



**TRA INFORMALITÀ E GLOBALIZZAZIONE**  
*un dizionario urbano della Belt and Road Initiative*

*Tesi magistrale*

Architettura per il Progetto Sostenibile  
Politecnico di Torino  
A.A. 2021-2022

*Candidata*  
Daria Fossà

Architettura Costruzione Città  
Politecnico di Torino  
A.A. 2021-2022

*Candidata*  
Lara Giordano

*Relatore*  
Prof. Michele Bonino

*Corelatrice*  
Prof.ssa Valeria Federighi



## 1 \_ ABSTRACT

Il complesso fenomeno del divario tra urbano e rurale coinvolge ogni area del mondo e vede la propria esplosione soprattutto nel ventunesimo secolo, in seguito alla Grande Recessione tra il 2007 e il 2009. Lo spazio urbano diventa teatro di diverse forme di polarizzazione che alimentano il divario e gli scontri tra popolazioni all'interno di uno stesso territorio.

Dal punto di vista territoriale e urbanistico nuovi importanti progetti e iniziative come quello della Belt and Road Initiative, anche nota come Nuova Via della Seta, influenzano e assumono un determinato peso nelle dinamiche sociopolitiche, urbanistiche ed economiche dei luoghi coinvolti in essi.

Il fenomeno incessante della globalizzazione non può non tener conto delle realtà rurali e dei loro aspetti storici e geomorfologici. Appare quindi importante individuare alcuni aspetti che possano accomunare realtà anche territorialmente e storicamente molto distanti tra loro, ma con caratteristica comune la presenza del divario urbano e rurale spesso alimentato da politiche di urbanizzazione ed espansione territoriale e infrastrutturale sempre più impattanti.

L'obiettivo di questo lavoro di tesi magistrale è quello di poter ricavare un dizionario urbano di elementi comuni tra quattro realtà simili tra loro sotto alcuni aspetti e distanti sotto altri. Le domande principali diventano quindi quali possano essere i fenomeni che si verificano nel momento in cui vengono attuati grandi progetti internazionali e intercontinentali in realtà rurali, quali siano gli effetti che si presentano dal punto di vista urbanistico e infrastrutturale e, dunque, quali di essi possano accomunare realtà geograficamente e storicamente distanti.

Per rispondere a queste domande, lo studio si concentra, in una fase di analisi, sull'evoluzione urbana di quattro grandi città: Xi'an, Urumqi, Khorgos e Tashkent. Le prime tre sono appartenenti a regioni dello stesso Paese, ovvero la Cina, sebbene molto diverse e distanti tra loro, mentre l'ultima è capitale dell'Uzbekistan, realtà dell'Asia Centrale che sempre di più vive la presenza cinese nell'ambito imprenditoriale e industriale. La linea comune tra i casi studio, individuata inizialmente dal coinvolgimento di queste realtà con l'Antica Via della Seta e, attualmente, nell'iniziativa Belt and Road, risiede nella presenza del divario urbano-rurale e nel fenomeno

di continua e rapida espansione urbana affiancata dallo sviluppo industriale e infrastrutturale sempre più impattante sul territorio. Il confronto della morfologia urbana di queste città nell'ultimo decennio, in parallelo alla proposta e all'avvio della Belt and Road Initiative, permette la stesura di un dizionario di elementi ed effetti comuni e contrastanti che mettono in paragone le realtà prese in considerazione.

Tra questi casi studio viene inoltre approfondita la città di Tashkent grazie alla possibilità di aver potuto esaminare i fenomeni oggetto di studio direttamente sul posto, mediante metodologie di sopralluogo e di incontri con esperti del luogo.

I risultati ottenuti possono quindi fungere da linea guida per studi simili effettuati in futuro, in cui si vadano ad ampliare i casi di ricerca pur mantenendo alcuni aspetti comuni che permettano di giustificare la scelta.

# 1

## ABSTRACT

Abstract 7

# 2

## FASE INTRODUTTIVA

2.1	Introduzione	13
2.2	Belt and Road Initiative	15
2.2.1	Introduzione storica: dall'Antica Via della Seta alla Belt and Road Initiative	15
2.2.2	I corridoi economici	32
2.2.3	Individuazione dei casi studio	52
2.3	Urban-Rural Divide: analisi amministrativa ed economica e le ripercussioni sul territorio	57
2.3.1	Urban Rural Divide: Cina	57
2.3.2	Urban Rural Divide: Xinjiang	75
2.3.3	Urban Rural Divide: Asia Centrale	87
2.3.4	Urban Rural Divide: Kazakistan	98
2.3.5	Urban Rural Divide: Uzbekistan	106
2.4	Timeline riassuntiva dei due fenomeni	118

3.1	Confronto tra Belt and Road e Urban Rural Divide	123
3.1.1	Obiettivi e opportunità dei due fenomeni	123
3.2	Casi studio	135
3.2.1	Tashkent	137
3.2.2	Urumqi	161
3.2.3	Khorgos	185
3.2.4	Xi'an	209

4.1	Dizionario	233
4.2	Abaco	241
4.2.1	Tashkent	242
4.2.2	Urumqi	248
4.2.3	Khorgos	252
4.2.4	Xi'an	256
4.2.5	Relazioni e compatibilità	260
4.3	Riflessioni conclusive	262

Bibliografia	267
Appendice A	277
Appendice B	285
Ringraziamenti	338

## FASE DI ANALISI

# 3

## FASE CONCLUSIVA

# 4

## BIBLIOGRAFIA APPENDICI RINGRAZIAMENTI

# 5

### 2.1 \_ INTRODUZIONE

Il tema della correlazione tra informalità e globalizzazione riguarda molteplici aspetti e realtà che possono essere approfondite da punti di vista differenti, seppur del tutto validi.

L'avvento della globalizzazione ha indubbiamente aumentato il divario tra urbano e rurale, un tema che è oggi al centro degli studi urbanistici e geografici di un determinato territorio.

Per questo motivo, il tema centrale di questa tesi di laurea è il rapporto tra la globalizzazione (in particolare l'impatto della Belt and Road Initiative) e alcuni ambiti architettonici e urbanistici informali.

L'interesse per questo argomento è nato da alcune situazioni personali che abbiamo entrambe avuto la possibilità di vivere. Tra queste vi sono un'esperienza di volontariato in un villaggio in Kenya, non distante dalla capitale Nairobi, e la partecipazione all'edizione 2020 dell'Anthology Festival Competition, tramite il Politecnico di Torino, nelle Filippine, in particolare nella capitale Manila.

Seppur molto differenti tra loro, anche dal punto di vista geografico, in entrambe le occasioni siamo entrate a stretto contatto con il divario tra urbano e rurale, che ha suscitato in noi un forte interesse al punto da metterlo al centro delle nostre prime idee per l'elaborato finale.

Per quanto riguarda l'aspetto di globalizzazione, invece, grazie al Professore Michele Bonino abbiamo avuto la possibilità di partecipare a uno studio di ricerca che ha come tema principale l'impatto architettonico e urbano della Belt and Road Initiative in diverse aree geografiche e territoriali coinvolte nel grande progetto cinese.

L'obiettivo di questo elaborato è quello di individuare alcune caratteristiche ed elementi comuni a quattro casi studio che sono stati selezionati dopo una breve fase di ricerca storica sui luoghi maggiormente coinvolti dalla Nuova Via della Seta. Tra i casi studio appare in maniera evidente e in qualità di caso studio guida Tashkent, ca-

pitale dell'Uzbekistan e città che abbiamo avuto modo di visitare e studiare sul luogo, al fine di questa tesi, nel mese di gennaio 2022.

La tesi è quindi articolata in tre fasi: la prima, quella introduttiva, riguarda la storia dell'Antica Via della Seta e l'evoluzione di essa fino ad arrivare all'iniziativa attuale della Belt and Road e, successivamente alla scelta dei casi studio, la ricerca di estende anche al fenomeno del divario tra urbano e rurale, affrontato sia su scala generale, sia più specificatamente ai luoghi che ospitano i casi studio selezionati.

La seconda fase, ovvero quella di analisi, riguarda invece lo studio più approfondito dei casi studio partendo da un'analisi topografica grazie a strumenti come Google Earth, Qgis, materiali fotografici e documentazioni bibliografiche. In particolare l'analisi si focalizza sull'evoluzione delle quattro città nel corso dell'ultimo decennio, in concomitanza con la presenza (più o meno evidente e diretta) della Belt and Road Initiative.

La terza fase infine è quella conclusiva, in cui si concentra anche l'obiettivo della ricerca, vale a dire la formulazione di un dizionario di elementi comuni e non ai diversi casi studio.

Gli elementi selezionati sono stati ricavati dalla fase di analisi riguardano diversi ambiti: topografico, infrastrutturale e architettonico. Mediante una contro-verifica sulle stesse cartografie elaborate durante l'analisi si ottengono come risultati gli elementi e gli aspetti presenti e non presenti in ogni specifico caso studio, per poter giungere a un confronto finale tra le analogie e le differenze delle diverse realtà.

Grazie a questo lavoro di ricerca vogliamo quindi fornire una metodologia di studio e un dizionario di elementi che possano essere applicati anche in studi successivi, analoghi a questo, ma che riguardino altre realtà che vivono, come i nostri casi studio, la correlazione tra informalità e globalizzazione.

## 2.2 \_ BELT AND ROAD INITIATIVE

### 2.1.1 Introduzione storica: dall'Antica Via della Seta alla Belt and Road Initiative

#### L'ANTICA VIA DELLA SETA

La Belt and Road Initiative (BRI) è soltanto l'ultima parte di quella che è una storia millenaria, che ha origine duemila anni fa con l'Antica Via della Seta.

La Via della Seta prende questo nome seppur non si tratti di una sola via: è invece una rete di itinerari<sup>1</sup> che avevano come scopo quello di connettere il cuore della Cina con le coste mediterranee del Medio Oriente.

Il nome Antica Via della Seta fa riferimento a un prodotto allora molto prezioso, del quale il processo di realizzazione può vantare una vita di circa ottomila anni<sup>2</sup> e che richiede consistenti lunghezze di un singolo filo per la realizzazione di qualche chilogrammo di materiale. Di conseguenza, quando la seta ha raggiunto l'Impero Romano, è stata da subito considerata oggetto di lusso, molto costoso, seppur non l'unico prodotto commerciato: erano infatti oggetti di scambi commerciali anche carte, ceramiche, minerali come il cobalto e spezie.

Il nome Via della Seta, quindi, coniato nel 1877 da Ferdinand von Richthofen, archeologo, geologo, esploratore e geografo tedesco, divenne universale seppur le intenzioni iniziali fossero quelle di riferirlo soltanto al periodo della dinastia Han. La Via della Seta, per molti secoli, ha assunto il ruolo non solo di scambio commerciale, ma anche di ponte culturale in quanto mezzo per la condivisione di idee e culture tra diverse civiltà. L'aspetto a primo impatto più interessante della Via della Seta è come vada in qualche modo a far crollare la dicotomia Cina-Occidente, creando un reale collegamento da Est verso Ovest e viceversa.<sup>3</sup>

1 Bertozzi D. A. (2019). La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative, Diarkos

2 Griffiths R. T. (2017). Revitalising the Silk Road. China's Belt and Road Initiative, Hipe Publications

3 Xinru L. (2016). La Via della Seta, Guerini e Associati

La Via della Seta non ha avuto un successo lineare: a causa di vicende storiche, di conquiste, di imperi nascenti e altri in declino la sua vita è stata caratterizzata da periodi molto fiorenti, con traffici intensi, e altri periodi di crisi a causa, per l'appunto, di questioni geopolitiche e di guerre fra i popoli asiatici.<sup>4</sup>

#### La prima forma di commercio internazionale: la seta (IV - II secolo a.C.)

Seppure i primi commerci di seta sembrano risalire addirittura al 1600 a.C. attraverso il Corridoio del Gansu, che collegava la Cina alla Siberia, e altri resti di seta siano stati rinvenuti anche in tombe europee risalenti al VI secolo a.C., l'inizio dello sviluppo della Via della Seta viene individuato con il nascere del II secolo a.C. e precisamente con le dinastie Han e Qin.<sup>5</sup>

La Via della Seta si sviluppò in due tratti, quello orientale e quello occidentale, seppur non in contemporanea: tra il IV e il III secolo a.C. prese vita il tratto occidentale, nel momento in cui la colonizzazione greca, dopo la conquista dell'Impero Persiano da parte di Alessandro il Macedone nel 330 a.C., si spinse nelle aree orientali del Mediterraneo. Per lo sviluppo del tratto orientale, invece, bisogna arrivare al II secolo a.C. quando i cinesi, che necessitavano di nuove alleanze, si spinsero nelle zone occidentali della Cina, dove trovarono zone adatte per l'approvvigionamento di cavalli. Di conseguenza, la Via della Seta si sviluppò inizialmente non per necessità commerciali, quanto per motivazioni militari: da un lato per l'espansionismo Macedone, dall'altro per la ricerca di cavalli che potessero comporre la cavalleria cinese.<sup>6</sup>

Nel 221 a.C. il primo imperatore della dinastia Qin fondò il suo impero, unificando i sette Stati Combattenti e trovandosi però di fronte al problema di dover evitare le minacce al suo potere imperiale. Le più pericolose erano mosse dagli Xiongnu, una potente confederazione nomade che occupava le praterie della Mongolia e che molto spesso si trovava in conflitto con gli stati cinesi.

Per questo motivo i sovrani Qin cominciarono le prime forme di commercio internazionale, le cui intenzioni iniziali erano di ristabilire o comunque di assicurarsi la pace, ma che si trasformarono anche in mezzi per lo scambio di cavalli.

4 Pavone G. (2004). La Via della Seta analisi del declino (XV-XVI secolo)

5 Parisi S. (2021). La storia della Via della Seta in Cina , disponibile in: <https://www.viaggio-in-cina.it/via-della-seta/storia.htm>

6 Giuseppe Pavone, La Via della Seta analisi del declino (XV-XVI secolo), 2004

Tra le merci in questione vi erano tessuti di seta e cascame che spinsero ben presto le classi dominanti a richiedere sempre più scambi per ottenere beni esotici da terre straniere. La seta divenne simbolo di potere e di prestigio, conferendo ai capi tribù un aspetto sempre più elegante.

Questi scambi commerciali però non bastavano alle dinastie cinesi per assicurarsi la pace e l'assenza di incursioni da parte di popoli nomadi. Per questo motivo la dinastia Qin (221-207 a.C.) e poi quella Han (206 a.C.-220 d.C.) progettaron e costruirono la Grande Muraglia, che aveva per l'appunto uno scopo difensivo, correndo lungo il confine tra la Cina rurale e la steppa. I malcontenti però crebbero sempre di più, così come le incursioni e la minaccia continua degli Xiongnu, che riuscirono a porre fine alla dinastia Qin. L'inizio della dinastia Han non fu semplice: gli imperatori dovevano far fronte all'urgenza di cessare la guerra civile e soltanto sessant'anni dopo riuscirono a stabilire un impero abbastanza potente da porre fine ad alcune pratiche umilianti come l'invio di doni e principesse da fare spose agli Xiongnu, scambi che però riuscirono ad assicurare pace e commercio intorno alla Grande Muraglia.<sup>7</sup> Le principali merci oggetto di scambio erano, per quanto riguarda dall'Occidente all'Oriente, l'oro, l'avorio, il vetro, metalli e pietre preziose, mentre da Oriente a Occidente pellicce, vernici, ferro, spezie e ceramiche.

#### I primi contatti con i Romani (I - IV secolo d.C.)

Il primo contatto dei Romani con la seta è avvenuto nel 53 d.C., quando Marco Licinio Crasso sfidò, fallendo, l'esercito dei Parti, le cui insegne erano tessute con la seta. Dopo qualche secolo, l'influenza dei Romani cominciò a farsi sempre più evidente, tant'è che i cavalli delle zone occidentali dell'Asia centrale risultarono tra le merci straniere più ambite e apprezzate. In generale, comunque, anche i prodotti occidentali, riconosciuti come molto raffinati, interessarono gli esponenti della dinastia Han e nel I secolo d.C. alcuni emissari vennero mandati presso i Romani affinché potessero riportare notizie del vasto e ricco impero. Al tempo stesso i Romani erano ormai al centro degli acquisti della seta, oltretutto senza neanche avere la necessità di spingersi fino a oriente, acquistando direttamente nei depositi lungo il Mediterraneo. Erano infatti i mercanti asiatici a percorrere le vie della seta per rifornire i depositi romani.

7 Xinru L. (2016). La Via della Seta, Guerini e Associati

L'Impero Romano intanto, in continua espansione, riuscì a creare un mercato sempre più ampio, incorporando popoli e merci. Prima ancora delle merci dell'Asia Orientale (diffuse poi grazie proprio alla Via della Seta), i Romani e i Greci erano interessati all'incenso e alla mirra arabi, prodotti costosi e molto ambiti, che viaggiavano verso l'Egitto e verso le città sulla costa Mediterranea.

Nonostante i contatti tra Cinesi e Romani fossero perlopiù di carattere commerciale anziché politico, dovettero ben presto tener conto degli ostacoli di interesse politico-economico dei Parti.

Nel II secolo d.C. il declino della città di Petra, fondata grazie alla ricchezza accumulata dal commercio, avvenne contemporaneamente allo sviluppo della Via della Seta, via mare dall'India e su terraferma attraverso Partia e Palmira. Quest'ultima, che rappresentava il compromesso tra Impero Romano e Partico, mantenne sempre una certa indipendenza da Roma, conservando anche i propri aspetti culturali.

I tessuti, tra cui lana, cotone, seta e lino, cominciarono nuovamente a essere al centro dei commerci, trasportati da carovane di mercanti palmireni. Questi tessuti non erano però tutti originari di Palmira: il cotone era di origine indiana, mentre la seta proveniva dalla Cina Han. Nonostante le rivalità con l'Impero Romano, l'imperatore Adriano era venerato dagli abitanti di Palmira in quanto era riuscito non solo a ristabilire la pace, bensì anche a ripristinare commerci, permettendo alla città siriana di agire sul mercato romano in Oriente.

Gli affari però si bloccarono a causa dei Sasanidi. Quando, nel 269, i Palmireni occuparono l'Egitto, l'imperatore Aureliano si trovò costretto a inviare le truppe, riuscendo a reprimere la rivolta.

I Romani, comunque, dovettero far fronte anche alla crescita di Palmira, Dura e Petra: per questo motivo scelsero una rotta alternativa per importare la seta, che collegava le coste egiziane con quella occidentale del subcontinente indiano: probabilmente i Romani ignoravano che la seta fosse di origine cinese. L'incenso e la mirra continuarono a essere molto richiesti, così come tessuti di cotone (prodotti direttamente in India), armi e acciaio per la caccia agli elefanti (da cui era possibile ricavare l'avorio). D'altro canto i Romani riuscivano a esportare vino, olio, coralli, lana, bronzo, ottone, argento e oro.

In poco tempo il commercio dell'Impero riuscì a collegarsi alla Via della Seta grazie ai porti indiani di Barygaza e Barbaricum, per poi proseguire oltre fino ad arrivare in contatto con i nomadi guerrieri. Inoltre, il mercato romano venne anche sfrut-

tato dai Kushana per creare il loro impero che correva dall'Asia Centrale a quella meridionale.<sup>8</sup>

### Il segreto della seta, l'espansione Islamica e le guerre (V – XII secolo d.C.)

I Romani, come precedentemente detto, ignoravano le vere origini della seta. Inoltre è possibile parlare di segreto della seta facendo riferimento alle severissime leggi cinesi atte a tutelare l'esportazione dei bachi da seta, una pratica infatti proibita dai cinesi che volevano assicurarsi il monopolio nei rapporti commerciali della preziosa fibra.

