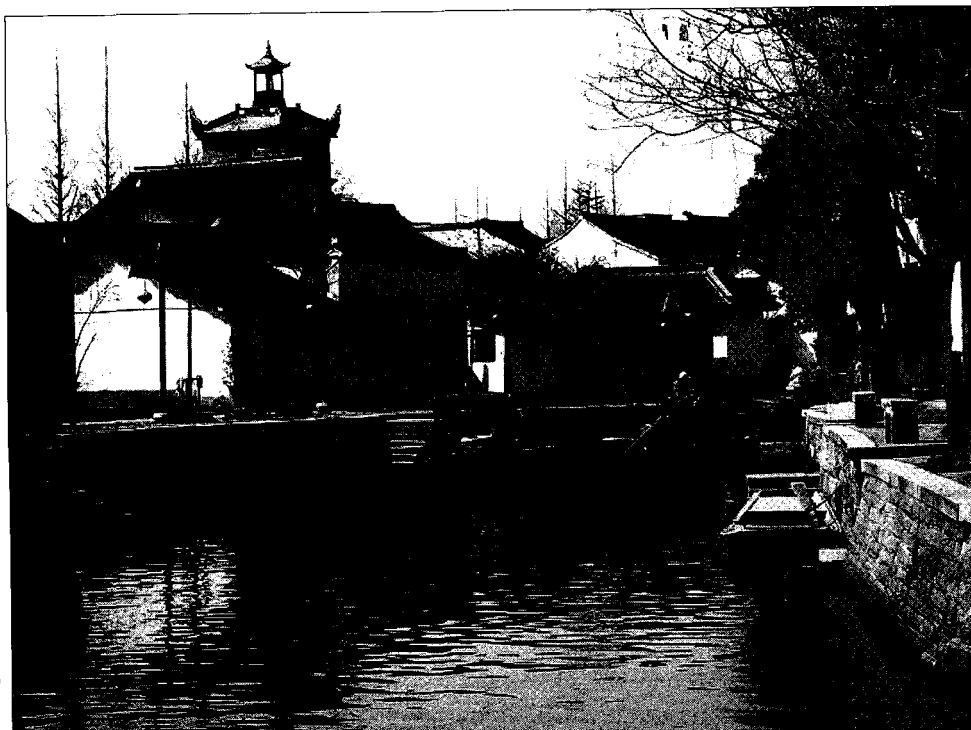


Fig. 10a – Veduta della parte storica del villaggio di Zhujiajiao

sul bordo di un lago, sullo stile di un villaggio svedese, con tutte le caratteristiche di una città ambientalmente compatibile. Ospita la sede cinese della Volvo, un parco tecnologico, servizi per la popolazione – che si distribuisce nell'area residenziale suddivisa tra la città moderna, la città-giardino e la città ecologica. Il tutto circondato da aree verdi e boschi per il tempo libero della popolazione.

Songjiang New Town. A una trentina di chilometri a ovest del centro di Shanghai, dovrebbe rappresentare lo sviluppo globale di Shanghai: una moderna città-giardino con una economia dinamica, avanzate istituzioni scientifiche ed educative, un livello di vita piacevole, un ambiente gradevole e una società civile. Secondo il *master plan*, Songjiang nel 2020 dovrebbe arrivare ad avere una popolazione tra i 600.000 e gli 800.000 abitanti. Verranno realizzate nove università, per complessivi 100.000 studenti, oltre a un megacentro commerciale e a diversi impianti per l'alta tecnologia. All'interno di questa area urbana, in fase di completamento, è stata costruita Thames Town, una città progettata secondo un «English Style Landscape», il cui logo, impresso nel fascicolo illustrativo della società promotore immobiliare ⁽¹⁶⁾, riproduce una cattedrale gotica costruita sul modello di

(16) La società immobiliare che vende Thames Town ha la sua sede proprio all'ingresso della città, in prossimità di un enorme cartellone pubblicitario che accoglie i visitatori allettati dalla prospettiva di vivere a Shanghai l'esperienza di un ambiente dal sapore britannico.