Durante il V secolo, però, la figlia di un imperatore cinese sposò un principe di Khotan, un antico stato Buddista, e cominciò a contrabbandare le uova dei bachi da seta, dando inizio a una sua diffusione sempre più corposa, tant'è che nel VI secolo raggiunse l'Impero Bizantino, arricchendo Costantinopoli. Giustiniano, infatti, riuscì a scoprire il segreto della seta tramite due monaci persiani, contribuendo all'avvio di un'enorme produzione in Siria. La seta cominciò quindi a perdere rilevanza nei traffici commerciali, dal momento in cui ormai la sua produzione era arrivata fino in Europa, lasciando spazio agli scambi delle spezie.

Durante il VII secolo si verificò la costituzione dell'Impero Islamico, basato sulle strutture amministrative Persiane e sulla Siria Bizantina. Questo evento causò una spaccatura nel Mediterraneo, non solo facendo nascere uno spazio economico che univa le vie commerciali tradizionali con altre nuove, bensì anche ridefinendo le rotte principali e le zone di influenza. Con il controllo di Kabul e di Samarcanda, due delle città carovaniere inserite nell'Impero, si avviò un lungo commercio con la Cina lungo l'itinerario della Via della Seta, ma anche con l'Oriente, quindi verso l'India.

Nell'VIII secolo l'Impero Islamico fondò Baghdad, ma il potere del suo Califfo si vide frazionato in tanti regni al punto che ne risentirono anche gli scambi commerciali lungo la Via della Seta. Una situazione che poi è andata peggiorando con l'invasione dei Turchi nell'XI secolo, che però verso fine secolo persero la città di Antiochia (Siria) e Gerusalemme per mano dell'Occidente cristiano.

Un altro fattore che ha sancito l'inizio del declino della Via della Seta è stata la continua affermazione delle Repubbliche Marinare Venezia, Genova e Pisa, non

8 Xinru L. (2016). La Via della Seta, Guerini e Associati

tanto nella conquista di Gerusalemme, avvenuta via terra, quanto nelle politiche di rifornimento per i Crociati, tramite depositi di merci e basi commerciali in Siria e Palestina. Le tre città si ersero a intermediari per i traffici con gli Arabi. Infine, nel XII secolo, Gerusalemme venne nuovamente occupata per mano dei Turchi, andando ancora una volta ad agire negativamente sui traffici commerciali.<sup>9</sup>

### Il regno dei Mongoli e il declino della Via della Seta (XIII – XV secolo d.C.)

Nel XIII secolo si assistette a una riunificazione dei territori da Occidente fino alla Cina da parte dei Mongoli, che portò anche a uno spostamento degli itinerari della Via della Seta verso nord, partendo dal Mar Nero anziché dal Mediterraneo.

Nel frattempo però, la presenza dell'Impero Ottomano in quasi tutta l'Asia Centrale contribuì al declino della Via della Seta a partire dal XIV secolo: commerci terrestri apparivano ormai troppo pericolosi e l'attenzione si spostò sempre di più sui commerci via mare.

9 Giuseppe Pavone, *La Via della Seta analisi del declino (XV-XVI secolo)*, 2004

## BELT AND ROAD INITIATIVE

Nel 2013, il presidente cinese Xi Jin Ping ha annunciato la volontà del paese di intraprendere un'iniziativa che comprendesse la nascita di due strade commerciali, inizialmente chiamata One Belt One Road (OBOR) e poi, a causa della sua corposa espansione, trasformata in BRI (Belt and Road Initiative).

Entrambe le strade, una terrestre (che ripercorre lo storico tragitto tra gli Imperi Romano e Cinese<sup>10</sup>) e una marittima (che raggiunge il Mediterraneo tramite il Canale di Suez dopo aver percorso il Sud-Est asiatico, l'Oceano Indiano e dopo aver toccato l'Africa Orientale e il Medio Oriente) si congiungono in Europa.

I motivi per cui la Cina ha sentito la necessità di introdurre la BRI sono molteplici. Il tutto nasce però da un cambiamento di posizione della Repubblica Popolare Cinese, che si è trovata dall'essere un'isolata potenza mondiale ad avere la necessità di mettersi in connessione con il mondo, costruendo reti di alleanze, arricchendo la propria politica estera e facendo un intelligente uso delle proprie risorse finanziarie, pur restando la cosiddetta fabbrica del mondo.<sup>11</sup>

### Gli obiettivi della BRI

Le motivazioni che giustificano l'avvento della BRI sono molteplici e variano anche in base ai punti di vista dei diversi Paesi in relazione alla Cina.

In un'ottica occidentale, il progetto viene visto come il disegno del governo cinese per la costruzione di un impero sino-centrico, che al tempo stesso servirebbe a Pechino per evitare un diretto confronto con gli Stati Uniti, mediante la costruzione di strutture parallele, alimentando quindi l'idea della cosiddetta minaccia gialla.<sup>12</sup> D'altro canto, ovviamente, Pechino cerca di diffondere una visione più moderata (al punto da chiamare questo progetto Iniziativa), pur non nascondendo la volontà di cambiare il proprio modello di sviluppo economico, troppo incentrato sugli investimenti e sull'esportazione, con un eccesso di capacità industriale nei settori di acciaio, alluminio e mezzi pesanti.

10 Bressan M., Beccari S.F., Politi A., Savignoni D. (2016). *Eurasia e jihadismo*, Carocci Editore

11 Bressan M., Beccari S.F., Politi A., Savignoni D. (2016). *Eurasia e jihadismo*, Carocci Editore

12 Bertozzi D. A. (2019). *La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative*, Diarkos

Dal sito ufficiale della Belt and Road Initiative <sup>13</sup> emergono cinque priorità di cooperazione su cui si basa il progetto:

1. Coordinamento delle politiche: scambio e cooperazione intergovernativi;
2. Connettività delle strutture: miglioramento della connettività delle infrastrutture e degli standard tecnici;
3. Commercio senza ostacoli: riduzione delle barriere commerciali con promozione dell'integrazione economica regionale;
4. Integrazione finanziaria: cooperazione verso una politica monetaria e costituzione di istituzioni di finanziamento;
5. Legami interpersonali: dialoghi culturali e cooperazione mediatica.

Per quanto riguarda il piano globale, la Cina può basare le proprie forze sia sul grande potere ed esperienza per quanto riguarda gli investimenti progettuali, sia per la fiorente industria di materiali da costruzione. Questo permetterebbe di raggiungere lo scopo di uscire dalla recessione economica del 2008, creando e aggiornando le infrastrutture mondiali. L'assenza o la poca efficienza di infrastrutture, infatti, è alla base dell'impossibilità di molti Paesi di svilupparsi e di raggiungere migliori condizioni di vita. Dall'intento di migliorare le infrastrutture, però, non ne ricaverebbero benefici soltanto i Paesi meno sviluppati: la Cina, infatti, avrà necessità di appoggiarsi sulle esperienze di Europa, Stati Uniti e Giappone, oltre che sulle loro esperienze nell'ambito architettonico, di pianificazione e di finanza.<sup>14</sup>

Vi è poi un ambito in cui sicuramente la Belt and Road potrebbe agire in maniera rivoluzionaria, vale a dire quella del trasporto, confermando una delle priorità di cooperazione ( connettività delle strutture ) grazie soprattutto all'impiego di treni ad alta velocità e linee elettriche ad alta tensione.

Oltre a uno sviluppo economico-infrastrutturale, però, la BRI si pone anche obiettivi politici. L'industria cinese vive un periodo di eccesso di lavoro: le industrie producono più di quella che è l'iniziale necessità del Paese. Ridurre la produzione, però, comporterebbe la perdita di posti di lavoro e tensioni sociali, motivo per cui costruire infrastrutture, strade, ferrovie e aeroporti sarebbe l'unico modo per non solo usare l'enorme riserva monetaria cinese, ma anche per integrare la crescita econo-

<sup>13</sup> Sconosciuto, Belt and Road Initiative , disponibile in: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

<sup>14</sup> Bertozzi D. A. (2019). La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative, Diarkos

mica con un miglior tenore di vita della popolazione, in un'ottica prettamente comunista.<sup>15</sup>

La sicurezza della Cina popolare è un aspetto che bisogna tenere in considerazione anche per quanto riguarda gli obiettivi della Nuova Via della Seta. La Cina è il maggior consumatore mondiale di petrolio, il che la impegna non solo in una politica a favore dell'approvvigionamento energetico, bensì anche in un'ottica di transizione energetica e di lotta all'inquinamento. Le energie rinnovabili vedono sempre un maggiore e più consapevole impiego, fermo restando che il petrolio e i gas naturali sono ancora alla base dell'industria, destando quindi preoccupazione per quanto riguarda un rallentamento del reperimento delle materie prime.

La BRI, grazie ai collegamenti delle reti di gasdotti dalla Russia e dall'Asia Centrale, potrà più facilmente permettere alla Cina di accedere a una diversificazione delle fonti energetiche, con un utilizzo anche del petrolio e del gas russo e iraniano. Un altro aspetto riguardante la sicurezza risiede nell'atteggiamento cinese dell'attesa, soprattutto nei confronti degli Stati Uniti. Grazie ai progetti di collegamento e infrastrutturali, la Cina sta riuscendo in maniera quasi silenziosa a ottenere consensi e a evitare attriti e conflittualità con i territori circostanti, coinvolti nel progetto BRI, ergendosi a indispensabile partner economico. Il tutto è motivato anche dalle rispettive alleanze degli Stati Uniti in Asia: la Cina vuole quindi crearsi una rete di dipendenza economica e quindi di alleanza che possa aiutarla a contrastare eventuali dissidi con il mondo statunitense.<sup>16</sup>

### L'ASEAN e il coinvolgimento nei rapporti tra Cina e Stati Uniti

Nel 1967, quindi nel bel mezzo della Guerra Fredda, le nazioni del Sud-Est asiatico hanno fondato l'ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico), con l'obiettivo di arginare l'espansione sovietica e cinese, reprimendo le forze comuniste<sup>17</sup>. La fondazione di quest'associazione si deve a cinque Paesi, vale a dire Filippine, Indonesia, Malaysia, Singapore e Thailandia. Nel corso dei decenni altri stati vi

<sup>15</sup> Bertozzi D. A. (2019). La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative, Diarkos

<sup>16</sup> Bertozzi D. A. (2019). La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative, Diarkos

<sup>17</sup> Bressan M., Beccari S.F., Politi A., Savignoni D. (2016). Eurasia e jihadismo, Carocci Editore

hanno aderito: Brunei (1984), Vietnam (1995), Birmania e Laos (1997) e Cambogia (1999).<sup>18</sup>

Naturalmente a oggi gli obiettivi e gli scenari sono mutati rispetto a quelli iniziali: l'ASEAN, nata come associazione politica e militare, con la fine della Guerra Fredda non solo ha potuto vedere l'adesione di stati che inizialmente ne erano opposti (come Vietnam e Birmania), bensì ha potuto agire anche più pacificamente, favorendo integrazioni economiche e operando in maniera solidale ed impegnata. L'ASEAN è quindi riuscita a evidenziare l'indipendenza politica della regione e ad avere un'importante voce in capitolo per quel che riguarda le questioni di sicurezza e commercio.

Per quanto molto distante dall'Unione Europea, l'ASEAN ne condivide due obiettivi fondamentali, vale a dire l'interesse nel migliorare le condizioni di vita e la lotta al sottosviluppo.<sup>19</sup>

L'ASEAN, però, si ritrova anche al centro dei difficili rapporti tra Cina e Stati Uniti. Nel 2005 ebbe inizio la negoziazione per il TPP (Trans Pacific Partnership), vale a dire un patto firmato poi nel 2016 che aveva come obiettivo la creazione di un'area di libero scambio Asia-Pacifico, coinvolgendo inizialmente dodici Paesi, ovvero Australia, Brunei, Canada, Cile, Giappone, Malaysia, Messico, Nuova Zelanda, Perù, Singapore, Stati Uniti e Vietnam<sup>20</sup>. Nel 2017 però, durante l'amministrazione Trump, gli Stati Uniti hanno annunciato il loro ritiro dall'accordo, accendendo un dibattito sulle responsabilità americane nei confronti dell'impegno preso. Il ritiro statunitense (mosso soprattutto dalla volontà di evidenziare la propria supremazia globale e l'egemonia, di carattere isolazionista e protezionista), ha aperto la strada alla Cina, che ha da subito intensificato i propri rapporti con i Paesi coinvolti. Inoltre, i vertici ASEAN e APEC (Cooperazione Economica Asiatico-Pacifico) hanno ribadito il ruolo centrale di Pechino attraverso progetti di libero scambio come FTAAP (Free Trade Area of Asia-Pacific) e RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) a cui, ancora una volta, gli Stati Uniti hanno deciso di non aderire per poter sottolineare l'idea di *America first*, mantenendo una posizione di contrarietà ad accordi economici<sup>21</sup>. La Cina sta quindi riuscendo nell'obiettivo di apparire come pilastro per la stabilità

18 Sconosciuto, Asean member states, disponibile in: <https://asean.org/about-asean/member-states/>

19 Bressan M., Beccari S.F., Politi A., Savignoni D. (2016). Eurasia e jihadismo, Carocci Editore

20 Chatzky A., McBride J., Siripurapu A. (2021). "What's Next for the Trans-Pacific Partnership (TPP)?", disponibile in: <https://www.cfr.org/backgrounder/what-trans-pacific-partnership-tpp>

21 Bertozzi D. A. (2019). La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative, Diarkos

globale, appoggiandosi non solo sulla volontà delle altre nazioni facenti parte del TPP (solo il Giappone, dopo il ritiro statunitense, aveva dichiarato la propria volontà di non farne più parte), bensì anche grazie alla posizione morbida dell'ASEAN. In tutto ciò, nella campagna comunicativa cinese basata sulla volontà di difendere i piccoli Paesi minacciati dalla sovranità statunitense, il riferimento alla BRI è presente più volte. In questo caso, vista la portata del progetto e l'importanza che ricopre a livello globale, gli Stati Uniti non possono permettersi di esserne esclusi.

Al momento la BRI coinvolge la Cina, l'Asia Centrale, l'Europa e l'Africa, ovvero cooperazioni che avranno come effetto lo spostamento del baricentro globale dall'Atlantico al Pacifico, interessando tutta l'Eurasia.

Nel 2019, in un rapporto del CEBR (Chartered Institute of Building) intitolato *From Silk Road to Silicon Road* viene evidenziata la potenza economica del progetto BRI che, secondo una prospettiva, nei prossimi vent'anni coinvolgerà tutti i Paesi interessati, tra i quali anche gli Stati Uniti, che sarebbero secondi soltanto alla Cina nella scala dei maggiori beneficiari.<sup>22</sup>

### L'interesse verso i mondi artico e antartico

La Belt and Road Initiative, nata con l'obiettivo di comprendere l'Africa, l'Eurasia e il Medio Oriente, dal 2018 ha espresso la propria volontà di espandere il proprio impegno nel mondo artico e antartico, alla quale gli Stati Uniti probabilmente risponderanno con un rafforzamento della presenza militare e delle proprie alleanze. Il motivo principale per cui la Cina ha introdotto la cosiddetta Polar Silk Road (Via della Seta Artica) risiede nella necessità di proteggere una rotta marina che costituisce il 60% degli scambi commerciali. Eventuali conflitti o incidenti politici o diplomatici potrebbero mettere a serio rischio la rotta e la Cina si troverebbe esclusa da una tratta che sta assumendo sempre più importanza. La preoccupazione cinese è di rivivere il Dilemma di Malacca<sup>23</sup>, per cui al momento si trova costretta a far fronte all'importante presenza statunitense, dovendo tener conto della possibilità di trovarsi blocchi na-

22 Bertozzi D. A. (2019). La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative, Diarkos

23 Con l'espressione Dilemma di Malacca si fa riferimento all'omonimo stretto tra la Malesia e l'Indonesia e attraverso cui transitano l'80% delle importazioni energetiche cinesi. La zona dello stretto di Malacca è sede non solo di numerosi attacchi di pirateria, ma anche di accordi logistico-militari tra gli Stati Uniti e le regioni circostanti..

vali alla prima disputa con gli Stati Uniti. Per questo motivo, la Polar Silk Road appare come una valida alternativa per poter aggirare lo Stretto di Malacca.

Sfruttare la Polar Silk Road è anche più semplice a causa del riscaldamento globale, che sta sciogliendo i ghiacci facilitando il raggiungimento dell'Europa e il ricongiungimento con gli esistenti corridoi ferroviari.

Inoltre, i fondali artici sono sede di risorse minerarie ancora da sfruttare: la Polar Silk Road potrebbe rivelarsi una scelta molto strategica che permetterà alla Cina non solo di non porre fine al proprio progresso economico, bensì anche di facilitare il progresso economico e sociale degli stati costieri che si trovano lungo la rotta.

Come era prevedibile, gli Stati Uniti non hanno reagito positivamente all'annuncio di questa nuova rotta. Nonostante ci si trovi ancora solo in una fase economica, Washington ha espresso la propria preoccupazione anche a causa dei rapporti tra Mosca e Pechino. Inoltre, il governo statunitense ha voluto sottolineare i rischi militari della presenza cinese nell'Artico, come la possibilità che vengano dispiegati sottomarini nucleari.

### L'importanza dello Xinjiang per la BRI

Lo Xinjiang, regione autonoma nord-occidentale della Cina, assume un ruolo strategico per quanto riguarda il progetto BRI dal momento in cui è l'area di passaggio di gran parte delle vie. La stabilità economica e politica di questa regione influenza l'iniziativa, nonostante la situazione non sia semplice. Lo Xinjiang, così come altre regioni senza sbocco sul mare, ha sofferto della politica di riforma che aveva invece interessato le regioni costiere. Per questo motivo nel 1999 è stata introdotta la Go West policy, ovvero un'iniziativa che bilancia lo sviluppo economico cinese, con una particolare attenzione alle aree occidentali. In poco più di cinque anni le connessioni internazionali sono aumentate notevolmente, soprattutto per quanto riguarda strade e autostrade.

Nonostante quindi un evidente e inevitabile svantaggio geografico, la regione dello Xinjiang (così come quelle del Mekong e del Sichuan) svolge ormai un ruolo chiave nel progetto BRI, grazie anche allo spostamento del baricentro del commercio globale dal Pacifico al continente euroasiatico.

Lo Xinjiang, rispetto alle altre due regioni, ha anche una storia politica di note-

vole importanza: come già detto, la sua posizione geografica è da un lato uno svantaggio per via della distanza dagli sbocchi sul mare, ma dall'altro lato confina con otto Paesi (Afghanistan, India, Kazakistan, Kirghizistan, Mongolia, Pakistan, Russia, Tagikistan) ergendosi quindi a passaggio obbligatorio per i commerci tra Asia Centrale, Medio Oriente ed Europa. Inoltre, l'80% delle materie prime cinesi e delle risorse naturali provengono dallo Xinjiang.

Dunque, dallo Xinjiang e dalla propria stabilità politica ed economica dipendono due fattori: la sicurezza cinese e la buona riuscita della BRI.

Lo Xinjiang continua comunque a destare alcune preoccupazioni e la sua è una stabilità che viene continuamente messa in discussione soprattutto a causa della presenza dell'etnia uigura, con una forte componente terroristica che alimenta rapporti con la Siria, il Pakistan e l'Afghanistan.<sup>24</sup>

### I BaRF (Belt and Road Forum)

Dal momento in cui la Belt and Road coinvolge numerosi Stati nel mondo, è stato necessario, a partire dal 2017, organizzare alcuni forum mondiali in cui le maggiori potenze e, in particolare, le nazioni coinvolte nel progetto BRI potessero riunirsi per condividere idee e obiettivi.

Il primo BaRF, avvenuto nel maggio 2017, ha visto la partecipazione di 29 capi di stato, 100 funzionari governativi di livello inferiore e circa 1200 delegati di vari Paesi.<sup>25</sup> Il primo BaRF, però, non ha riscosso il successo sperato: molti capi di stato erano assenti e alla fine dei giorni di conferenza restavano molte questioni torbide e irrisolte riguardanti la Belt and Road Initiative.

Nell'aprile del 2019 si è tenuto il secondo BaRF: la partecipazione è stata più corposa, con 37 capi di stato e delegati di circa 150 Paesi. Il principale obiettivo del secondo Forum era quello di chiarire le questioni irrisolte non affrontate due anni prima, quando il progetto BRI, annunciato da pochi anni, aveva destato diversi scandali. Negli obiettivi espressi da Xi Jinping nel discorso di apertura vi era la volontà di agire

24 Bertozzi D. A. (2019). La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative, Diarkos

25 Shepard W. (2017). What happened on China's New Silk Road in 2017, disponibile in: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/12/20/what-happened-on-chinas-new-silk-road-in-2017/?sh=2dfe86d472e9>

con tutte le parti per giungere a un'approfondita cooperazione aperta, verde e pulita, che possa portare beneficio a tutti i Paesi coinvolti. Tra i vari obiettivi prefissati vi era inoltre il sostegno all'Agenda 2030 dell'ONU, per raggiungere una crescita economica, il progresso sociale e la protezione ambientale in maniera equilibrata. È stata espressa poi più volte la necessità di migliorare la connettività mediante la costruzione e lo sviluppo di nuove infrastrutture per poter raggiungere, come obiettivo finale, la crescita economica <sup>26</sup>.

In seguito al discorso di apertura è iniziata la sessione della tavola rotonda dei leader, dove i capi di stato presenti hanno potuto esporre le proprie idee, perplessità e obiettivi.

### La trappola del debito

Una delle critiche che sono state maggiormente mosse alla Cina riguardanti la BRI è la cosiddetta trappola del debito che coinvolge i Paesi facenti parte del progetto.

Un esempio molto citato è quello di Colombo, nello Sri Lanka, che non avendo ripagato il debito nei confronti della Cina per il porto cingalese di Hambatota, ha dovuto accettare che questo passasse nelle mani di una compagnia cinese.

La critica alla Cina quindi, che ricopre spesso anche le pagine di attualità, è che così facendo essa sia in grado di assicurarsi un'espansione geopolitica e militare, intromettendosi negli affari esteri e violando le sovranità. Al tempo stesso, però, chi si schiera dalla parte della Cina sottolinea come il debito di una nazione spesso esistesse ben prima dell'arrivo della BRI e che quindi non è causato soltanto dalle forze cinesi. Per lo stesso progetto in Sri Lanka è stato infatti sottolineato come, del debito totale estero, soltanto il 10% sia dovuto a prestiti cinesi. Inoltre, il progetto per lo sviluppo del porto era stato affidato a India e Giappone: lo Sri Lanka, di conseguenza, aveva rinunciato alla propria sovranità ancor prima di ritrovarsi indebitata con la Cina, affidando tra l'altro il progetto a due Paesi notoriamente in competizione con la RPC.

Vi è un altro aspetto da considerare, che pone la Cina in una condizione di difficoltà: il "potere di ricatto". Alcuni Paesi instabili, che si trovano indebitati, agiscono mediante il ricatto: Pechino si trova quindi sovente costretta a scendere a compro-

<sup>26</sup> Sconosciuto (2019). Xi Jinping Chairs and Addresses the Leaders' Roundtable of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation (BRF), disponibile in: <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0429/c22-1392.html>

messi pur mantenere in corso i propri progetti, spesso mastodontiche architetture e infrastrutture.<sup>27</sup>

Ciò non toglie, però, che Pechino si sia comunque ritrovata a dover far fronte a numerosissime critiche e a dover quindi ridimensionare o rinviare progetti per non gravare troppo sugli altri Paesi. Inoltre alcuni studi dimostrano come numerosi progetti infrastrutturali abbiano portato a una diminuzione delle disparità economiche anche nelle zone più economicamente svantaggiate.

<sup>27</sup> Bertozzi D. A. (2019). La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative, Diarkos



### 2.2.2 \_ I corridoi economici

Rispetto alle idee iniziali, in poco tempo il progetto One Belt One Road si è rivelato essere molto più ricco di rotte e percorsi: il primo nome rischiava quindi di far riferimento a un progetto troppo limitato ( One Road non corrispondeva più alla realtà) e per questo motivo è stato cambiato in Belt and Road Initiative . Per poter rappresentare i piani della Belt and Road non come progetti facenti parte di un'unica strada, bensì che toccassero un gran numero di ambiti geografici, sono stati previsti sei corridoi economici, nati inoltre dalla necessità di poter focalizzare i diversi investimenti e le esigenze delle aree coinvolte.

Un corridoio economico è una rete integrata di infrastrutture, che collega agenti economici lungo una definita geografia. Non vi sono dati certi sulla realizzazione e riuscita di un corridoio economico, né sui suoi effetti in quanto è strettamente dipendente dalle regioni coinvolte e dalle necessità per cui è nato.

I sei corridoi economici della Belt and Road Initiative sono:

1. China Pakistan (CPEC);
2. New Eurasia Land Bridge (NELB);
3. China Mongolia Russia (CMREC);
4. China Indochina Peninsula (CICPEC);
5. Bangladesh China India Myanmar (BCIMEC);
6. China Central Asia West Asia (CCWAEC).

L'apertura delle economie e l'incremento del commercio sono gli obiettivi finali del progetto che riguarda i sei corridoi economici. Ovviamente lo sviluppo di ogni corridoio è individuale, dipendendo dalle nazioni coinvolte. Alcuni di essi possono essere considerati pienamente attivi, altri ancora solo in fase di sviluppo. Tra i fattori che possono influenzare lo stato di attività di ogni corridoio vi sono inoltre la produttività, i costi di trasporto e di logistica e le opportunità di mercato.

Ogni corridoio, inoltre, sempre a fronte dei diversi luoghi coinvolti, apporterà diversi benefici. Ad esempio, per quanto riguarda il miglioramento delle infrastrutture, i progetti maggiormente coinvolti saranno Cina Pakistan e Cina Indochina Penisola.

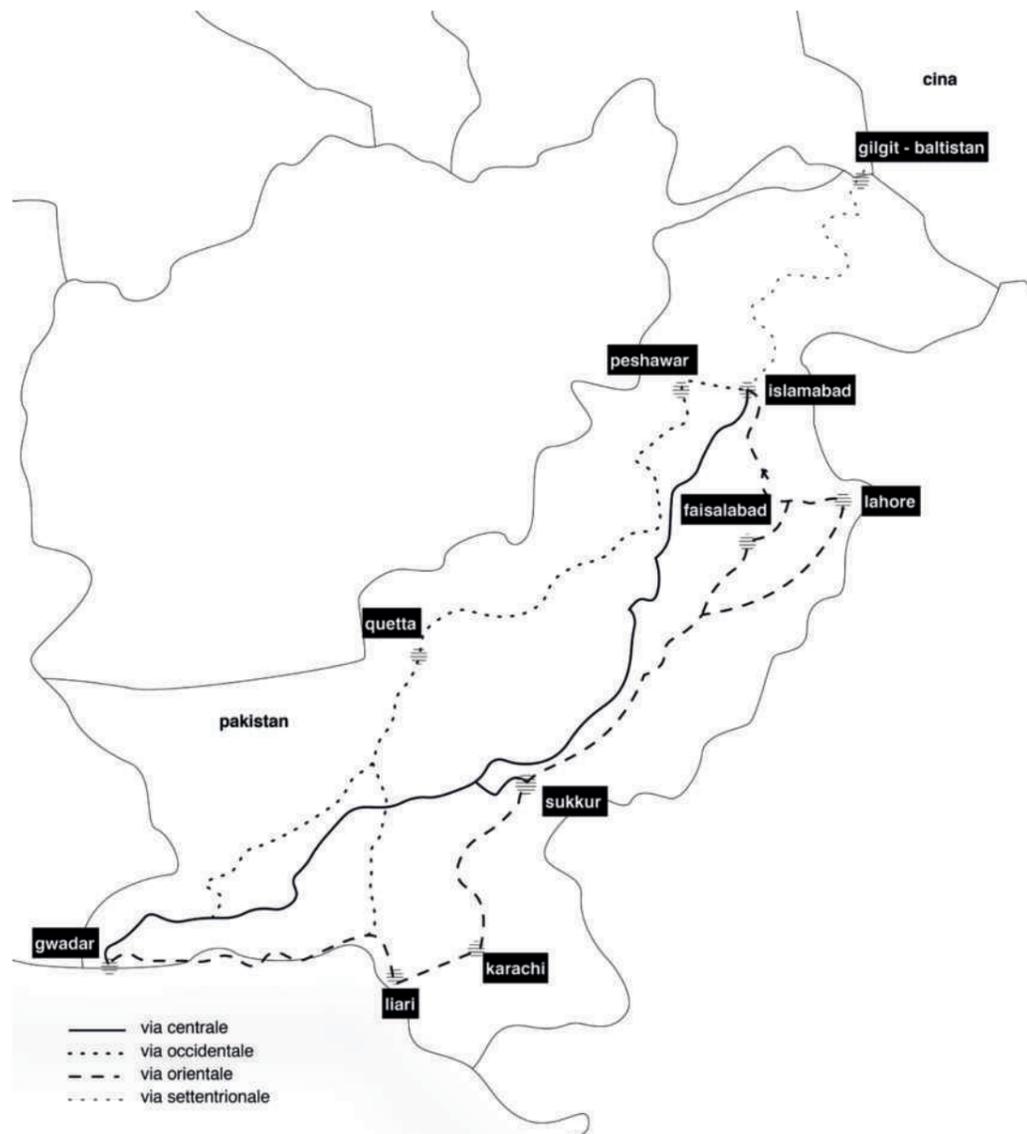
A questi, per quanto riguarda invece la facilitazione del commercio, si aggiunge il

corridoio Cina – Mongolia – Russia. Infine, i miglioramenti tecnologici in ambito informatico e di comunicazione coinvolgono soprattutto Cina Mongolia Russia e il New Eurasia Land Bridge.<sup>28</sup>

Un altro fattore da considerare è che i corridoi, in quanto tali, coinvolgono soltanto alcune città dei paesi coinvolti. Questo significa che anche all'interno di una stessa nazione vi saranno delle discrepanze per quanto riguarda i benefici ricavati dal corridoio. Le città direttamente coinvolte saranno più facilitate nell'accedere ai servizi e ai vantaggi del progetto, mentre le città più periferiche e distanti risentiranno meno della presenza del corridoio.

I sei corridoi economici nascono principalmente per poter connettere la Cina al resto delle comunità economiche esistenti. Il Paese cinese, infatti, si trova escluso da comunità come l'Unione Europea o l'ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-est Asiatico). Il progetto della BRI e dei sei corridoi economici permette quindi alla Cina di poter entrare in contatto diretto con altre cinque comunità economiche, ovvero l'ASEAN, la comunità dell'Asia Centrale, la comunità dell'Asia Meridionale, la comunità dell'Asia Settentrionale e la comunità dell'Asia Occidentale.

<sup>28</sup> Sconosciuto (2019). Belt and Road: One masterplan. Six economic corridors of power , disponibile in: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/>

**CPEC: CHINA – PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR**

Il CPEC è uno dei corridoi economici principali, che permette l'integrazione regionale tra Cina e Pakistan. L'investimento previsto è di circa 62 miliardi di dollari per circa 70 progetti. L'annuncio della realizzazione del CPEC è avvenuto nel 2015. Pur coinvolgendo direttamente Cina e Pakistan, il CPEC riguarda anche Turkmenistan, Uzbekistan, Kirghikistan, Kazakistan e Tagikistan. Tra gli obiettivi del corridoio vi è infatti il rafforzamento dell'economia dell'Asia centrale, mediante la facilitazione del trasporto delle merci e una sempre maggiore competitività nei mercati regionali, ma anche in quelli globali. L'Asia centrale è un luogo ricco di risorse naturali, ma al tempo

stesso privo di sbocchi sul mare, motivo per cui un corridoio economico risulta una soluzione necessaria per l'accesso ai mercati internazionali.

Bisogna inoltre tenere in considerazione la minaccia dei gruppi islamici, la cui riduzione è un altro degli obiettivi dell'integrazione tra Cina e i paesi sopracitati (obiettivo che è possibile raggiungere anche solo in maniera parziale mediante lo sviluppo dei mercati e una sempre maggiore offerta di lavoro).

**L'ostacolo afgano**

Il rafforzamento dei rapporti tra i vari paesi dell'Asia centrale può essere messo in pericolo, però, dalla recente situazione afgana. La guerra in corso assume infatti il ruolo di ostacolo per quanto riguarda l'efficacia del CPEC. L'Afghanistan non è soltanto un Paese con un'enorme ricchezza di risorse naturali, è anche uno snodo strategico per quanto riguarda i transiti e le rotte commerciali. Raggiungere il porto di Gwadar nel minor tempo possibile implica il passaggio in Afghanistan, permettendo quindi un risparmio non solo a livello di tempistiche, ma anche di risorse. I recenti avvenimenti nel paese, come l'abbandono delle truppe NATO, hanno però portato a una nuova guerra che non accenna a svanire nel breve tempo.

La Cina deve quindi tener conto della situazione bellica e delle lunghe tempistiche richieste per poter giungere a una situazione di pace e di sicurezza ed è quindi innegabile che in questo momento l'Afghanistan possa apparire come un grande ostacolo per i rapporti tra Cina e le realtà dell'Asia Centrale. Il Paese cinese sta provando, per quanto possibile, a porsi come intermediario tra Afghanistan e talebani, consapevole della forza instabilità della quale si sta sviluppando i CPEC. Questo conflitto, inoltre, coinvolge anche la regione cinese dello Xinjiang, che è tra l'altro un'altra via considerevole per quanto riguarda il raggiungimento del Pakistan dalla Cina.

Lo Xinjiang, però, risulta essere un percorso più impegnativo sia dal punto di vista delle tempistiche, che dal punto di vista dei costi e di impiego delle risorse. Bisogna inoltre tenere in considerazione la presenza del popolo degli Uiguri, che potrebbero decidere di opporsi e di insorgere.

In ogni caso, nonostante la situazione critica in Afghanistan, il corridoio Cina-Pakistan che coinvolge anche i paesi dell'Asia centrale appare efficace e sicuro per quanto

riguarda il trasporto delle merci. L'ostacolo maggiore, che non può prevedere l'esclusione dell'Afghanistan, è quello che riguarda il trasporto di energia (come, ad esempio, i gasdotti).

### Il Pakistan

Nel 1950, il Pakistan fu tra i primi paesi a riconoscere la Repubblica Popolare Cinese e a instaurare con questa una serie di relazioni diplomatiche che hanno contribuito alla crescita del rapporto tra Cina e Pakistan.

Dal punto di vista geografico, il Pakistan appare come il paese più facilmente raggiungibile che presenti anche uno sbocco sul mare. Le RCA (Repubbliche dell'Asia centrale), infatti, si trovano limitate nel commercio e nel trasporto marittimo, basando quasi tutta l'economia sul trasporto terrestre. Il CPEC appare quindi come un *gateway*, connettendo le RCA a un paese con sbocco sul mare, andando a migliorare le relazioni commerciali, promuovendo lo sviluppo di tutto gli *stakeholders* interessati e incentivando gli investimenti diretti esteri. Al tempo stesso Cina e Pakistan, di ritorno, avranno accesso alle risorse naturali delle RCA. Il corridoio Cina - Pakistan risulta quindi essere un vantaggio per tutti i paesi coinvolti, cercando di ovviare a quelli che sono i punti deboli di ogni nazione.

### Porto di Gwadar

Il Porto di Gwadar è uno dei maggiori progetti previsti dal CPEC.

Gwadar, città pakistana della provincia del Belucistan, ha cominciato ad assumere un importante ruolo strategico quando, verso la metà degli anni Cinquanta, è stata affermata la sua idoneità a ospitare un porto in acque profonde.

Nel 2002, infatti, è iniziata la costruzione del porto, definita in due fasi: la prima (2002-2006) ha portato a una prima inaugurazione; la seconda (2007-in corso) si è poi ritrovata coinvolta nel progetto del CPEC.

Il motivo per cui Gwadar risulta trovarsi in una posizione strategica è dovuto al collegamento tra Pakistan e Asia meridionale, Asia centrale, Iran e Cina. Inoltre, l'egemonia commerciale ed economica Iraniana sul commercio del Mar Arabico subirà un impatto diretto nel momento in cui verrà inaugurato il porto di Gwadar. Il Porto di Gwadar risulta anche essere lo sbocco sul mare più favorevole per le regioni cinesi occidentali, molto distanti invece dall'Oceano Indiano.

### NELB: NEW EURASIAN LAND BRIDGE



Non solo per questioni geografiche, bensì anche per motivi storici e geopolitici, il concetto di Eurasia è rinato solo successivamente al crollo dell'Unione Sovietica. Uno dei rapporti più importanti che riguarda questo corridoio è quello tra Russia e Cina. Le motivazioni risiedono nella necessità da parte di entrambe le potenze di difendere modelli politici, ideologici e giuridici, soprattutto in seguito al crollo dell'URSS e alla scomparsa dell'alternativa comunista al modello capitalista occidentale.<sup>29</sup> Inoltre, sia Russia che Cina sono interessate a rimodellare un ordine politico egemonizzato dagli Stati Uniti e dall'Occidente. La Belt and Road si pone quindi come spinta per un collegamento tra i mercati cinesi e quelli europei, del Medio Oriente e africani, contribuendo a una nuova immagine di Pechino, capitale del Paese che è diventato il maggior investitore in Eurasia nell'ultimo decennio.

Il progetto del New Eurasian Land Bridge vede la possibilità di due rotte, en-

<sup>29</sup> Ambrosetti E. T., Ferrari A. (2021). La Russia guarda a Est: come cambia il rapporto con Pechino, disponibile in: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/la-russia-guarda-est-come-cambia-il-rapporto-con-pechino-30877>

trambe transcaspiche. La prima rotta, che corre a nord del Mar Caspio, coinvolge la Russia, mentre la seconda, che corre a sud, attraversa l'Iran, la Turchia fino ad arrivare all'Europa, determinando quindi un collegamento col mondo arabo. Una rotta non esclude l'altra e infatti, essendo la riduzione dei tempi del trasporto ferroviario uno dei principali obiettivi del corridoio, si potrebbe arrivare al risultato di due linee principali che vadano a connettere la Cina con l'Europa.

### Le principali linee ferroviarie

Il progetto di miglioramento della linea ferroviaria si è basato inizialmente sull'utilizzo dei binari già esistenti, risalenti al XX secolo. Negli ultimi anni, però, le prospettive di investimento riguardano nuovi binari, grazie a tecnologie d'avanguardia e all'utilizzo di materiali più adatti. La BRI, da questo punto di vista, appare come il mezzo più adeguato per il raggiungimento di questo obiettivo.

Tra le principali linee ferroviarie si hanno:

1. Uzen - Gorgon: dal Kazakistan all'Iran, attraversando il Turkmenistan, è importante per quanto riguarda le esportazioni di grano del Kazakistan verso il Medio Oriente e il Nord Africa;
2. Urumqi - Tashkent: dalla Cina all'Uzbekistan, attraversando Almaty;
3. Angren-Pap: connessione tra la valle di Fergana e Tashkent;
4. Kashgar - Pakistan: favorisce il commercio tra i commercianti russi e dell'Asia centrale con il Pakistan, senza dover attraversare l'Afghanistan.