Fotografia dell'autrice



Fig. 10b – Veduta di un attracco per imbarcazioni a uso turistico in uno dei canali del villaggio di Zhujiajiao

quella di Clifton, vicino a Bristol. Questo edificio rappresenta il simbolo, non solo del riferimento britannico del luogo, ma anche di un nuovo modello di consumo che in Cina si sta diffondendo. Thames Town intende infatti diventare una destinazione residenziale per una popolazione medio-alta oltreché una «wedding destination»⁽¹⁷⁾. Sempre più nuove coppie della classe media cinese vogliono sposarsi secondo uno stile e una cerimonia occidentali. Questo cambiamento profondo nella tradizione sta alimentando un mercato importante che investe molti comparti economici e di servizio e che, nel caso di Thames Town, arriva fino alla ricerca di una casa in stile inglese (figg. 11a-d). È difficile dare un giudizio su questa iniziativa immobiliare. Visitando il cantiere, tra le piazzette e i *crescents* vittoriani ancora da completare, il castello con la torre, con i *pubs* e le birrerie ancora da arredare, ma già complete con insegne già affisse all'esterno, passeggiando tra le case in stile Tudor, ci si dimentica di essere a Shanghai. Si fa fatica a immaginare una popolazione di tecnocrati, professori universitari e, in generale, della classe media cinese, che viva in questo ambiente del tutto artificiale. Al contrario, i

(17) A questo scopo un *poster* pubblicitario sostiene: «potete adottare la consuetudine di un matrimonio esotico, nel quale potrete scambiarvi i voti davanti a un pastore!».

Fotografia dell'autrice



Fig. 11a – *Thames Town: dettaglio del plastico che campeggia nell'ufficio vendite immobiliari della nuova città in fase di ultimazione*

promotori immobiliari, di fronte a queste osservazioni critiche mosse da tanti, rispondono che non si tratta affatto di una Disneyland, ma di una vera comunità. Essi sostengono che Thames Town «confrontata con altre città cinesi sarà un posto piacevole dove vivere. La gente di Shanghai vuole qualche cosa di diverso e il target per questo intervento è rappresentato dai giovani ricchi consumatori che si possono adattare facilmente al nuovo stile di vita» ⁽¹⁸⁾.

Pujiang: la città italiana. Nell'ambito del progetto «One city and nine towns» nel giugno 2001 la Municipalità di Shanghai ha proclamato lo Studio Gregotti Associati di Milano vincitore del concorso internazionale a inviti per la progettazione della «città italiana», un insediamento per 100.000 abitanti circa, nell'a-

(18) E soprattutto possono permettersi alloggi da un minimo di \$ 490.000. Da questo punto di vista Songjiang New Town sarà fuori mercato per la maggioranza della classe medio-bassa dei residenti di Shanghai, verso la quale in origine si intendeva indirizzare la costruzione delle città nuove. Più di 3 milioni di lavoratori sono affluiti a Shanghai e con il passaggio del centro a una destinazione terziaria con incremento delle rendite, 226.000 persone sono state costrette solo nel 2003 a rilocalizzarsi nei *suburbia*. Poiché le imprese preferiscono costruire case di lusso, ci si chiede dove possa rilocalizzarsi tutta la grande massa di popolazione che stava a cuore al governo municipale della città! (Beech, 2005).