### Le città <sup>30</sup>

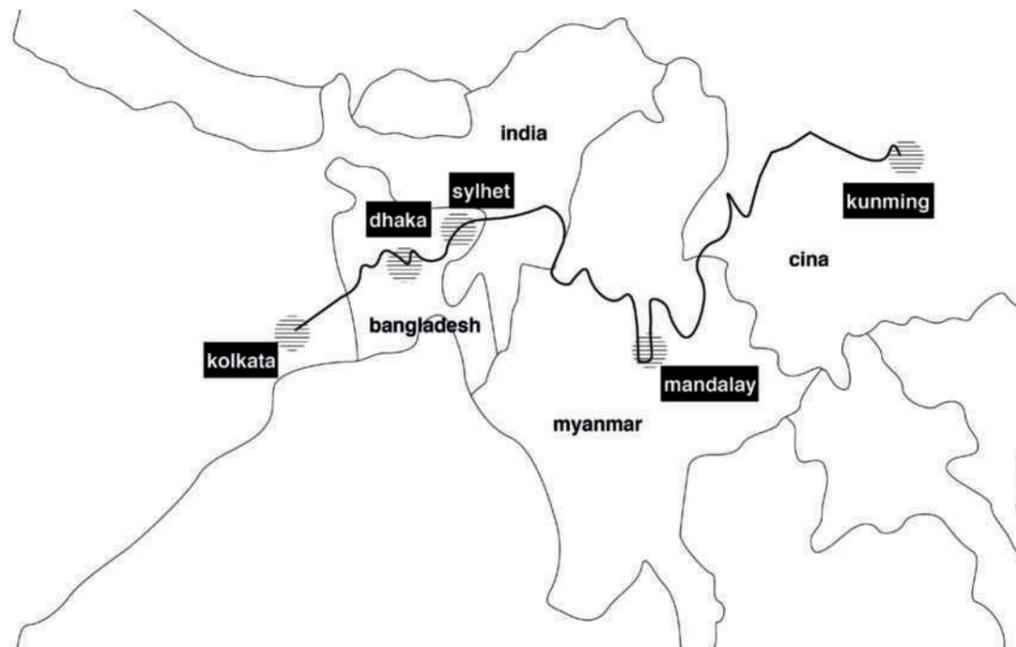
Le comunità principali del corridoio New Eurasian Land Bridge sono quattro: tre cinesi e una di città russe e kazake. Il dominio è evidentemente cinese, a causa del maggior numero di città e di dimensioni, oltre che di un ben sviluppato sistema di trasporto interno.

Le città cinesi assumono un importante ruolo di ponte: Shanghai, Xian, Zhengzhou, in particolare, sorreggono tutto il sistema del NELBC. Vi è inoltre Urumqi, che ha dovuto sviluppare connessioni aeree e terrestri in quanto si trova molto distante da qualsiasi sbocco sul mare: queste connessioni non riguardano soltanto altre città della Cina,

bensi anche oltre confine.

Considerando quindi sia le città cinesi che non, Almaty, Astana, Urumqi, Krasnodar ed Ekaterinburg sono i nodi più importanti del NELBC.

<sup>30</sup> Derudder B., Xinjian L., Kunana C. (2018). Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, World Bank Group

**BCIMEC: BANGLADESH – CINA – INDIA – MYANMAR ECONOMIC CORRIDOR**

Il corridoio economico BCIM è uno di quei progetti che, rispetto ad altri, si sta sviluppando con maggior ritardo a causa delle preoccupazioni di alcune nazioni coinvolte, in questo caso quelle indiane. Ciononostante, si tratta di un'opportunità per i paesi e le nazioni più piccole del sud e del sud-est asiatico, sicuramente più arretrate da un punto di vista economico e geologico.

La prima trattativa che ha coinvolto il progetto del BCIMEC è stata tra la Cina e l'India, vale a dire la costruzione di una strada carrabile che potesse contribuire all'integrazione economica della sub-regione e dell'Asia e, al tempo stesso, delle regioni di confine. Il motivo per cui il primo progetto del corridoio sia stato questo risiede anche nella volontà di rivivere la rotta commerciale meridionale dell'antica Via della Seta. Tra gli obiettivi si hanno quindi la connettività fisica (costruzione di ferrovie, strade, ma anche trasporto marittimo e aereo) e quella digitale (facilitazione del commercio tramite la riduzione di barriere).

Il progetto BCIM si basa quindi su cinque connessioni: commercio, infrastruttura, investimenti, capitali e persone, per poter diventare motore della crescita economica tramite l'aumento del commercio e il rilancio delle relazioni geopolitiche.

Il motivo per cui sono stati coinvolti esattamente questi paesi nel corridoio economico risiede nelle diverse specializzazioni che li caratterizzano: il Bangladesh è a capo

dell'esportazione di servizi e di beni manifatturieri di fascia bassa; il Myanmar è esportatore di beni primari e fornisce manodopera a basso costo; l'India è leader asiatico nei servizi di esportazione.

Il coinvolgimento di diversi stati, però, deve far fronte anche alle numerose dinamiche di conflitto e controversie politiche tra gli stati stessi: il Myanmar è in conflitto con i ribelli di etnia Kokang (confine cinese); sono storiche le dispute tra Pakistan e India in seguito alla fondazione del Pakistan nel 1947; vi sono complessità geopolitiche tra Bangladesh e Myanmar, che hanno causato crisi di rifugiati e traffici di esseri umani; inoltre, era stata proposta una connessione fra questo corridoio e il CPEC, che aveva rallentato l'evoluzione del BCIM.

**L'apprensione indiana<sup>31</sup>**

Il motivo principale del rallentamento dell'evoluzione di questo corridoio risiede però in alcune preoccupazioni da parte dell'India. Principalmente, il governo indiano è preoccupato per una possibile egemonia cinese nella zona dell'Oceano Indiano. Vi è il sospetto, infatti, che le proposte di costruzione di nuove infrastrutture siano in realtà spinte dalla volontà cinese di accerchiare lo stato indiano, relegando l'India a un ruolo minore nella regione e minandone la sicurezza.

L'India ha quindi fin da subito attuato un atteggiamento di cautela di prudenza nei confronti della BRI, che ha spesso causato ritardi nell'avanzamento dei progetti nei quali si trova coinvolta. Il che non significa rifiutare qualsiasi proposta arrivi dal governo cinese, bensì mantenere partnership internazionali per far fronte all'inevitabile crescita cinese e a un'eventuale egemonia sulla regione indiana.

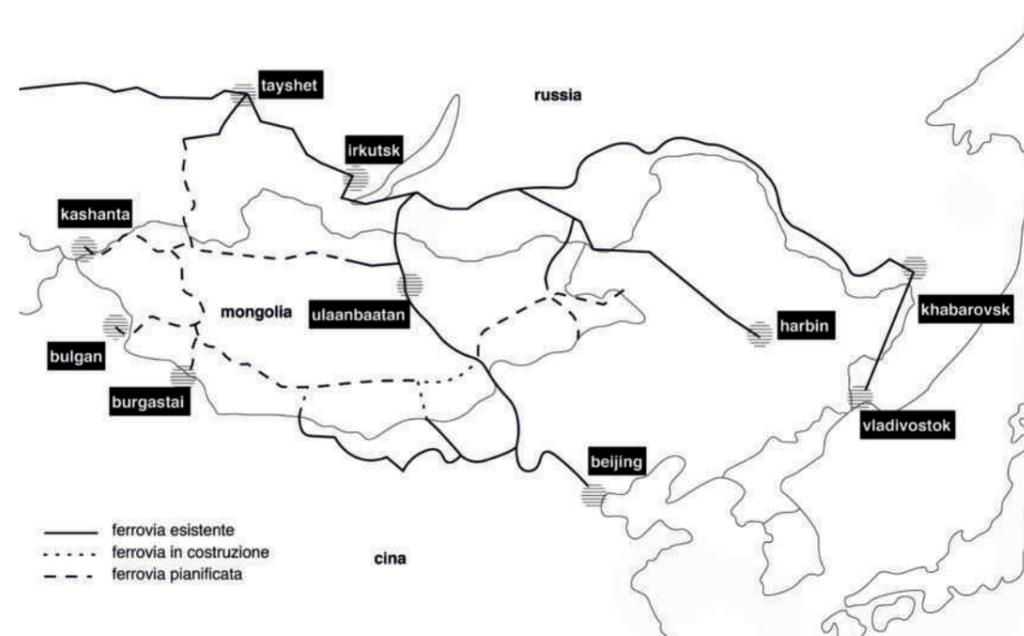
Come accennato precedentemente, la tentata connessione fra il corridoio BCIM e quello CP è stato un altro motivo di rallentamento dell'evoluzione del corridoio BCIM. Le motivazioni sono diverse, con in comune l'opposizione indiana al CPEC. Innanzitutto, il CPEC comprende Gilgit-Baltistan, una regione contesa tra India e Pakistan. Il forte interesse della Cina nei confronti del CPEC e quindi anche nei confronti dei rapporti con il Pakistan ha però generato malcontenti da parte del governo indiano, che ha quindi visto uno schieramento cinese pro-Pakistan per quanto riguarda il con-

31 Sharma M. (2019). India's Approach to China's Belt and Road Initiative Opportunities and Concerns, tratto da In the Chinese Journal of Global Governance, disponibile in: [https://brill.com/view/journals/cjgg/5/2/article-p136\\_3.xml?language=en](https://brill.com/view/journals/cjgg/5/2/article-p136_3.xml?language=en)

trolo del Gilgit-Baltistan. Inoltre, la presenza prolungata in Pakistan viene vista dall'India come una necessità non soltanto geoeconomica, bensì anche geopolitica: l'India teme, infatti, che questi continui rapporti tra Cina e Pakistan possano essere l'inizio di un'alleanza bilaterale contro l'India. Infine, l'India si è sempre sentita esclusa dai progetti riguardanti il CPEC, pur ritenendosi uno dei soggetti chiave della regione.

Se da una parte, quindi, a causa del rapporto tra Cina e Pakistan l'India ha mostrato molta apprensione, preoccupazione e diffidenza nei confronti degli intenti cinesi, dall'altra parte sta partecipando sempre più attivamente al corridoio BCIM. Cina e India, infatti, condividono le stesse rotte marine e, di conseguenza, gran parte degli interessi per quanto riguarda la sicurezza e la lotta alla frammentazione asiatica.

### CMREC: CINA – MONGOLIA – RUSSIA ECONOMIC CORRIDOR



Il corridoio economico Cina – Mongolia – Russia, introdotto nel 2014, può essere considerato quello più sicuro dal momento in cui attraversa aree in cui non sono presenti conflitti. Inoltre, anche da un punto di vista geografico, il corridoio risulta essere agevole per quanto riguarda la velocità dei trasporti. La morfologia dei luoghi, però, può avere anche un impatto negativo su quello che è lo sviluppo dei progetti della BRI. Le aree siberiane attraversate dal corridoio, a causa della bassa densità di popolazione e, quindi, del basso potenziale economico, non sono luoghi attrattivi per gli investitori: di conseguenza, investire su infrastrutture e reti di trasporto risulta essere più complicato.

Il corridoio Cina – Mongolia – Russia, seppur simile agli altri corridoi economici sotto alcuni aspetti (come, ad esempio, le grandi differenze tra una nazione e l'altra che si trovano però, al tempo stesso, a dover cooperare per raggiungere obiettivi comuni), si differenzia dagli altri progetti in quanto vede la partecipazione dei due maggiori paesi al mondo (Cina e Russia) e deve far fronte a una grande lunghezza geografica che riguarda soltanto una nazione (Russia).<sup>32</sup>

32 Dondokov Z. B-D. (2018). The economic corridor China-Mongolia-Russia: problems and development prospects, disponibile in: [https://www.researchgate.net/publication/328613958\\_The\\_economic\\_corridor\\_China-Mongolia-Russia\\_problems\\_and\\_development\\_prospects](https://www.researchgate.net/publication/328613958_The_economic_corridor_China-Mongolia-Russia_problems_and_development_prospects)

### Il programma (2016)

In ogni caso, i rapporti non conflittuali tra le tre nazioni coinvolte hanno permesso di redigere un programma, nel 2016, in cui Cina, Mongolia e Russia si impegnano a cooperare nell'ottica di poter incentivare lo sviluppo e l'espansione del corridoio, tramite l'agevolazione dei trasporti e lo sviluppo di nuove infrastrutture.

Il programma presenta ovviamente delle complicazioni: in primo luogo una situazione senza conflitti non è garanzia di un'agevole comunicazione fra le diverse parti. Cina, Mongolia e Russia non solo appartengono a diversi gruppi linguistici, ma presentano anche una struttura statale, necessità e obiettivi molto diversi tra loro.

### La Mongolia<sup>33</sup>

La Mongolia è uno dei numerosi paesi coinvolti nel progetto BRI che non presenta sbocchi sul mare. L'assenza di un accesso diretto all'economia marina è un importante svantaggio per una nazione, soprattutto come nel caso della Mongolia, che confina soltanto con altri due stati (Cina e Russia). Le esportazioni sono quindi ridotte e concentrate agli stati direttamente confinanti. Il PIL è quindi spesso ridotto rispetto a stati con sbocco sul mare: le esportazioni non solo dipendono quasi esclusivamente dal trasporto automobilistico e ferroviario, ma oltretutto si tratta di un tipo di commercio che prevede un elevato numero di tasse e dazi da pagare, e quindi anche nettamente più costoso di quello marittimo.

Questo deficit geografico, che si ripercuote anche sull'economia, è il motivo principale per cui la Mongolia (così come anche le Repubbliche dell'Asia centrale) ha aderito entusiasticamente al progetto BRI. L'esclusività di un trasporto terrestre necessita di una serie di progetti di riqualificazione e miglioramento delle reti di trasporto e delle infrastrutture a larga scala.

Nel programma redatto nel 2016, quindi, oltre agli obiettivi di rinnovazione dei porti di ingresso con anche una revisione delle procedure doganali e una più stretta cooperazione per quanto riguarda l'energia, le risorse minerarie, l'alta tecnologia, la

33 Graceffo A. (2020). Mongolia and the Belt and Road Initiative: the prospects for the China-Mongolia-Russia Economic Corridor , tratto da: China Brief Volume, disponibile in: <https://jamestown.org/program/mongolia-and-the-belt-and-road-initiative-the-prospects-for-the-china-mongolia-russia-economic-corridor/>

produzione di agricoltura e silvicoltura<sup>34</sup>, sono presenti anche una serie di accordi riguardanti la Mongolia per garantire un miglioramento delle reti ferroviarie e autostradali, che possano agevolare i collegamenti con i due paesi confinanti.

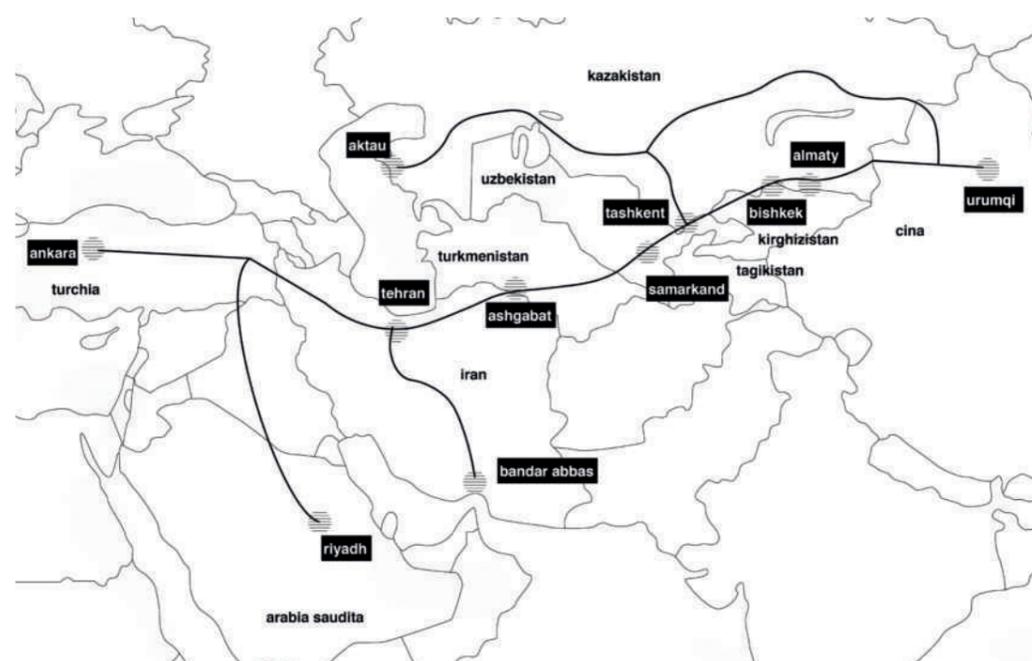
Nel 2014, inoltre, la Mongolia aveva già aderito a un programma riguardante le strade a steppa, che aveva come obiettivi la promozione di telecomunicazioni, turismo e energia (oltre che all'estrazione mineraria). La BRI si pone come un progetto coerente con il precedente programma Steppe Road.

### I rischi

I maggiori rischi di questo corridoio economico riguardano sempre lo stato mongolo. L'assenza di sbocchi sul mare, come già detto, incide sul PIL del Paese, che rischierebbe di aumentare ancor di più i debiti esteri a causa dei numerosi interventi infrastrutturali ai quali sta aderendo.

La Mongolia, inoltre, si trova tra Cina e Russia: in questi casi è necessario tener conto sempre della difficoltà di rapportarsi con entrambe le nazioni, senza però concentrarsi più sull'una rispetto che sull'altra, per evitare di rovinare rapporti internazionali.

34 Sconosciuto (2016). China-Mongolia-Russia economic corridor focuses on 7 areas , in: [https://www.chinadaily.com.cn/world/2016-09/16/content\\_26808486.htm](https://www.chinadaily.com.cn/world/2016-09/16/content_26808486.htm)

**CCWAEC: CHINA – CENTRAL ASIA – WEST ASIA ECONOMIC CORRIDOR**

Il corridoio CCWA è la via economica che coinvolge il maggior numero di paesi, toccando infatti gran parte delle repubbliche dell'Asia Centrale, fino ad arrivare alla Turchia.

Uno degli aspetti più importanti di questo corridoio economico è la dimensione energetica, in quanto corre lungo la via della fornitura di gas dell'Asia Centrale. Il più lungo gasdotto al mondo è infatti il quello Cina – Asia centrale, che parte dal confine tra il Turkmenistan e l'Uzbekistan fino ad arrivare a Khorgos (confine tra il Kazakistan e la Cina), che si somma a uno più recente Ovest Est, attualmente ancora in fase di ampliamento.

**Le controversie**

Vi sono tre nazioni che hanno dimostrato alcune perplessità riguardo la nascita del CCWAEC, soprattutto per motivi geopolitici.

In primo luogo gli Stati Uniti, che vedono questo nuovo progetto come un'opportunità per l'Iran di elevarsi a condotto per il commercio tra Cina, Asia Centrale ed Europa. Questo ruolo iraniano è quindi percepito, dai governi statunitensi, come un ostacolo al contenimento della Repubblica islamica.

In secondo luogo, la Russia teme un indebolimento del proprio commercio eurasiatico. Per quanto anche Vladimir Putin, nel 2014,<sup>35</sup> abbia voluto ribadire l'importanza che le Repubbliche dell'Asia Centrale ricoprono per la nazione russa, questa affermazione è stata interpretata come una volontà di ampliare il potere di Mosca, minando all'indipendenza delle RCA. Per questo motivo, le Repubbliche dell'Asia Centrale si sono sempre più avvicinate alla Cina, andando a rafforzarne le relazioni. Vi è inoltre da considerare che le preoccupazioni russe circa una perdita di potere e di relazioni con le RCA risiede anche nell'importanza petrolifera ricoperta in particolar modo dal Kazakistan. La Russia dimostra perplessità anche per la sovrapposizione del CCWAEC con un Corridoio di Trasporto Internazionale Nord-Sud (NSTC), già sostenuto da Mosca da un paio di decenni.

Infine, la Turchia denuncia di essere stata poco al centro degli investimenti cinesi, forse a causa delle tensioni tra con la Cina e di un conseguente rafforzamento dei rapporti tra Turchia e Russia. Vi è comunque da considerare quanto la Turchia continui a ricoprire un ruolo importante già solo per la posizione geografica, che la rende un ponte tra Asia ed Europa, e quindi un attraente obiettivo per gli investimenti cinesi.

**Il coinvolgimento dei paesi dell'Asia centrale<sup>36</sup>**

Tra tutti i paesi dell'Asia centrale, soltanto il Kazakistan non presenta il problema di un'ampia popolazione disoccupata, situazione che porta poi a migrazioni in altri paesi.

In generale, però, i paesi dell'Asia Centrale sono tutti in via di sviluppo: la produzione è limitata e i collegamenti e le reti di trasporto sono obsoleti. Nonostante il PIL risulti in crescita (negli anni 2015-2017 vi è stato un aumento dell'1,4% per il Kirghizistan, del 2,6% per l'Uzbekistan, dell'1,1% per il Tagikistan e dell'1,8% per il Kazakistan), la situazione di sottosviluppo e di povertà spinge questi paesi a aderire a progetti come quelli della BRI per poter trovare risorse e denaro da investire nell'estrazione delle risorse minerarie di cui sono ricchi.

Le risorse minerarie, però, non risultano essere sufficienti per finanziare lo

35 Luft G. (2016). It takes a Road. China's Belt and Road Initiative: an American response to the new Silk Road, IAGS, disponibile in: [http://www.iags.org/Luft\\_BRI.pdf](http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf)

36 Taliga H. (2021). Belt and Road Initiative in Central Asia, ITUC CSI IGB, disponibile in: [https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt\\_and\\_road\\_initiative\\_in\\_central\\_asia.pdf](https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf)

sviluppo: appare quindi la necessità di costruire ed investire in progetti infrastrutturali che permettano di essere coinvolti nelle reti commerciali internazionali.

Quando è stata introdotta la BRI, e in particolare quando è stato introdotto il CCWA-EC, è risultato evidente come gli investimenti cinesi avrebbero coinvolto le infrastrutture dell'Asia Centrale. Vi è inoltre il problema dell'assenza di sbocchi sul mare, che riguarda la maggior parte delle RCA. Gli investimenti riguardano quindi soprattutto le infrastrutture per il trasporto ferroviario, secondo soltanto a quello marittimo.

Il miglioramento delle reti di trasporto ferroviario garantisce minori tempi di attesa e di consegna per quanto riguarda le merci, rendendo la regione dell'Asia Centrale più competitiva e attraente agli occhi dei paesi e degli investitori stranieri.

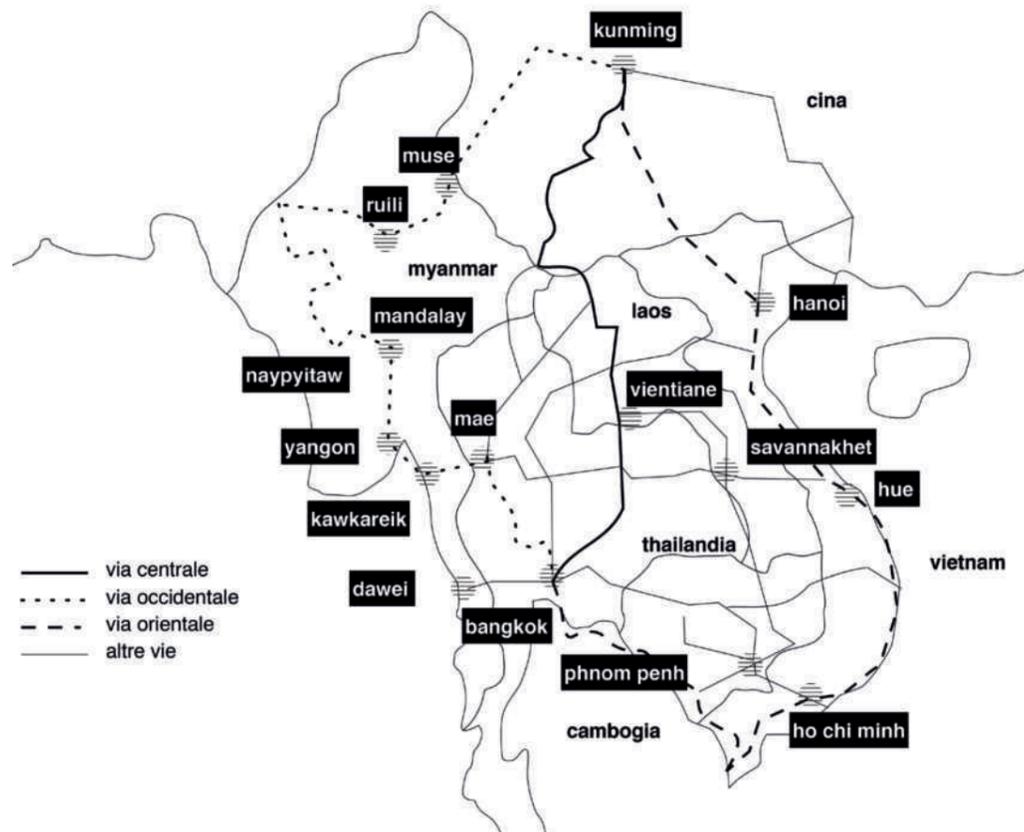
Resta comunque sempre il rischio per questi paesi di restare intrappolati nella cosiddetta trappola del debito, nel momento in cui i costi per gli investimenti della BRI dovessero superare di gran lunga i ricavi e i guadagni delle esportazioni, considerando oltretutto la situazione di difficoltà economica in cui gravano già ora le RCA.

### L'interesse della Cina per l'Asia centrale

I motivi per cui la Cina si ritrova a essere fortemente interessata a investire nell'Asia centrale sono diversi:

1. Le risorse naturali: i paesi dell'Asia Centrale sono ricchi di risorse naturali e la Cina è, al tempo stesso, il più grande consumatore mondiale di gas e petrolio. Si tratta quindi di un interesse bilaterale: la Cina vuole mantenere i contatti con i paesi interessati per avere un accesso diretto alle fonti petrolifere; dall'altro lato, i paesi interessati vedono nella Cina un paese con cui è semplice avere scambi commerciali anche perché alcuni di essi confinano direttamente con la RPC.
2. Le aziende cinesi sono sovraccaricate: l'intensità di lavoro in Cina è molto alta, ed è obiettivo del governo cinese mantenerne i livelli di occupazione, ma al tempo stesso le aziende hanno necessità di svilupparsi anche all'estero in quanto la capacità interna è ormai limitata.
3. Nell'Asia Centrale i governi sono disposti a fornire agevolazioni fiscali per i nuovi investitori.
4. La cooperazione tra Cina e Asia centrale è iniziata ben prima del progetto BRI, che ne è solo una fase più avanzata.
5. Possibilità di introdurre anche una cooperazione militare: da qualche anno

sono presenti alcune basi militari cinesi nella regione dell'Asia Centrale, come ad esempio una stazione di guardia di frontiera per le truppe tagike e alcuni posti di frontiera lungo il confine tra Tagikistan e Afghanistan. La Cina, inoltre, fornisce equipaggiamento, tecnologia militare e addestramento.

**CICPEC: CHINA – INDOCHINA PENINSULA ECONOMIC CORRIDOR**

Il corridoio economico che collega la Cina con l'ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-est Asiatico) è composto da tre rotte, che partono da Kunming, capitale cinese dello Yunnan:

1. Rotta centrale: unisce la Cina a Laos, Thailandia, Malesia fino a Singapore.
2. Rotta orientale: unisce la Cina al Vietnam fino alla Cambogia.
3. Rotta occidentale: unisce la Cina a Myanmar.<sup>37</sup>

Le azioni per poter approfondire le relazioni tra la Cina e i paesi dell'ASEAN si basano su un'attenta pianificazione della rete di trasporti e della cooperazione industriale, su una nuova modalità di cooperazione per la raccolta fondi e su uno sviluppo sostenibile e coordinato.<sup>38</sup>

**Le motivazioni della connessione tra Cina e Indocina**

<sup>37</sup> Amighini A. (2018), Da Kunming il corridoio verso il sud-est asiatico, tratto da ISPI, disponibile in: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/da-kunming-il-corridoio-verso-il-sud-est-asiatico-20719>

<sup>38</sup> HKTDC (2015), The SEAN Link in China's Belt and Road Initiative, disponibile in: <https://beltandroad.hktdc.com/en/insights/asean-link-chinas-belt-and-road-initiative>

Vi sono diverse motivazioni che hanno spinto la Cina a creare il corridoio economico CICP:

1. Necessità di ridurre il divario tra lo sviluppo delle province costiere e quello della poca urbanizzata e industrializzata regione cinese sud-occidentale;
2. Il CICPEC può apparire anche come canale di connessione con l'Europa, sbloccando un nuovo mercato e sede di investimenti produttivi;
3. I paesi ASEAN formano il terzo mercato più grande al mondo e quindi la Cina vuole stabilire solide relazioni con tutti i paesi coinvolti;
4. Prima del corridoio CICP, la maggior parte degli scambi passava per lo Stretto di Malacca, sede di portaerei statunitensi e la Cina vuole liberarsi dalla dipendenza dal controllo americano, soprattutto in caso di conflitto.

### 2.2.3 \_ Individuazione dei casi studio

La scelta dei casi studio è avvenuta in più fasi. Inizialmente vi è stato un lavoro di informazione ed elaborazione dei dati dei casi studio affrontati durante il progetto di ricerca citato nell'Introduzione (2.1). Successivamente l'attenzione è ricaduta sulla Regione Autonoma cinese Xinjiang, nodo focale della Via della Seta e luogo ricco di storia ed etnie, con una componente rurale molto forte. Inizialmente le città prese in considerazione sono state Khorgos, Urumqi e Kashgar. Dopo una fase di ricerca, la scelta è stata poi indirizzata anche verso altre città che potessero avere degli aspetti in comune con quelle già considerate, ma che al tempo stesso si trovassero in luoghi e nazioni diverse per poter arrivare a una fase di analisi con elementi concordanti, ma anche discordanti tra loro.

La scelta finale è comunque ricaduta su città che si trovano in Asia, in quanto sarebbe molto difficile paragonare realtà estremamente diverse come quelle africane o europee. Tra i criteri finali di scelta vi è poi stato quello di mantenere come linea comune l'Antica Via della Seta e quindi cercare luoghi che non facciano parte soltanto ora del progetto della Belt and Road Initiative, ma che anche in passato, molti secoli fa, abbiano vissuto le vicissitudini collegate al commercio internazionale.

Le città scelte come casi studio risultano essere Urumqi (Xinjiang), Khorgos (al confine tra Cina e Kazakistan), Xi'an (Cina centrale) e Tashkent (Uzbekistan).

La decisione di prendere in considerazione Tashkent deriva anche dalla possibilità di poter visitare il luogo e quindi di cogliere informazioni sul campo, mediante testi, sopralluoghi e incontri con docenti e persone del posto.

Dhaka  
Jessore  
Kolkata  
Kunming  
Mandalay  
Sylhet

**BCIM**

Aktau  
Almaty  
Ankara  
Ashgabat  
Bandar Abbas  
Bishkek  
Riad  
Samarkand  
Tashkent  
Tehran  
Urumqi

**CCWA**

Bangkok  
Hanoi  
Ho Chi Minh  
Hue  
Kunming  
Mandalay  
Phnom Penh  
Ventiane  
Yangon

**CICP**

Choir  
Darhan  
Ernhot  
Kjachta  
Tianjin  
Ulan Bator  
Ulan-Ude  
Zhangjiakou

**CMR**

Gwadar  
Islamabad  
Karachi  
Khunjerab  
Lahore  
Peshawar  
Quetta

**CP**

Canale di Suez  
Chengdu  
Chongqing  
Colombo  
Djibouti  
Etiopia  
Gwadar  
Ho Chi Minh  
Jiangsu  
Khorgos  
Lanzhou  
Luanda  
Malacca  
Minsk  
Niamey  
Suva  
Tashkent  
Tbilisi  
Urumqi  
Xi'an  
Zhenjiang

**RICERCA**

Brest  
Ekaterinburg  
Lanzhou  
Minsk  
Mosca  
Nur-Sultan  
Urumqi

**NELB**

Aktau  
Almaty  
Ankara  
Ashgabat  
Bandar Abbas  
Bangkok  
Bishkek  
Brest  
Canale di Suez  
Chengdu  
Choir  
Chongqing  
Colombo  
Darhan  
Dhaka  
Djibouti  
Ekaterinburg  
Ernhot  
Etiopia  
Gwadar  
Hanoi  
Ho Chi Minh  
Hue  
Islamabad  
Jessore  
Jiangsu  
Karachi  
Khorgos  
Khunjerab  
Kjachta  
Kolkata  
Kunming  
Lahore  
Lanzhou  
Luanda  
Malacca  
Mandalay  
Minsk  
Mosca  
Niamey  
Nur-Sultan  
Peshawar  
Phnom Penh  
Quetta  
Riad  
Samarkand  
Suva  
Sylhet  
Tashkent  
Tbilisi  
Tehran  
Tianjin  
Ulan Bator  
Ulan-Ude  
Urumqi  
Ventiane  
Xi'an  
Yangon  
Zhangjiakou  
Zhenjiang

**TUTTI**

Aktau  
Almaty  
Ankara  
Ashgabat  
Bandar Abbas  
Bangkok  
Bishkek  
Chengdu  
Choir  
Chongqing  
Colombo  
Darhan  
Dhaka  
Ekaterinburg  
Ernhot  
Gwadar  
Hanoi  
Ho Chi Minh  
Hue  
Islamabad  
Jessore  
Jiangsu  
Karachi  
Khorgos  
Khunjerab  
Kjachta

Kolkata  
Kunming  
Lahore  
Lanzhou  
Malacca  
Mandalay  
Mosca  
Nur-Sultan  
Peshawar  
Phnom Penh  
Quetta  
Riad  
Samarkand  
Sylhet  
Tashkent  
Tbilisi  
Tehran  
Tianjin  
Ulan Bator  
Ulan-Ude  
Urumqi  
Ventiane  
Xi'an  
Yangon  
Zhangjiakou  
Zhenjiang

**ASIA**

Canale di Suez  
Djibouti  
Etiopia  
Luanda  
Niamey

Brest  
Minsk

Suva

**AFRICA**      **EUROPA**      **OCEANIA**

**NON ASIA**

Khorgos  
Lanzhou  
Samarkand  
Tashkent  
Urumqi  
Xi'an

**ANTICA VIA DELLA SETA**

Urumqi

**XINJIANG**

Lanzhou  
Xi'an

**CINA CENTRALE**

Samarkand  
Tashkent

**UZBEKISTAN**

Khorgos

**CINA - KAZAKISTAN**

Khorgos  
Tashkent  
Urumqi  
Xi'an

**CASI STUDIO**

## 2.3 \_ URBAN-RURAL DIVIDE: ANALISI AMMINISTRATIVA ED ECONOMICA E LE RIPERCUSSIONI SUL TERRITORIO

### 2.3.1 \_ Introduzione generale: Cina

*“L’urban-rural divide è una sfida politica e sociale che affronta le autorità locali, che ha le sue radici nella crescita demografica, che è ciò che ha influenzato l’urbanizzazione”*  
 - Karl Kössler, ricercatore della Comparative Federalism - Eurac Research (Bolzano, Italy)

L’urbanizzazione continua a diffondersi nel mondo, aumentando il divario tra le zone urbane e rurali che diventano la fonte di molti problemi sociali, organizzativi e culturali. Questo fenomeno, se da una parte ha generato discrepanze nel territorio cinese, dall’altra ha dato un forte contributo allo sviluppo economico della Cina negli ultimi 40 anni.<sup>39</sup>

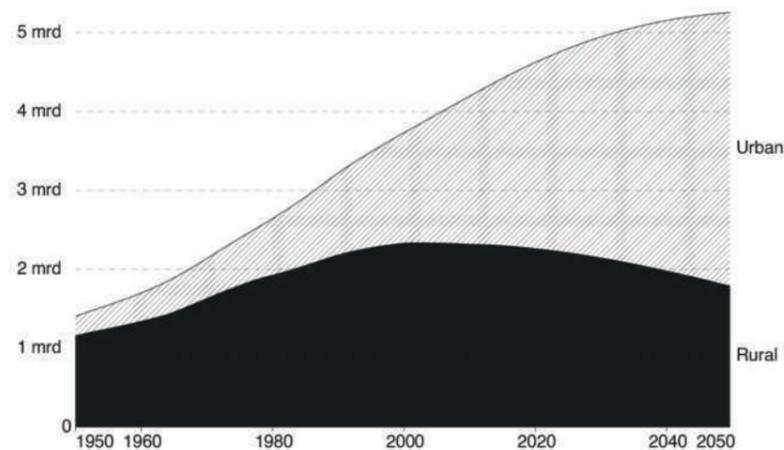
In passato, l’economia del paese era caratterizzata da gruppi rurali interessati al libero scambio, e investitori urbani che richiedevano protezione per le loro nuove industrie. Il cambio radicale si ha quando la Cina inizia a indirizzarsi verso una politica di apertura all’economia globale: un’espansione continua delle città e la nascita di numerose industrie lungo tutto il paese, dando vita a città moderne che incarnano pienamente la volontà di globalizzazione del paese. Infatti gran parte della produzione avviene al di fuori dei centri urbani: la produzione si è allontanata dai centri urbani e si è diffusa nelle aree extraurbane e rurali adiacenti alle reti stradali. Il cambiamento della geografia economica ha modellato la geografia politica in modi importanti e ha contribuito a un aumento della polarizzazione urbano-rurale.

Tuttavia questa rapida espansione urbana e tecnologica, dove grandi città sembrano nascere dal nulla, avviene a discapito della tradizione e della cultura del paese, dove spesso si assistono ad atti di demolizione a vasta scala, il cui unico obiettivo è globalizzare un’intera nazione sul modello predominante cinese, anche sovrastando le minoranze etniche disseminate per tutto il territorio. Inoltre oltre metà dei risparmi della Cina sono reinvestiti maggiormente nell’industria pesante, anziché essere utilizzati per pagare i profitti aziendali. Il fatto che la Cina, con una grande

<sup>39</sup> Chen Y., Luo P. (2020), Urbanization and the Urban Rural Income Gap in China: A Continuous Wavelet Coherency Analysis, MDPI

quantità di disoccupati nelle zone rurali, è ricca di manodopera ma povera di risorse, rende questo livello di investimento estremamente pesante dal punto di vista ambientale, senza creare grandi opportunità per dei posti di lavoro. Questa dinamica rende il processo economico e il funzionamento dell'industria pesante molto più economici di quanto dovrebbero essere normalmente. Lo stato quindi requisisce terreni agricoli a basso prezzo per poi rivenderli ad un prezzo di mercato ancora inferiore, accelera la costruzione delle infrastrutture necessarie, evita costosi controlli ambientali, organizza accordi con le miniere di carbone per fornire energia sovvenzionata per le proprie attività ad alta intensità energetica. Il risultato è un boom di produttori industriali non efficienti dal punto di vista ambientale ed energetico, in competizione tra loro per l'abbassamento dei prezzi. I vantaggi ricavati dagli abitanti locali sono minimi, ma anche quelli ricavati dalle industrie non sono estremamente vantaggiosi: dati i bassi tassi di interesse delle banche e le restrizioni agli investimenti all'estero, i ricavi vengono per lo più utilizzati per essere reinvestiti nello stesso settore.<sup>40</sup>

Questo forte cambiamento che è stato uno dei primi fattori scatenanti dell'urban-rural divide, ha radici profonde nell'organizzazione sociale e politica del sistema cinese. È quindi necessario riesaminare le tre fasi dell'economia cinese e gli avvenimenti più importanti che hanno influenzato questo particolare evento urbano.



Popolazione urbana e rurale proiettata al 2050, Asia.  
Le proiezioni si basano sulle prospettive di urbanizzazione mondiale delle Nazioni Unite e sul suo scenario di fertilità meriana.  
(Fonte: UN World Urbanization Prospects 2018 e fonti storiche).

### LA TRASFORMAZIONE ECONOMICA E TERRITORIALE

40 Hornsby A., Mars N. (2008), *The Chinese Dream: a society under construction*, Nai Uitgevers Pub

### L'era maoista

Al momento della proclamazione ufficiale di Mao Zedong, nel 1949, la Repubblica Popolare Cinese si trovava in una condizione economica e sociale notevolmente precaria, in quanto l'intera nazione era caratterizzata da attività economiche prevalentemente agricole, così come gli insediamenti abitativi erano prevalentemente rurali.