Fotografia dell'autrice

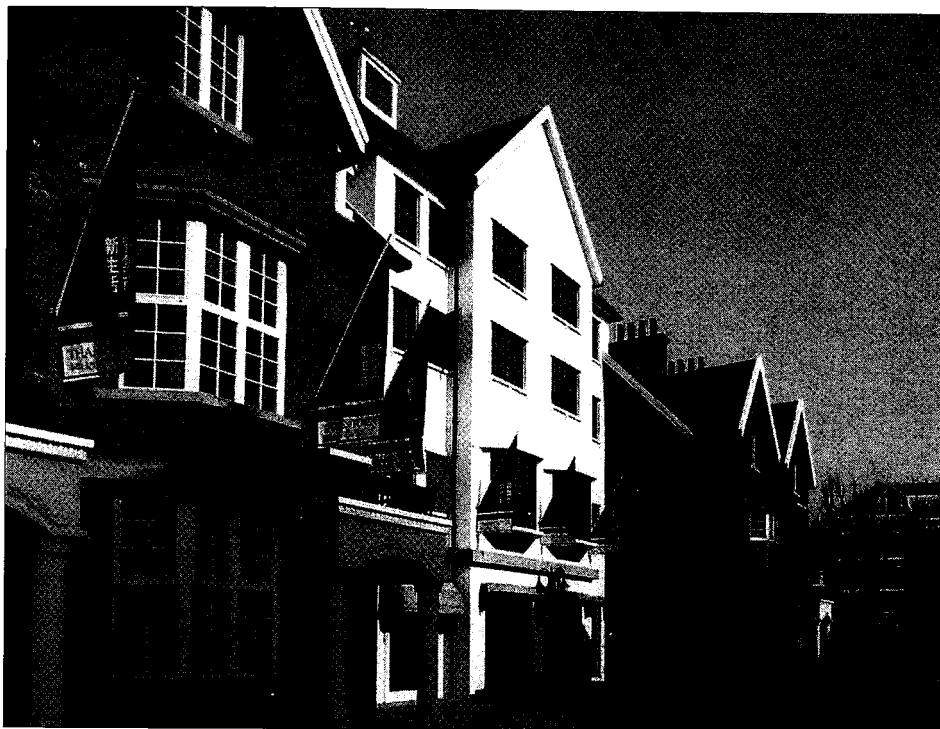
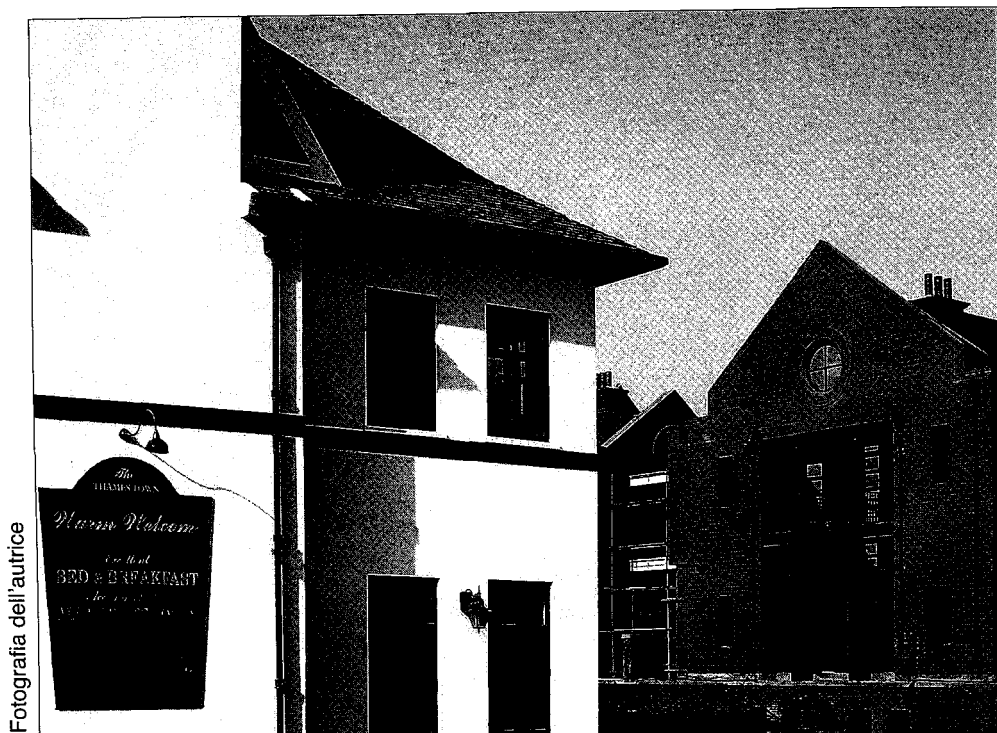