Per questo motivo, dopo il 1949, il governo comunista si concentrò sullo sviluppo industriale, investendo soprattutto in città lontane dalla costa. La conseguente crescita industriale causò la migrazione dalle campagne alle città, necessitando l'introduzione di politiche limitative per mantenere le persone nelle aree rurali del paese. Influenzati dall'URSS, i pianificatori cinesi hanno costruito micro-distretti che comprendevano posti lavorativi con alloggi e servizi municipali. La maggior parte era gestita da danwei (unità di lavoro), come le grandi aziende statali, sancendo molti aspetti della vita urbana. Il conseguente periodo di riforme agrarie portò a risultati sorprendenti durante il periodo del primo piano quinquennale, dal 1953 al 1957. La Cina stabilì industrie necessarie per la piena industrializzazione che fino ad allora risultavano inesistenti a livello nazionale.

Tra il 1966 e il 1976, la Rivoluzione Culturale causò gravi battute d'arresto all'evoluzione del Paese. Dal 1960 al 1962 infatti, circa trenta milioni di persone morirono di fame in Cina, più di qualsiasi altra carestia nella storia umana registrata. Il titolo ironico ereditato, cioè il Grande balzo in avanti, doveva essere il culmine del programma di Mao Zedong per trasformare la Cina in un paradiso comunista, mentre invece preannunciò la grande problematica dei tessuti urbani e rurali che caratterizza tutt'oggi la Cina. L'obiettivo principale del progetto era quello di riformare rapidamente il sistema economico rurale, modernizzando l'intera Cina sotto un processo di collettivizzazione di tutti i processi produttivi. Parallelamente nacquero le Comuni popolari per lavorare collettivamente la terra, dalle quali di conseguenza sorsero piccole industrie, scuole e organizzazioni militari. La previsione auspicata era quindi quella di uno sviluppo delle industrie, per evitare importazione estera e sfruttare la manodopera. Ciò comportava la deportazione di milioni di contadini nelle aree industriali per la produzione di acciaio (che vide un aumento nei primi anni e che però si rivelò un fallimento nei successivi). In questo modo la produzione cerealicola collassò, provocando un'enorme carestia tra il '59 e il '62. La fine di questa politica fu sancita nel 1961, bloccando le esportazioni cerealicole: una lenta privatizzazione delle industrie

portò così a una lenta ripresa della produzione agricola.

### La transizione al capitalismo

Den Xiao Ping fu nominato presidente nel 1978, in seguito a due anni di instabilità politica. Nel 1979, la politica di riforma e apertura al mondo esterno fu ampliata, continuando a perseguire un obiettivo di modernizzazione. Allo stesso tempo si procedeva verso un'ottica globalizzata, promossa al fine di ottenere investimenti diretti esteri (IDE), che avevano lo scopo di incentivare l'insediamento di imprese private e la nascita delle joint ventures;<sup>41</sup> l'altro scopo era quello di accumulare valuta estera tramite l'export, per permettere alle imprese di Stato di acquistare tecnologia straniera.<sup>42</sup> Per i motivi citati sopra, negli anni '80 il governo cinese diede vita alle prime 4 Zone Economiche Speciali (ZES), tutte comprese nella zona meridionale della Cina: Shenzhen, Zhuhai, Shantou e Xiamen. La creazione di queste zone implementò il successo della riforma di apertura verso l'estero promossa da Den Xiao Ping, conducendo alla fondazione di 14 ulteriori ZES, sempre posizionate in località costiere, in modo che anch'esse fungessero da motori per la crescita economica del paese.

Le riforme mirate verso l'apertura del mercato continuarono: ai contadini venne infatti permesso di poter vendere o conservare i prodotti che eccedevano la quota standard dettata dallo stato, smantellando il sistema delle Comuni popolari: si ebbe un grande aumento produttivo in un breve periodo di tempo, poiché i contadini potevano affittare una determinata parte di terra e utilizzarla sul modello del mercato, in aggiunta ad un miglioramento del tenore di vita delle aree rurali. Il periodo di riforme che deregolamentavano sempre di più il mercato del lavoro tuttavia, andavano a discapito delle fasce sociali più povere, aumentando sempre di più le disuguaglianze all'interno della società, riflettendosi anche sul territorio nazionale a partire dagli anni '90.<sup>43</sup>

41 Una joint venture (ovvero "associazione temporanea di imprese") è un contratto con cui due o più imprese si accordano per collaborare al fine del raggiungimento di un determinato scopo o all'esecuzione di un progetto. Le imprese che decidono di collaborare si pongono come obiettivo la realizzazione di un progetto comune di natura industriale o commerciale e che vede l'utilizzo sinergico di risorse apportate da ciascuna singola impresa partecipante, ma anche un'equa suddivisione dei rischi legati all'investimento stesso ovvero un'equa ripartizione delle possibili perdite o utili.

42 Victor F. S. SIT (1988), China's export oriented open areas: the export processing zone concept, Asian Survey

43 Huchet J. F., Anno 1992: il momento di svolta per la politica di riforma e apertura della

### La fase del capitalismo globalizzato

Il 2001 è stato un anno fondamentale per la Cina, che ha finalmente ottenuto l'adesione all'Organizzazione mondiale del commercio (WTO, World Trade Organization) dopo 15 anni di negoziati. L'adesione della Cina al WTO ha aiutato sia l'economia cinese che quella mondiale. Inoltre ha comportato una crescita sbalorditiva delle esportazioni e una riduzione dei dazi sia sulle importazioni in Cina che sui prodotti cinesi. Questo nuovo fiorente mercato delle esportazioni e restrizioni agli investimenti più allentate, hanno quindi portato alla crescita del capitale cinese. I requisiti di adesione imposti alla Cina hanno portato la nazione in un periodo di maggiore liberalizzazione commerciale, indebolimento delle imprese statali e conferimento di più potere agli interessi privati. Gli accordi di adesione al WTO hanno anche indotto la Cina a rendere il diritto commerciale internazionale più trasparente e uniforme. Altre nazioni hanno beneficiato di un maggiore accesso ai mercati cinesi e viceversa.<sup>44</sup>

La protezione della proprietà privata venne ulteriormente ampliata nel 2004 tramite una serie di politiche emanate dalla Costituzione Cinese. In particolar modo, nel 2007 le proprietà terriere vennero compartite in 3 categorie: proprietà pubblica, proprietà demaniale e proprietà collettiva, garantendo in forma diretta l'affitto di questi terreni (e quindi la privatizzazione degli stessi). Stessa condizione venne applicata per i terreni agricoli.

### IL SISTEMA TERRITORIALE

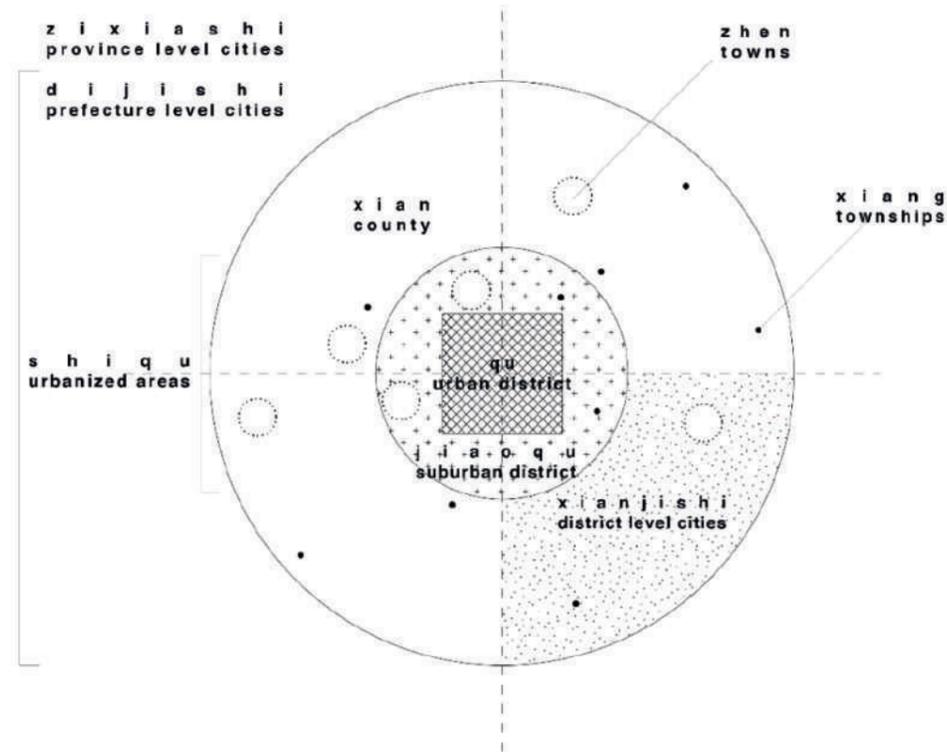
L'unità amministrativa territoriale base, la xian (attualmente definita come distretto), venne introdotta durante la dinastia Qin (265-420 DC) come parte di una riforma statale del territorio. La sheng invece attualmente definita come provincia), venne introdotta con la dinastia Yuan (1260-1368 DC), ed era un'unità costituita da una moltitudine di xian.<sup>45</sup> Ciò che caratterizzava questo sistema nell'era imperiale era la univocità del rapporto tra l'amministrazione locale delle xian e il governo centrale, dove le xian dovevano incanalare le risorse nel governo centrale senza ricevere alcun

Cina

44 Boden G. (2012), China's Accession to the WTO: Economic Benefits, Illinois Wesleyan University

45 Fitzgerald J. (2002), Rethinking China's provinces, Routledge

tipo di feedback.



Ciò che rende complessa l'amministrazione territoriale cinese è il fatto che lo spazio urbano non sia concepito come unità singole distinte tra loro, bensì che esso sia composto da elementi intrinseci tra loro, includendo terreni rurali e urbani che sono inclusi sotto la giurisdizione di una città principale.

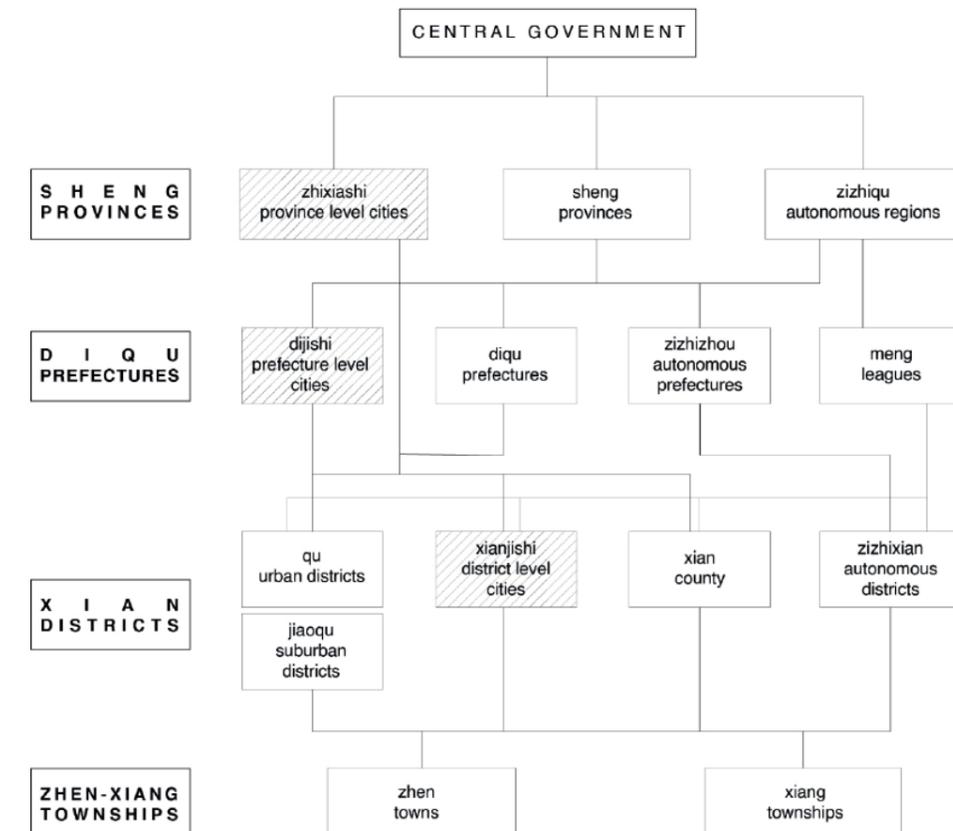
Questa nidificazione di territori urbani esiste perché esistono diversi tipi di unità urbane a diversi livelli amministrativi, dove le città dei livelli amministrativi inferiori sono incorporate nelle città dei livelli superiori.<sup>46</sup>

Durante il periodo maoista, lo stato centrale non era solo l'unica scala preminente che contasse davvero; era anche l'unico attore chiave e il principale beneficiario dello sviluppo statale, con unità amministrative locali come province, prefetture, città, contee e comuni che fungevano da anelli della catena di comando amministrativa nell'attuazione dei piani nazionali progettati a livello centrale di assistenza sociale e sviluppo economico. Sotto il sistema socialista, le quote di pianificazione e le risorse di sviluppo erano distribuite verso il basso attraverso un rigido sistema gerarchico di

46 Swerts E. (2017), A database on chinese urbanization: China cities, Cybergeog: European journal of geography

amministrazione spaziale, lasciando ai luoghi locali poco potere decisionale per il proprio sviluppo economico locale e mantenendo quindi un tipo di amministrazione centrale.

Una delle caratteristiche salienti delle riforme economiche cinesi negli anni '80 è stata la decentralizzazione dei poteri amministrativi ed economici dal governo centrale allo stato locale a livello di provincia, città, contea, città e comune.<sup>47</sup> Il potere amministrativo viene quindi distribuito in una dimensione locale più frammentata anziché persistere in una forma nazionale unitaria. Le decisioni di base sulle direzioni generali dello sviluppo nazionale, i cambiamenti istituzionali nazionali, i principali progetti industriali, dei trasporti e dell'energia e le istituzioni finanziarie rimangono controllate a livello centrale. Alle unità amministrative/spaziali subnazionali come le province e le città è concesso sviluppare le proprie economie. Il ridimensionamento e l'esercizio del potere a livello locale sono integrati e realizzati attraverso il sistema amministrativo e spaziale della nazione, la cui struttura è sempre stata gerarchica. Per realizzare le riforme economiche, lo Stato ha puntato sulle città come principale motore trainante, e questo orientamento è stato seguito da importanti cambiamenti amministrativi a



Il sistema amministrativo/spaziale contemporaneo della Cina è strutturato in quattro livelli amministrativi di base. Le relazioni tra le parti costitutive all'interno del sistema sono molto complesse, principalmente a causa dell'inclusione delle città nella gerarchia amministrativa e della mutevole struttura spaziale e del ruolo funzionale delle città. Storicamente, le città non hanno mai costituito una categoria amministrativa autonoma, pur fungendo da capoluoghi di unità territoriali di diverso livello. Invece, le città si trovano ai livelli amministrativi della provincia (comprese le regioni autonome e le città amministrate centralmente), la prefettura e la contea. Le relazioni tra le città cinesi sono state complesse perché diverse unità amministrative nel sistema gerarchico amministrativo della nazione, comprese le città, hanno diversi livelli di poteri politici ed economici che influenzano non solo il proprio sviluppo economico ma anche quello delle loro unità amministrative subordinate.

#### Danwei<sup>49</sup>

Le danwei erano la base socioeconomica della Cina comunista. Nell'era pre-riformista le danwei erano i mezzi attraverso i quali tutti i cittadini/lavoratori erano legati alla produzione statale. Queste comunità lavorative sono cadute in disuso dalla nascita delle riforme di mercato, e molti individui ora lavorano per imprese private.

All'alba dell'era maoista, il CCP riorganizzò tutte le imprese e le istituzioni urbane in queste unità lavorative amministrative chiamate danwei: tutti i cittadini appartenevano a una di esse, che poteva procurargli un lavoro e una casa. Queste unità erano a loro volta raggruppate in dayuan<sup>50</sup>, formando una struttura quasi alveolare. Ciascun individuo era quindi sotto l'organizzazione di un collettivo, coinvolti in una qualche forma di impresa produttiva diretta dallo stato e posti all'interno di una gerarchia chiaramente definita centrata sul CCP.

Nonostante assumessero diverse funzioni, erano organizzate in maniera simile tra loro. Tutte le danwei avevano quindi lo scopo di garantire tutti i servizi necessari

<sup>49</sup> Erano la base socioeconomica della Cina comunista. Nell'era pre-riformista le danwei erano i mezzi attraverso i quali tutti i cittadini/lavoratori erano legati alla produzione statale. Queste comunità lavorative sono cadute in disuso dalla nascita delle riforme di mercato, e molti individui ora lavorano per imprese private.

<sup>50</sup> Erano aree attribuite a particolari danwei dove veniva organizzata la loro produzione e le attività comuni.

a un cittadino come obiettivo principale. Avere un obiettivo comune non porta ad avere un altrettanto comune risultato: lavorare per una determinata unità di lavoro influenzava quindi lo status che ne conseguiva. In congiunta con il sistema hukou, sradicava definitivamente la necessità di spostarsi tra le diverse città cinesi.<sup>2</sup> Tra il 1958 e il 1965, l'ottica costruttiva delle danwei iniziò a indirizzarsi verso un'architettura di grande scala ma con bassa densità (incipit di sprawl).

#### Sistema hukou<sup>51</sup>

Il sistema hukou fu introdotto in Cina nel 1958 come un mezzo moderno utile alla registrazione della popolazione. Tuttavia non è un concetto nuovo per il governo cinese, bensì trae le sue origini da un altro metodo di censimento chiamato sistema baojia, risalente alla dinastia Song (960-1279 DC). Anch'esso era un sistema che serviva come sorveglianza reciproca, raggruppando le residenze famigliari in gruppi di 10, 100, 1000.<sup>52</sup>

Esso venne aggiornato come riforma economica e sociale nell'era maoista, negli stessi anni in cui fallì l'iniziativa del Grande Balzo (1958). Il sistema divide la popolazione in parti rurali e parti urbane, con delle regole secondo le quali ciascuna persona, al momento della nascita, deve essere registrata nella stessa località dove la madre è registrata, oltre ad avere il suo stesso tipo di hukou. Attualmente ricopre 3 funzioni principali: il controllo della migrazione interna; la gestione della protezione sociale; la preservazione della stabilità sociale.

La registrazione avviene in maniera analoga ad un normale censimento, e contiene le informazioni demografiche di ciascun individuo:

- Stato (urbano o rurale)
- Indirizzo legale
- Settore di attività
- Religione
- Caratteristiche fisiche

L'obiettivo del sistema hukou era quello di mantenere l'ordine sociale e proteggere i diritti dei cittadini cinesi. Poiché la richiesta della manodopera era maggiore nelle aree rurali, il governo cinese quindi, riteneva che una grande maggioranza

<sup>51</sup> Licenza di residenza locale basata sulla residenza familiare dell'individuo.

<sup>52</sup> Dutton M. (1998), *Street life in China*, Cambridge University Press

della popolazione del paese dovesse vivere e lavorare in quelle regioni. Il governo era convinto che per indirizzare la popolazione a concentrarsi in quelle determinate zone, era necessario porre delle restrizioni agli spostamenti dei cittadini, perché in caso contrario, la possibilità di muoversi liberamente avrebbe potuto rappresentare una minaccia per la produzione agricola. Inoltre, la Cina ha esteso queste rigide restrizioni alla migrazione nelle città più grandi del paese per impedire alle megalopoli di sviluppare baraccopoli o condizioni di salute precarie a causa della popolazione in rapida crescita. Questo è stato un problema persistente nei paesi vicini e il governo cinese ha voluto mettere in atto misure per impedire loro di affrontare questi problemi nel proprio paese.

Pertanto, l'hukou ha permesso alla Cina di mantenere la stabilità durante la sua costante ascesa fino a diventare una potenza economica globale. Il sistema infatti, sebbene rigido, forniva una precisione maggiore con la quale identificare dove fossero gli individui e di conseguenza come gestirli. L'aumento del divario tra urbano e rurale è dovuto soprattutto al rapporto dipendente che si creò tra hukou e danwei: chi possedeva un hukou urbano poteva accedere a tutti i benefici delle danwei, mentre chi era in possesso dell'hukou rurale ne era completamente escluso.