Fig. 11b – *Thames Town: una strada del centro già ultimata*

rea suburbana di Pujiang, che si estende lungo il fiume Huangpu, circa 40 km a sud della metropoli. Una zona ancora agricola, attraversata da numerosi canali, proprio di fronte al parco tecnologico Caohejing, dove sono localizzate molte società di *high-tech* e centri ricerca. Pujiang rappresenta un esempio virtuoso di come intervenire in una realtà culturale completamente differente, rispondendo a una specifica richiesta del committente, riproponendo i meccanismi formativi della città storica italiana senza, tuttavia, come ci confidava l'architetto Cagnardi, «indulgere in facili citazioni "in stile"», come nel caso di Thames Town. L'impianto urbanistico a maglia ortogonale si dispone lungo il fiume Huangpu ed è tagliato da un asse centrale lungo il quale sono già costruiti il centro visitatori, un ristorante, dove stanno sorgendo i primi servizi e dove sono quasi finiti i primi edifici residenziali a torre. La presenza dell'acqua nella zona favorisce la costruzione di canali e di ormeggi domestici. Pujiang, una volta terminata, sembrerà una piccola Miami con i motoscafi fuori dalla porta e con le ville chiuse sui giardini interni, ma soprattutto il riferimento evidente è a Venezia. Della città italiana per eccellenza, i progettisti hanno saputo riproporre l'intimità dei «campi e campielli», i percorsi lungo le «fondamenta» senza barriere che terminano nell'acqua, soltanto rivestite di un'unica pietra bianca locale che assomiglia molto al «biancone di Verona». Le case, completamente rivestite nella stessa pietra bianca, sono prevalentemente a



Fotografia dell'autrice

Fig. 11c – Thames Town: particolare di un edificio già ultimato. Sullo sfondo un cantiere

due livelli, col tetto piano e con i volumi stereometrici giustapposti sapientemente, su cui svettano inconfondibili delle altane venete in legno, e ripropongono un razionalismo collaudato ma convincente. Pujiang è anche un omaggio alla città cinese: alla sua organizzazione per corti, alla sua cosmologica geometria, al suo rapporto con l'acqua. L'acqua che separa e che occorre valicare con ponti, ma che è anche mezzo per raggiungere la meta (figg. 12a-e).

Dall'urbano al rurale: la nuova sfida per la sostenibilità. – La governance dell'espansione urbana metropolitana rappresenta anche per i paesi occidentali uno dei maggiori problemi.

La Cina, dopo avere vinto la sfida dell'internazionalizzazione dell'economia, deve affrontare la questione delle città. Se risulterà attendibile la stima secondo la quale la popolazione urbanizzata cinese nei prossimi vent'anni raggiungerà i 900 milioni di persone concentrate nei centri catalizzatori dell'economia, alcuni dei quali potrebbero superare i 20 milioni di abitanti, diventerebbe particolarmente difficile organizzare tale massa di persone inurbate. Il governo cinese si è prefissato l'obiettivo di creare condizioni di vita migliori per la popolazione. L'accesso di quell'immensa popolazione alla modernità, con abitazioni dotate di tutti i servizi – climatizzazione, illuminazione, trasporti eccetera – adattati ai modelli di svi-

Fotografia dell'autrice



Fig. 11d – *Thames Town: alcune ville lungo un canale. Sullo sfondo le torri di Songjiang*

luppo urbano tradizionali e ai metodi di produzione tuttora in funzione, potrebbe provocare un collasso del sistema e inimmaginabili problemi ambientali e di reperimento delle risorse. Già attualmente l'inquinamento dell'aria – a causa delle emissioni crescenti provocate dall'incremento nell'uso dei veicoli a motore, così come dal ricorso massiccio al carbone, di cui il paese è particolarmente ricco ⁽¹⁹⁾ – e, soprattutto, la crisi idrica rappresentano questioni estremamente rilevanti e di urgente soluzione.