Il sistema Hukou è nato come uno strumento di controllo geografico, economico, politico e sociale che nega agli agricoltori gli stessi vantaggi e diritti di quelli vissuti dai residenti delle aree urbane. Nei suoi primi anni, la Repubblica popolare cinese era in gran parte agricola. Per accelerare l'industrializzazione, il governo ha emulato il modello sovietico di dare priorità all'industria pesante. Per finanziare tale espansione, le autorità hanno sovrapprezzato i beni industriali contemporaneamente sottovalutando quelli agricoli. Pertanto, i due settori hanno sperimentato uno scambio ineguale in cui i prodotti agricoli dei contadini sono stati pagati meno del loro prezzo di mercato (il Grande Balzo).

Affinché il governo possa sostenere uno squilibrio così atipico, ha creato un sistema che impone restrizioni al libero flusso di risorse rilevanti, in particolare il lavoro tra

agricoltura e industria in città e in campagna. Ciò ha portato alla classificazione degli individui in residenti urbani o rurali. Lo stato ha richiesto a queste due categorie di popolazione di continuare a risiedere e lavorare all'interno delle loro rispettive posizioni geografiche. Nonostante viaggiare fosse consentito, risultava un'attività altamente controllata e sottoposta a condizioni. Inoltre l'hukou era necessario per accedere all'istruzione, al lavoro, ai servizi alimentari, all'assistenza sanitaria e ad altri servizi pubblici.

Col passare dei decenni la Cina ha cominciato a diventare più industrializzata, riformando il sistema hukou per adattare la sua struttura al nuovo stato economico. Nel 1984, il Consiglio di Stato ha permesso ai contadini e ai membri delle classi inferiori della società di entrare nelle città di mercato in tutto il paese. L'allentamento delle ferree regole dell'hukou permise alla parte della popolazione rurale di migrare nelle città tramite una sorta di registrazione temporanea. Questo meccanismo permetteva alle persone di lavorare per un determinato periodo, alla fine del quale si era costretti a ritornare in campagna.

All'inizio degli anni '90, la Repubblica popolare cinese ha lanciato un altro permesso hukou che era disponibile per una popolazione più ampia e consentiva ai residenti di migrare legalmente verso città più grandi. Queste città includono le zone economiche speciali della Cina, note come paradisi fiscali per gli investitori stranieri. L'idoneità a questo hukou è principalmente limitata ai residenti con relazioni dirette con investitori locali e stranieri. In questo periodo ai migranti non era necessario possedere un hukou temporaneo, tuttavia non venivano registrati ufficialmente, e il loro impiego si concentrava principalmente nella costruzione edile.

Dopo essere entrato a far parte dell'Organizzazione mondiale del commercio nel 2001, il sistema ha sperimentato una forma di liberazione dopo che il settore agricolo del paese è stato colpito dalla concorrenza straniera e dalla massiccia perdita di posti di lavoro. I regolamenti relativi ai permessi di lavoro sono stati allentati per accogliere questo cambiamento culturale ed economico. Dal 2005 è quindi possibile trasferirsi dalla campagna alla città, nonostante sia comunque necessario possedere un hukou urbano (solitamente si riceve tramite l'acquisto di un terreno urbano).

Il fenomeno della migrazione verso le grandi città che si è verificato fino ad oggi, e le complicazioni derivate dal sistema hukou, che non permettono alla maggior parte dei residenti delle zone rurali di trasferirsi stabilmente nelle grandi città e nelle zone urbane, hanno portato ad una forte espansione orizzontale intorno a quest'ulti-

me sotto forma di sprawl urbano. Ci sono 3 soluzioni per chi non è in possesso di un hukou urbano: una residenza fornita da altri residenti nelle zone rurali ai bordi della città, sviluppatasi maggiormente con l'inizio dell'85 (SUV); una residenza scadente all'interno della città, maggiormente datate negli anni '90 sfruttando l'impiego lavorativo temporaneo; una residenza offerta dai datori di lavoro nei pressi della zona lavorativa, quindi principalmente nelle vicinanze di fabbriche (TVE).<sup>2</sup>

### **Semi-Urbanized Village (SUV)**

I residenti senza hukou che lavorano temporaneamente nelle città, non essendo registrati ufficialmente e non avendo accesso ai servizi della città, sono costretti ad affittare alloggiamento da contadini e residenti che sono in possesso dell'hukou rurale, nelle zone limitrofe all'insediamento urbano, che talvolta possono rivelarsi operazioni edili di natura illegale (con lo scopo di sfruttare questa situazione dei migranti per arricchirsi). Queste costruzioni non sono sponsorizzate dallo stato, e di conseguenza non sono dotate di alcun tipo di infrastruttura, né tantomeno delle condizioni igienico-sanitarie necessarie. Questi villaggi sono chiamati semi-urbani perché non appartengono alla categoria rurale né tantomeno quella urbana: fanno parte dell'economia urbana ma presentano caratteristiche rurali.<sup>2</sup>

### **Township-Village Enterprise (TVE)**

Le TVE sono unità economiche che sono di proprietà collettiva di residenti locali nelle aree rurali della Cina o principalmente possedute e controllate dai contadini. L'ampio concetto di TVE include, oltre alle imprese di proprietà collettiva, altre imprese rurali non statali come le imprese possedute e gestite da singoli contadini. Le imprese municipali e di villaggio di proprietà collettiva, tuttavia, rappresentano i due terzi della produzione di tutte le TVE.<sup>53</sup>

Grazie alle riforme del 2001 centinaia di migliaia di persone è entrata in possesso dell'hukou urbano, innescando la nascita di piccole città (da meno di 100000 abitanti ciascuna), per garantire lo status urbano acquisito e creare nuove opportunità di lavoro per i contadini disoccupati e la manodopera che già veniva impiegata per l'espansione dello stato.

## **NUP – NUOVO PIANO URBANISTICO DELLA CINA (2014-2020)**

Il NUP rappresenta il lancio di una nuova fase nello sviluppo urbano della Cina, che riunisce nuove politiche per stimolare la crescita economica eseguendo una promozione degli interessi strategici e ideologici delle élite statali simile a quella riscontrabile nelle prime fasi di espansione urbana. Si ritiene che lo sviluppo urbano

<sup>53</sup> Xiaolan F. (2003), Balasubramanyam V. N., Township and village enterprises in China, *Journal of development studies*

dagli anni 2000 sia guidato dalla globalizzazione<sup>54</sup>, dall'espansione della domanda interna e dall'aumento dei servizi ai produttori<sup>55</sup>. Questi sono stati facilitati dal decimo piano quinquennale (2001-2005), che ha promosso il consumo privato mirando alla spesa per le vacanze degli abitanti urbani più abbienti con campagne per ridefinire il cittadino-consumatore.<sup>56</sup> Sono stati inoltre sollecitati dalle direttive emanate dal Quattordicesimo Comitato Centrale del Partito Comunista Cinese e dalle iniziative prese dal governo della Municipalità di Shanghai per trasformare Shanghai in un centro economico, finanziario e commerciale internazionale, che ha accelerato lo sviluppo dei servizi alla produzione e ha innescato un spostamento del luogo di espansione urbana da Guangzhou a Pechino e Shanghai (Sassen, 1991; Zhang, 2014).

Il NUP pone l'urbanizzazione come una delle priorità per lo sviluppo economico del Paese, con obiettivi incentrati sui concetti di sostenibilità e qualità dello sviluppo. L'attenzione è posta in particolare sulle questioni ambientali (inquinamento) e sociali (welfare, invecchiamento della popolazione, migrazioni), e sul passaggio da una crescita quantitativa a uno sviluppo qualitativo delle città cinesi.<sup>57</sup>

Il piano delinea quattro obiettivi principali:

- promuovere la conversione ordinata dei migranti rurali in residenti urbani
- ottimizzare i modelli di urbanizzazione
- migliorare la sostenibilità delle città
- promuovere l'integrazione urbano-rurale

Il NUP osserva che nel 2014, nonostante il 53,7% della popolazione cinese risiedesse normalmente nelle aree urbane, i residenti urbani registrati non costituivano più del 36%. Questa disparità deriva dal sistema hukou e la registrazione non ufficiale dei migranti lavoratori, già discussa in precedenza. Dei 200 milioni di migranti rurali, il NUP fissa l'obiettivo di convertire circa 100 milioni in residenti urbani entro il 2020, concedendo ad essi l'accesso a tutti i servizi già garantiti per chi possiede un hukou urbano (residenza, educazione, sanità ). Inoltre, sebbene il NUP imponga restri-

54 Gu C., Kesteloot C., I. G. (2015), *Theorising chinese urbanization strategy in China*, Habitat International 71

55 Yeh, A. G. O., Fang F., Wang J., *Economic transition and urban transformation of China: the interplay of the state and the market*, Urban studies 52, 2015

56 Thorton, P. M. (2011), *What is to be undone: The making of the middle class in China*, Routledge

57 Basso M. (2015), *L'Agenda urbana nazionale della Cina: una prima esplorazione, rapporto sulle città 2015*

zioni stringenti alle città con popolazione pari o superiore a 5 milioni, vuole aprire le città più piccole ai migranti rurali che soddisfano determinate condizioni, come essere residenti per un certo numero di anni, ricoprendo posizioni lavorative di valore e partecipando a programmi di sicurezza sociale per un certo periodo di tempo. Il NUP fa anche appello a vari livelli di governo, imprese e individui affinché condividano le spese per trasformare i migranti rurali in residenti urbani.<sup>58</sup>

Avendo affidato gran parte dello sviluppo economico alle città costiere, in particolare modo Pechino, Tianjin, Hebei, il delta del fiume Yangtze e del fiume Pearl, queste zone ne hanno risentito del peggioramento delle condizioni ambientali. Per questo motivo viene proposto lo sviluppo coordinato di piccole città nell'entroterra e nella parte occidentale nel paese, facendo uso di reti di trasporto emergenti (nate e utilizzate anche grazie al progetto della Belt and Road), tra cui lo stesso fiume Yangtze, il corridoio economico dell'Eurasia, le reti ferroviarie che collegano Dalian e Beihai, Harbin e Hong Kong, Pechino e Kunming.

#### Problematiche socio-politiche

Il NUP presenta correzioni spaziali per affrontare le sfide sociopolitiche del paese e per facilitare una transizione da un'urbanizzazione centrata sulla terra a una centrata sull'uomo. Come sottolinea il Piano, la riforma hukou mira a migliorare la qualità della vita dei migranti rurali per i quali la struttura sociale dualistica basata sulla residenza è stata discriminatoria. Allo stesso modo, la proposta di ottimizzare i modelli di urbanizzazione spostando il luogo dell'espansione urbana nella Cina centrale e occidentale è un tentativo di rimediare alle vaste disparità regionali di reddito e tenore di vita generando opportunità di lavoro nelle province interne/occidentali e, allo stesso tempo, tempo, per mitigare il problema dei genitori e dei figli lasciati indietro in queste regioni.<sup>19</sup>

#### Problematiche economiche

Oltre a fungere da modello spaziale, il NUP ha anche un'agenda nascosta per affrontare le sfide economiche del paese. In primo luogo, lo sforzo di "ottimizzare i

58 Yin-Wah C. (2020), *China's new urbanization plan: progress and structural constraints*, Cities 103

modelli di urbanizzazione propone di sviluppare industrie più innovative nei tre gruppi di città costiere, ricollocando le imprese più vecchie e meno produttive nelle città della Cina centrale e occidentale.<sup>59</sup> Inoltre, lo sviluppo di reti di trasporto che collegano queste città dell'entroterra all'Asia centrale e all'Europa ha lo scopo di espandere i ruoli nodali dei cluster di città emergenti e quindi generare nuovi motori di crescita per loro. Il NUP afferma esplicitamente che nel 2014 il settore dei servizi ha contribuito non più del 46,1% al PIL nazionale, che è basso per gli standard internazionali. Pertanto, proprio come si prevede che la conversione dei migranti rurali faciliti i cambiamenti nello stile di vita e aumenti la domanda di servizi personali e sociali, si prevede che il potenziamento dei ruoli nodali delle città dell'entroterra aumenterà la domanda di servizi ai produttori.

Il Piano punta anche sull'urbanizzazione come soluzione ai problemi dell'agricoltura. Esso postula che l'uso del suolo nei contesti urbani, che comporta l'agglomerazione di strutture residenziali e attività produttive, tenda ad essere più efficiente di quello nelle aree rurali. Man mano che gli abitanti dei villaggi diventeranno residenti urbani, i terreni rurali abbandonati saranno disponibili per la produzione agricola e la meccanizzazione su larga scala.<sup>20</sup>

Il NUP si basa sulle strategie citate sopra e genera nuovi spazi per l'accumulazione economica basata sui servizi cercando di aumentare il consumo giornaliero dei lavoratori migranti leggermente più abbienti, diffondendo questo consumo nelle città più piccole ed estendendo alcune funzioni della città globale alle città in Cina centrale e occidentale collegandole a livello globale attraverso la Russia e l'Europa centrale. Insieme, ciò equivale a una transizione orchestrata dallo stato nel regime di accumulazione. Allo stesso tempo, la nuova fase di sviluppo urbano articolata dal NUP rappresenta anche uno sforzo per affrontare interessi strategici e ideologici non del tutto diversi da quelli dell'era socialista.<sup>60</sup> A parte la riforma hukou, il trasferimento delle industrie dalla regione costiera ai centri urbani dell'entroterra e dell'ovest è uno sforzo per porre rimedio alle disuguaglianze interregionali e urbano-rurali di vecchia data. Invece dell'autarchia e dell'isolamento perseguiti nell'era socialista, gli interessi strategici sono attualmente serviti dall'approfondimento della globalizzazione del paese o, più concretamente, dal collegamento globale di gruppi urbani interni/occidentali attraverso reti di trasporto di nuova creazione verso l'Europa centrale e la Russia.

59 Xinhua News Agency, National New Urbanization Plan (2014-2020), 2014

60 Lin G. C. S. (2002), The growth and structural change of chinese cities: a contextual and geographical analysis, Cities 19

## CONCLUSIONI

Ripercorrendo le diverse fasi della politica e dell'economia della Cina, è possibile osservare una trasformazione lenta e graduale verso un'economia globalizzata. Questo processo è avvenuto grazie all'inserimento graduale di elementi atti a incentivare la privatizzazione dell'economia, prima in forma collettiva e poi individuale, grazie anche alle joint ventures straniere, ponendo le basi per il decollo definitivo del capitalismo globalizzato. Il governo cinese è riuscito a conseguire quest'obiettivo puntando all'incremento delle esportazioni estere, vendendo le merci a buon mercato e fornendo salari lavorativi molto bassi.<sup>61</sup> Tuttavia è necessario sottolineare che le diverse riforme adottate nel corso degli anni e i numerosi vincoli posti a gran parte delle espressioni spontanee di azione collettiva, hanno favorito l'esplosione delle disuguaglianze in gran parte degli insediamenti urbani cinesi.

Nonostante la controversia del sistema hukou, che senz'ombra di dubbio gioca un ruolo fondamentale nella disparità creata tra le fazioni industriali e agricole dell'economia cinese, la sua rimozione potrebbe potenzialmente danneggiare le infrastrutture urbane a causa dell'immigrazione di un grande volume di persone dalle zone rurali del paese nelle città. La migrazione in Cina costituisce infatti un forte paradosso: se da un lato i migranti sono visti come un difetto del sistema cinese, e vivono in condizioni precarie e non del tutto igieniche, dall'altro lato sono la componente maggiore della forza-lavoro che contribuisce alla crescita economica del paese.

Le città cinesi sono aumentate enormemente di dimensioni negli ultimi decenni, migliorando gli standard di vita di centinaia di milioni di nuovi abitanti delle città. Ma la maggior parte di queste città non è abbastanza densa. Le SUV e le TEV, nate dalle imposizioni e dalle conseguenti distorte necessità dei residenti, hanno incentivato un'incontrollata espansione urbana a bassa densità. Una città molto estesa a bassa densità comporta, oltre a un immenso consumo di suolo non necessario, un implemento infrastrutturale che riflette in grandi dispendi economici ed ambientali. Si ha quindi la necessità di creare un nuovo modello morfologico adatto a colmare le necessità di chi ci vive: la popolazione è meno densa e più sparpagliata, mentre le distanze da percorrere tra le diverse zone della città aumentano in maniera esponenziale.

61 Lion E. (2014), Le Zone Economiche Speciali in Cina e a Taiwan come motori per lo sviluppo economico: un confronto, Università Ca' Foscari Venezia

Il NUP è certamente il piano urbanistico più recente che, dal 2014, prova a mitigare questo grosso divario tra urbano e rurale che da decenni caratterizza la Cina. Tuttavia, la selettiva conversione dei migranti rurali, e la scarsità della disponibilità dei servizi pubblici urbani sono conseguenze della volontà cinese di voler continuare a sviluppare l'economia del paese aumentando e, successivamente, sfruttando la domanda dei consumatori. Inoltre, pur rivendicando la centralità dell'uomo, il NUP impone rigide restrizioni ai migranti rurali che cercano di stabilirsi nelle grandi città delle regioni costiere, dove le opportunità economiche ed educative sono ampie. Infatti, mentre il governo centrale continua a sostenere formalmente l'aumento dei diritti di proprietà dei detentori di hukou rurali e ha iniziato a prendere provvedimenti per affrontare alcuni degli incentivi che spingono i governi locali a espropriare i terreni rurali in eccesso, deve ancora revisionare il sistema di proprietà fondiaria che rallenterebbe o limiterebbe effettivamente la conversione dei terreni rurali e rimuoverebbe gli ostacoli alla migrazione urbana.

In assenza di una serie completa di riforme interamente finanziate che affrontino adeguatamente le disuguaglianze urbane e rurali, l'espansione urbana irregolare e frammentata sembra destinata a caratterizzare i paesaggi urbani cinesi anche in futuro.

## 2.3.2 \_ URBAN-RURAL DIVIDE: XINJIANG

### UNA STORIA MULTIETNICA

Lo Xinjiang, attualmente regione autonoma della Repubblica Popolare Cinese, è un territorio che nel corso della storia ha sempre mantenuto la caratteristica di essere luogo ospitante di diversi gruppi etnici. La coesistenza multiethnica comprende quindi non solo le diverse popolazioni, bensì anche gli aspetti inerenti alle diverse culture e religioni che per molti secoli hanno comunicato tra di loro, spingendo la Cina a diventare un paese multiethnico unificato.

Ciò non toglie che vi siano stati periodi di conflitti e di isolamenti tra i diversi gruppi etnici. Le popolazioni che hanno abitato lo Xinjiang nel corso della storia erano quasi sempre esploratori che si sono poi stabiliti nell'attuale regione cinese apportando progressi tecnologici, culturali e di costume, ma non sempre questa coesistenza risultava efficace e pacifica. In ogni caso, in linea generale, la crescita, lo sviluppo e l'integrazione dei diversi gruppi etnici ha caratterizzato gran parte della storia dello Xinjiang. Alla fine del XIX secolo, i gruppi etnici presenti nel territorio erano 13: Uygur, Han, Kazak, Mongolian, Hui, Kirgiz, Manchu, Xibe, Tajik, Daur, Ozbek, Tatar e Russian<sup>62</sup>. Un esempio chiave delle migrazioni che hanno portato alla formazione dei gruppi etnici nello Xinjiang è quella del popolo degli Uiguri.<sup>63</sup>

Fin dal XVIII secolo, la dinastia Qing si trovava al governo della regione. La sua giurisdizione venne unificata su tutte le regioni occidentali grazie anche ad azioni di opposizione a regimi separatisti e a ribellioni interne.