Come può la Cina procedere nel suo ambizioso progetto di sviluppo senza esaurire le risorse e senza compromettere la qualità del proprio ambiente e quello del mondo intero? Su questi temi e sulla gestione sostenibile del territorio si dovrà focalizzare l'attenzione degli studiosi e dei politici per trovare nuove soluzioni ⁽²⁰⁾.

È una sfida impegnativa per il XXI secolo, a causa delle dimensioni del paese

(19) La Cina è il primo produttore e consumatore al mondo di carbone, davanti agli Stati Uniti. Nel 2001 la sua produzione (un miliardo di tonnellate) assicurava il 70% del consumo di energia commerciale (Lemoine, 2005, p. 61).

(20) A questo proposito nel mese di aprile 2007 si svolgerà a Shanghai il secondo *World Cities Forum* dal titolo *Building a Liveable Urban Future*. Un tavolo di discussione sui cambiamenti delle città di oggi che, non a caso, trova nella sede di Shanghai il luogo emblematico per affrontare i piani di azione per le città di domani.

Fotografia d'archivio



Fig. 12a – Pujang: dettaglio del vecchio villaggio prima della sua demolizione

Fotografia dell'autrice

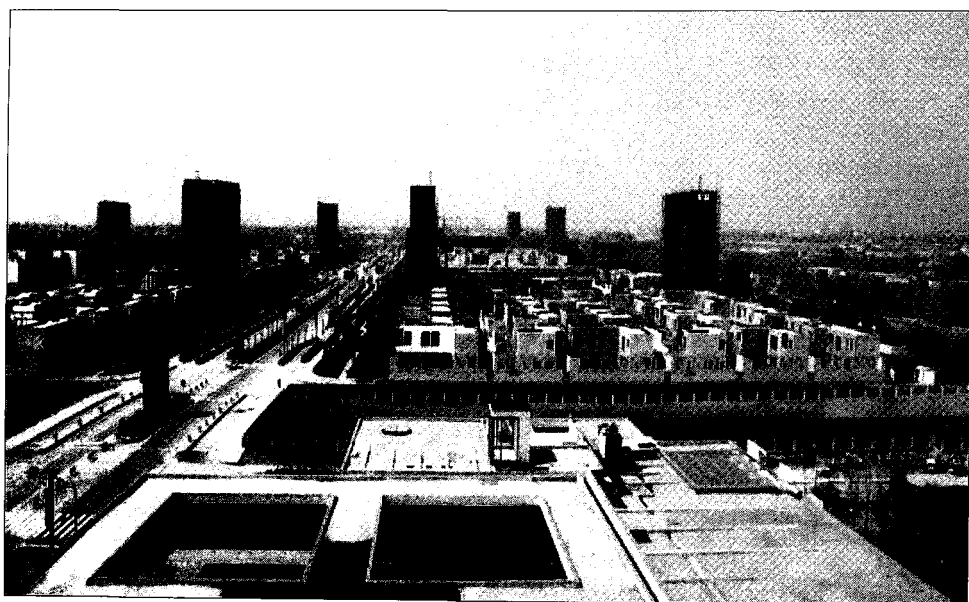


Fig. 12b – Pujang: veduta dall'alto dell'impianto urbano in via di ultimazione

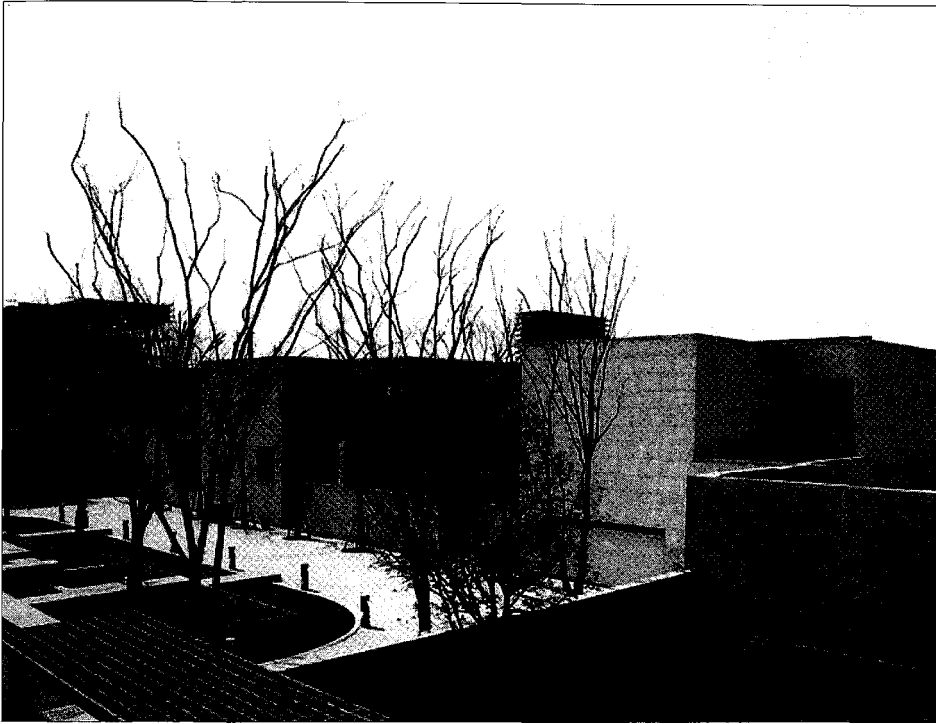


Fig. 12c – Pujang: veduta del giardino di una delle ville già arredate

direttamente coinvolto, alla cui soluzione sono necessariamente impegnati tutti gli Stati che operano a scala internazionale.

Nella Cina di oggi le preesistenze culturali e i modi di vivere si stanno trasformando in modo significativo e costante. Elementi culturali diversi e dissimili tra loro sono disordinatamente mescolati in un *melting pot* assolutamente eccezionale. Sarà necessario, in primo luogo, riequilibrare principalmente le aree costiere che maggiormente risentono della spinta economico-sociale alla concentrazione urbana ⁽²¹⁾. L'impegno per il futuro è inoltre quello di evitare, per quanto possibile, che una massa di persone si trasferisca dalla campagna nelle grandi città ⁽²²⁾.

(21) La fascia costiera, che raggruppa sette province, l'isola di Hainan, e tre municipalità di rango provinciale (Pechino, Tientsin, Shanghai), ha acquisito un ruolo predominante nell'attività economica. Dal 1978 al 2001 il contributo della regione costiera al prodotto interno lordo del paese è cresciuto dal 48 al 64%. Inoltre le province costiere realizzano una quota schiacciante degli scambi con l'estero e attraggono la maggior parte degli investimenti diretti esteri (Lemoine, 2005, p. 70).

(22) Ricordiamo che, in conseguenza della politica di restrizione del tasso di riproduzione consentito nelle città nel periodo di Mao, oggi nei centri urbani cinesi è in atto una crisi demografica con un sensibile invecchiamento della popolazione. Dato incrementato dalla carenza di femmine, a causa degli infanticidi delle bambine praticati nei decenni passati, e dal minor numero di matrimoni legato ai maggiori costi dello stile di vita urbano. Un incremento demografico è tuttavia garantito dalla immigrazione continua nei centri urbani soprattutto di più grandi dimensioni.



Fig. 12d – Pujang: rendering di alcuni edifici da appartamenti lungo i canali

Fonte: Gregotti Associati, 2003

Questo non significa, tuttavia, impedire alla popolazione che vive nei villaggi agricoli di accedere al sogno urbano, ma realizzare la crescita di nuovi nuclei di urbanizzazione negli stessi villaggi rurali. Solo il decentramento urbano in città progettate secondo una sostenibilità ambientale, ottimamente collegate, ma autonome dal punto di vista energetico, dei servizi e dei posti di lavoro, potrà in qualche modo frenare questo processo di disordinata *megalopolizzazione*.

Il progetto «One city and nine towns» è testimonianza di un'acquisita sensibilizzazione circa la necessità di proporsi obiettivi nuovi, anche se tutto ciò non esorcizza la minaccia di ulteriori squilibri a scala territoriale più vasta. Il semplice spostamento di attrattori urbani negli spazi del vastissimo territorio non sembra essere di facile attuazione, sia perché vorrebbe dire contrastare o contenere le tendenze localizzative già prepotentemente in atto, come abbiamo già detto, lungo le coste, sia perché richiederebbe ulteriori enormi risorse da destinare a opere di infrastrutturazione in regioni che attualmente ne sono carenti o sono assolutamente incomparabili con le maggiori aree metropolitane. Un approccio apprezzabile è la creazione di sempre nuove *subcities* realizzate spostando una parte di attività urbane nel territorio rurale e, in particolare, di *eco-cities* che promuovano la sostenibilità, il recupero e la valorizzazione degli antichi villaggi agricoli, immersi nella rete di canali e acque che rappresentano il motivo dominante delle città storiche cinesi ⁽²³⁾,

(23) Di notevole interesse il progetto, presentato alla X Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, sul recupero e l'ampliamento della città antica di Tong Li, situata nella provincia di Jiangsu, a

Fotografia dell'autrice



Fig. 12e – Pujang: veduta del verde pubblico lungo il viale di accesso principale della città. Gli abitanti potranno vivere a Pujang solo quando tutto il complesso sarà completato, ma le aree pubbliche sono già state infrastrutturate e dotate del verde e degli arredi urbani

che sono il patrimonio culturale da cui ripartire per organizzare un sistema di piccole città che rafforzino l'identità del territorio, promuovendo l'industria turistica, l'artigianato locale e il piccolo commercio.

Se la Cina riuscirà a conseguire tali obiettivi contemporaneamente allo sviluppo della propria economia, probabilmente potrà essere di esempio anche per quelle regioni dell'Europa, occidentale e orientale, dove lo sviluppo economico e le trasformazioni urbane appaiono essere la conseguenza di interessi politici o privatistici, piuttosto che il frutto di una pianificazione e di una urbanistica corrette.

60 km da Shanghai e 18 da Suzhou. La città storica ha origini che risalgono a cinque-seimila anni fa. La città è circondata dall'acqua, incastonata all'interno da cinque laghi. Il borgo è diviso in sette parti da quindici canali. È collegata da 49 ponti. Famosa per la sua ricca produzione di riso, dal 1981 è stata inserita nella lista delle zone turistiche di interesse nazionale, candidata a patrimonio culturale dell'umanità. Nel dicembre 2003 è stata inserita fra i primi posti della lista dei più importanti nuclei storici e culturali cinesi (Biennale di Venezia, 2006, II, pp. 158-159).

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- BIENNALE DI VENEZIA, *Città, architettura, società*, Venezia, Marsilio, 2006, 2 voll.
- CAGNARDI A., *Ispirazioni italiane in Cina*, in «Progetto & Pubblico», Milano, aprile 2005, 18, pp. 42-45.
- DIGLIO S., *Shanghai as an Emerging World City of the 21st Century*, in A.M. AMARO e D. MARTINS (a cura di), *Estudos sobre a China. VII*, Lisbona, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2005, pp. 129-178.
- DIGLIO S., *Sviluppo urbano recente e valorizzazione della presenza italiana in Shanghai e Tianjin*, in «Italia-Cina. Un incontro di lunga durata». *Atti del Convegno Internazionale (Napoli, 24-26 maggio 2006)*, in corso di stampa.
- FISHMAN T.C., *Cina SpA*, Bologna, Nuovi Mondi Media, 2005.
- GREGOTTI ASSOCIATI, *Shanghai 2001-2003*, Milano, Grafiche Mariano, 2003.
- LANCIOTTI L. (a cura di), «Conoscere la Cina». *Atti del Convegno (Torino, aprile 2000)*, Torino, Fondazione Agnelli, 2000.
- LEMOINE F., *L'economia cinese*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- PRESTOWITZ C., *3 miliardi di nuovi capitalisti*, Alessandria, Edizioni PIEMME, 2006.
- RAMPINI F., *Il secolo cinese*, Milano, Mondadori, 2005.
- RATTI C., *Ricostruire Pechino*, in «Domus», Milano, novembre 2003, pp. 49-53.
- ROBERTS J.A.G., *Storia della Cina*, Bologna, Il Mulino, 2001.
- RUILI HOU, *Stories of Old Houses*, in «China Today», Pechino, aprile 2006, 4, pp. 20-23.
- SASSEN S., *Perché le città sono importanti*, in *Città, architettura, società*, Venezia, Marsilio, 2006, I, pp. 27-51.
- SCHMIDT-GLINTZER H., *Storia della Cina*, Milano, Mondadori, 2005.
- SHENKAR O., *Il secolo della Cina*, Milano, Il Sole 24 Ore, 2005.
- STAN FUNG e ZHAO YANG, *Verso una nuova architettura cinese*, in «Domus», Milano, novembre 2003, pp. 45-48.
- SUDJIC D., *Avanza la carovana dell'architettura*, in «Domus», Milano, novembre 2003, pp. 36-43.
- TERZANI T., *La porta proibita*, Milano, TEA Editori, 1984.
- TRENTIN G. (a cura di), *La Cina che arriva*, Roma, Avagliano Editore, 2005.
- WANG HUI, *Il nuovo ordine cinese*, Roma, Manifestolibri, 2006.
- WEBER M., *Il miracolo cinese*, Bologna, Il Mulino, 2001.
- WEBER M., *Il dragone e l'aquila*, Milano, Università Bocconi Editore, 2005.
- YUANJUN LUO, *Housing: Erstwhile Welfare, Current Commodity*, in «China Today», Pechino, aprile 2006, 4, pp. 12-16.

Siti Web

- ASCIUTTI E., *Cina perduta*, in www.peacereporter.net, 21 febbraio 2005.
- BARBOZA D., *New Land of Shoppers. China builds Malls on Gigantic Scale*, in «Asia-Pacific» (<http://theseulimes.com>), 25 maggio 2005.

BEECH H., *Ye Olde Shanghai*, in «Time Asia» (www.time.com), 7 febbraio 2005.

KALAMAROS A.E., *Shanghai's Sustainable New Towns*, in www.urbanmag.com, 9 luglio 2006.

URBAN CHALLENGE IN «GLOBAL» CHINA. – China's urban growth represents a considerable geographical laboratory with remarkable political and social consequences. During the past decade the most important cities have experienced massive growth in economy, population, transport, consumption and land use. These changes are causing massive strain on metropolitan's existing cores, and question the manner of expansion. To meet this challenge the essay, starting from a social-economic analysis, deals with a new interpretation of sub-urbanism with particular reference to the metropolitan area of Shanghai.

Università di Parma, Dipartimento di Economia

franca.miani@unipr.it