Lo sviluppo dell'agricoltura e dell'allevamento avvenne in maniera simultanea e il governo Qing agì anche sulla riduzione delle tasse e sull'incentivazione di sussidi finanziari, divenendo protagonista dello sviluppo sociale ed economico della regione. Dal 1839 al 1860, la Cina fu teatro delle cosiddette guerre dell'oppio. Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda, sotto il controllo della Compagnia britannica delle Indie

62 Sconosciuto, History and Development of Xinjiang, disponibile in: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cein/eng/ssygd/UrumqiRiot/t573267.htm>

63 Originariamente chiamati Ouigour, vivevano sotto le dinastie Sui e Tang (dal VI al X secolo circa) sull'altopiano mongolo. A causa dell'oppressione turca e della sconfitta del khanato uiguro, fondato nel 744, nell'840 si verificò una migrazione di massa verso Ovest e verso l'entroterra, che portò anche a una coabitazione con i popolo Han. Si verificò quindi una fusione dei residenti locali con i migranti Uiguri, che divenne poi la base per la formazione del gruppo etnico Uygur.

Orientali, introdusse l'oppio nel mercato cinese, ma vide come risposta un inasprimento dei divieti riguardo il consumo delle droghe da parte del governo cinese. Questo dualismo fu la causa di ostilità e delle sconfitte cinesi durante entrambi i conflitti (1839-1842 e 1856-1860), che causarono diverse aggressioni da parte di numerose potenze, tra cui la Russia zarista.

Nel 1877 le truppe Qing erano riuscite a riconquistare territori settentrionali e meridionali rispetto alle montagne Tianshan e quattro anni dopo, nel 1881, venne liberata anche l'attuale Yining, occupata dal regime zarista per più di un decennio. La riconquista di queste terre portò all'istituzione, nel 1884, della provincia delle regioni occidentali ribattezzata Xinjiang (ovvero Vecchio territorio restituito alla madrepatria<sup>64</sup>). La difesa dello Xinjiang aumentò anche grazie alla fondazione della Repubblica di Cina, successivamente alla rivoluzione del 1911. Il 25 settembre 1949 questo territorio venne liberato pacificamente. Sei giorni dopo, il 1° ottobre, venne fondata la Repubblica Popolare Cinese.

Lo Xinjiang è quindi, ad oggi, una regione autonoma della Repubblica Popolare Cinese, situata nella parte nord-occidentale dell'odierna Cina e divenuta ufficialmente Regione autonoma uigura dello Xinjiang nel 1955, dopo aver sostituito la precedente Provincia dello Xinjiang. Come detto precedentemente, in generale i gruppi etnici dello Xinjiang si sono sempre trovati a lavorare e a unirsi con altri gruppi in tutto il paese. Ciononostante, nel corso della storia alcuni regimi locali hanno diviso la regione (vi sono state città-stato, principati, regni stati tributari, stati nomadi, ecc.), pur non trasformandosi mai in paesi indipendenti.

A oggi la regione è caratterizzata soprattutto dalla presenza di una forte varietà etnica, che incide per più del 60% sull'intera popolazione. Gli uiguri, in particolare, costituiscono il gruppo etnico più numeroso e si localizzano perlopiù nella zona sud-occidentale della Regione. Nella parte settentrionale, invece, è forte la presenza dei membri della nazionalità Han.

64 The State Council Information Office of the People's Republic of China (2019). "Historical Matters Concerning Xinjiang", disponibile in: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cegv//eng/zywjyh/t1683694.htm>

## LO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE

### L'XPCC (XX e XXI secolo)

L'agricoltura e l'allevamento del bestiame erano la colonna portante dell'economia dello Xinjiang prima della fondazione della Repubblica Popolare Cinese. Il primo reale effetto dell'ottimizzazione e regolarizzazione della struttura industriale del territorio, che hanno permesso di far fronte ai che erano frequenti fenomeni di carestia e di impoverimento della popolazione, è l'aumento del PIL della regione e anche di quello pro-capite. Dal 1955 al 2020, il PIL è aumentato di circa 160 volte, passando da 1,2 miliardi a circa 1400 miliardi di yuan. Il PIL pro-capite è passato da 166 yuan (1952) a 53593 yuan (2020).

Nel 1954 venne istituita l'XPCC (Xinjiang Production and Construction Corps), un'organizzazione statale economica e paramilitare nata per consolidare la difesa sulle frontiere e per contribuire allo sviluppo della Regione liberata pochi anni prima, nel 1949, oltre che a ridurre il peso economico sulla popolazione etnica e sul governo locale.

La formazione di una rete di irrigazione completa che potesse riguardare un elevato numero di terreni, combinata con un più alto livello di attrezzature agricole, l'orticoltura specializzata e le nuove scoperte scientifiche e tecnologiche nell'allevamento del bestiame hanno permesso di raggiungere un notevole aumento della capacità produttiva complessiva. Al tempo stesso, le politiche si sono incentrate sul concetto di conservazione dell'acqua, basandosi soprattutto sullo sfruttamento del fiume Tarim.

La forza industriale è aumentata di parallelamente al progresso tecnologico al punto che tutti i dipartimenti industriali hanno registrato un'importante evoluzione sia nell'ambito della produzione, sia per quanto riguarda l'espansione delle aree industriali.

Fino a metà del XIX secolo, i trasporti erano basati quasi esclusivamente sullo sfruttamento del bestiame da traino. Nel corso di questi settant'anni, le comunicazioni e l'industria dei trasporti hanno registrato enormi cambiamenti: ferrovie, autostrade e ampliamento delle rotte aeree hanno contribuito al collegamento e all'unificazione di molte aree della regione. Inoltre i ponti continentali euroasiatici e le linee di comunicazione hanno aperto sempre di più lo Xinjiang al mondo esterno.

L'XPCC venne sciolta per sei anni (1975-1981), ricominciando poi il proprio lavoro pionieristico a pieno regime e continuando a svolgere un importante ruolo in quello che è il mantenimento dello sviluppo dello Xinjiang.

Gli standard di vita di tutti i popoli etnici dello Xinjiang sono migliorati: non solo il reddito dei residenti (urbani e rurali) è in continuo aumento, bensì anche il coefficiente di Engel (proporzione del reddito in rapporto al consumo alimentare, che diminuisce all'aumentare del reddito) si riduce di anno in anno.

La divulgazione dell'educazione e il livello di istruzione sono aumentati, grazie anche alla sempre maggiore copertura di radio e televisione. Lo sviluppo nell'ambito medico e sanitario ha permesso anche di raggiungere una più elevata aspettativa di vita.

L'XPCC è un'organizzazione non solo economica, bensì anche paramilitare: è stato quindi allestito un sistema di difesa comune che comprende la Polizia armata, l'XPCC, l'EPL (Esercito Popolare di Liberazione) e la gente comune. L'obiettivo primario di questa organizzazione è la difesa contro i tentativi di sabotaggio nei confronti della sicurezza e della stabilità dei confini da parte di separatisti esterni.

### Crescita demografica (1949-1980)

Dalla fine degli anni Quaranta, il Partito Comunista Cinese ha sostenuto una vera e propria migrazione nell'allora poco popolata Provincia dello Xinjiang. Sono nati, quindi, insediamenti Han che in pochi decenni hanno raggiunto il 40,3 % dell'intera popolazione della Provincia.<sup>65</sup> Le motivazioni di questa spinta migratoria erano sociali (la regione dello Xinjiang era, fino a quel momento, dominata dai musulmani), ma anche economico-produttive: la migrazione e la successiva bonifica delle aree settentrionali della Regione hanno permesso un notevole aumento della produzione di grano alimentare.

Gli Han si sono stabiliti principalmente nelle città di Urumqi, Karamay e Shihezi, e si sono ritrovati ben presto a essere, tra i gruppi etnici, secondi solamente agli Uiguri. La crescita demografica ha avuto come effetto, in tempi rapidi, di una notevole urbanizzazione nella Regione.

<sup>65</sup> Chaudhuri D. (2005). A Survey of the Economic Situation in Xin-jiang and its Role in the Twenty-first Century", tratto da ResearchGate.net, disponibile in: [https://www.researchgate.net/publication/247766540\\_A\\_Survey\\_of\\_the\\_Economic\\_Situation\\_in\\_Xinjiang\\_and\\_its\\_Role\\_in\\_the\\_Twenty-first\\_Century](https://www.researchgate.net/publication/247766540_A_Survey_of_the_Economic_Situation_in_Xinjiang_and_its_Role_in_the_Twenty-first_Century)

### Riforme: le disuguaglianze tra le minoranze (1978)

Come detto precedentemente, la popolazione urbana degli Han si concentrava principalmente nelle città di Urumqi, Karamay e Shihezi, ed era impegnata in attività economiche industriali o comunque, in generale, non agricole. D'altro canto, invece, più dell'80%<sup>66</sup> della popolazione uigura viveva nei villaggi, e meno del 10% si era stabilizzata nelle città. Conseguentemente, gli uiguri erano maggiormente impegnati in lavori agricoli e di allevamento. È stato inevitabile, quindi, che si sia presentato un divario tra le due popolazioni più importanti della varietà etnica dello Xinjiang. Questo divario, alimentato in primis dalla presenza di numerose riforme economiche in Cina che avevano come obiettivo la crescita dell'urbanizzazione in tutta la Repubblica Popolare, è stato reso sempre più evidente dal continuo distacco tra le regioni costiere e quelle d'entroterra e da una netta differenziazione tra realtà urbana e realtà rurale. In particolare, quest'ultima, è stata causa di un'inevitabile disuguaglianza regionale e della cosiddetta polarizzazione sociale.

### Urban – rural divide (1990-2000)

Negli anni Novanta, dopo circa un ventennio di crescita economica dovuta alle diverse riforme per l'aumento dell'urbanizzazione cinese, il divario urbano rurale aveva assunto una notevole importanza. In soli dieci anni (dal 1990 al 2000), il rapporto medio tra reddito urbano e rurale è quasi raddoppiato <sup>67</sup> (da 1,98 a 3,61) e, se all'inizio dell'ultimo decennio del Novecento erano soltanto cinque le contee che facevano parte della più alta categoria del rapporto tra reddito urbano e rurale, in soli dieci anni esse sono aumentate a ventisette (più del 30% delle contee totali dello Xinjiang). La maggioranza delle contee nella fascia medio-alta del rapporto di disparità di reddito si trovavano nella zona sud-occidentale dello Xinjiang.

La parte settentrionale, invece, è caratterizzata dalla presenza della catena montuo-

<sup>66</sup> Chaudhuri D. (2005). A Survey of the Economic Situation in Xinjiang and its Role in the Twenty-first Century", tratto da ResearchGate.net, disponibile in: [https://www.researchgate.net/publication/247766540\\_A\\_Survey\\_of\\_the\\_Economic\\_Situation\\_in\\_Xinjiang\\_and\\_its\\_Role\\_in\\_the\\_Twenty-first\\_Century](https://www.researchgate.net/publication/247766540_A_Survey_of_the_Economic_Situation_in_Xinjiang_and_its_Role_in_the_Twenty-first_Century)

<sup>67</sup> Cao H. (2010), Urban Rural Income Disparity and Urbanization: What Is the Role of Spatial Distribution of Ethnic Groups? A Case Study of Xinjiang Uyghur Autonomous Region in Western China , tratto da Taylor&Francis Online, disponibile in: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00343400903401550>

sa dello Tianshan, che oltre a trovarsi in una migliore posizione geografica, presenta infrastrutture di trasporto d'avanguardia e l'obiettivo di uno sviluppo sempre più sostenibile, grazie ai continui investimenti governativi.

### Tianshan: una parentesi sull'impatto ambientale dell'urbanizzazione

Tra gli obiettivi degli investimenti governativi vi è, appunto, uno sviluppo sempre più sostenibile. È però necessario focalizzarsi anche sugli impatti effettivi che l'espansione dell'agglomerato urbano ha sul contesto ecologico della regione del Tianshan.

La catena montuosa del Tianshan rappresenta l'area con il più alto livello di urbanizzazione e di densità di popolazione dello Xinjiang. L'attività industriale è fortemente concentrata e, in generale, è una zona che assume un'importanza strategica anche per quanto riguarda lo sviluppo della cintura economica della Via della Seta.

Non si può tralasciare, però, l'impatto che l'espansione dei terreni edificabili comporta sull'ambiente ecologico.

Durante un'analisi di dati di monitoraggio a distanza<sup>68</sup> è risultato che gli effetti dei cambiamenti di uso del suolo hanno come importante variabile la tipologia di uso del suolo. Ad esempio i pascoli, che già di base avevano un tasso di contributo al valore ecologico abbastanza alto, non hanno riportato particolari cambiamenti. Diversamente è accaduto invece per quanto riguarda i terreni industriali, ma anche residenziali urbani e rurali. Durante lo studio è stata presa in considerazione un'area di terreno ecologico: soltanto una piccola parte di questa è stata mantenuta tale, il resto è stato convertito in terreno edificabile.

Il risultato è che comunque, tra due fasi dello sviluppo dell'agglomerato urbano (1980-2000 e 2000-2015), durante la seconda i cambiamenti di uso del suolo sull'ambiente ecologico risultano più positivi rispetto alla prima. L'espansione dei terreni è infatti rallentata nella fase 2000-2015 e gli impatti espansivi più significativi hanno riguardato le città di Urumqi, Karamay, and Changji.

68 Cheng W., Fang C., Gao Q., Zhang X. (2019), Spatiotemporal characteristics of the expansion of an urban agglomeration and its effect on the eco-environment: Case study on the northern slope of the Tianshan Mountains, tratto da ResearchGate.net, disponibile in: [https://www.researchgate.net/publication/334228532\\_Spatiotemporal\\_characteristics\\_of\\_the\\_expansion\\_of\\_an\\_urban\\_agglomeration\\_and\\_its\\_effect\\_on\\_the\\_eco-environment\\_Case\\_study\\_on\\_the\\_northern\\_slope\\_of\\_the\\_Tianshan\\_Mountains](https://www.researchgate.net/publication/334228532_Spatiotemporal_characteristics_of_the_expansion_of_an_urban_agglomeration_and_its_effect_on_the_eco-environment_Case_study_on_the_northern_slope_of_the_Tianshan_Mountains)

Il limite maggiore per il raggiungimento di uno sviluppo sostenibile nella regione delle montagne Tianshan è l'ambiente ecologico arido e fragile, che presenta quindi una scarsità significativa di risorse idriche. Contemporaneamente, però, il raggruppamento urbano è in continuo aumento, di conseguenza anche la crescita demografica premerà sempre di più sull'ambiente ecologico di quest'area.

### LE MOTIVAZIONI DELL'URBAN-RURAL DIVIDE

Sono numerose le cause dell'urban-rural divide, oltre a quelle storiche precedentemente accennate.

I motivi per cui vi siano delle differenze così evidenti sono riconducibili a diversi settori e sono oggetto di numerosi studi.

- i. La posizione geografica è sicuramente un aspetto non trascurabile.<sup>69</sup> Le popolazioni minoritarie tendono a insediarsi in luoghi più isolati e remoti, che però costituiscono anche un importante ostacolo allo sviluppo socio-economico. Questo fenomeno è evidente sia per quanto riguarda il reddito (nei primi anni del XXI secolo il reddito delle popolazioni della minoranza meridionale, basato sull'agricoltura, era la metà di quello rurale medio provinciale, basato invece anche sulle imprese del villaggi comunali), sia per quanto riguarda la posizione geografica e l'assenza di infrastrutture che rende difficile il raggiungimento dei maggiori mercati. Di conseguenza, pur restando nello stesso settore (in questo caso quello agricolo e di allevamento), spostandosi verso Nord le popolazioni vivono condizioni di vita nettamente migliori, e anche il reddito medio è notevolmente più alto. Non ha quindi importanza soltanto la differenza tra settore agricolo e industriale (che è comunque uno dei fattori che ha portato al divario tra urbano e rurale): le condizioni geografiche dell'area settentrionale della Cina non solo garantiscono un reddito più alto, ma in questo modo vanno anche a rendere meno evidente il divario tra le popolazioni minoritarie che abitano la stessa area.
- ii. Dominanza delle strutture occupazionali tradizionali nelle regioni minorita-

69 Cao H. (2010), Urban Rural Income Disparity and Urbanization: What Is the Role of Spatial Distribution of Ethnic Groups? A Case Study of Xinjiang Uyghur Autonomous Region in Western China, tratto da Taylor&Francis Online, disponibile in: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00343400903401550>

rie:<sup>70</sup> secondo il modello della doppia economia di Lewis (1954) e il modello della migrazione rurale-urbana di Todaro (1969), idealmente la mobilità del lavoro potrebbe permettere di diminuire la disparità di reddito. Infatti, se la manodopera rurale si riversasse in quasi la sua totalità nell'area urbana (in cui vi sono notoriamente salari più remunerativi), i tassi salariali urbani diminuirebbero in maniera inversamente proporzionale all'offerta di lavoro, e conseguentemente i tassi salariali rurali aumenterebbero sempre in maniera inversamente proporzionale alla ridotta offerta di lavoro nei mercati rurali, fino ad arrivare a una parità tra i salari rurali e quelli urbani.

- iii. La dominanza delle strutture occupazionali tradizionali nelle regioni minoritarie, però, è un fenomeno contrario a questo modello ideale, che quindi continua a incidere nella disparità salariale tra la realtà urbana e quella rurale.
- iv. La migrazione è un fenomeno che richiede un forte impiego di risorse non solo economiche, ma anche psicologiche e socioculturali che, spesso, una popolazione minoritaria non è in grado di impiegare.<sup>71</sup> Infatti, una minoranza concentrata in una regione non richiederà eccessivi costi di conoscenza e di comunicazione, in quanto il background culturale e linguistico risulterà lo stesso.

Nel momento in cui si verifica il fenomeno di migrazione, invece, i costi si innalzano notevolmente, superando frequentemente quelle che sono le possibilità economiche di una popolazione minoritaria, la quale al tempo stesso non può rinunciare alla migrazione. La conseguenza è quindi un fenomeno di migrazione che non viene però supportato da un'adeguata attenzione nei confronti delle problematiche psicologiche e socioculturali, e che contribuisce quindi a conflitti e a problematiche di convivenza interne.

- v. Le risorse educative nelle aree rurali sono spesso inadeguate e insufficienti. Questa mancanza comporta un'inaccessibilità ai lavori a più alto reddito (che prevedono, però, una qualifica di istruzione o professionale).

70 Cao H. (2010), Urban Rural Income Disparity and Urbanization: What Is the Role of Spatial Distribution of Ethnic Groups? A Case Study of Xinjiang Uyghur Autonomous Region in Western China , tratto da Taylor&Francis Online, disponibile in: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00343400903401550>

71 Cao H. (2010), Urban Rural Income Disparity and Urbanization: What Is the Role of Spatial Distribution of Ethnic Groups? A Case Study of Xinjiang Uyghur Autonomous Region in Western China , tratto da Taylor&Francis Online, disponibile in: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00343400903401550>

Molte realtà rurali si trovano geograficamente molto distanti dalle strutture scolastiche e il governo non spesso investe sull'istruzione di base delle minoranze.

### URBAN-RURAL INTEGRATION

A un certo punto è parso necessario focalizzarsi sull'integrazione tra la realtà urbana e la realtà rurale. Giungere a un punto di incontro tra questi due aspetti significa anche risolvere parte dei conflitti etnici che sempre di più stanno caratterizzando la regione cinese. Raggiungere l'obiettivo di un'integrazione significa però, al tempo stesso, dove far fronte ad alcune problematiche e alcuni fattori da tenere in considerazione.<sup>72</sup>

- i. Sviluppo economico: è molto arduo pensare riuscire a raggiungere l'integrazione urbana-rurale senza che vi sia una solida base economica. Per quanto non si tratti di un fattore essenziale, un determinato livello economico permette di effettuare un numero adeguato di investimenti al fine della causa.
- ii. Limitate risorse finanziarie governative: strettamente connesse al punto a., se il governo possiede limitate risorse finanziarie sarà anche più complicato sostenere lo sviluppo economico locale. Di conseguenza, il primo organo a cui bisogna fare riferimento nel momento in cui si vuole raggiungere l'obiettivo di trovare una stabilità e un'integrazione tra urbano e rurale è proprio il governo locale, che può fornire, mediante le proprie risorse finanziarie, l'indicatore di fattibilità in ambito di investimenti.
- iii. Divario dei servizi pubblici tra le aree urbane e rurali: gli ambiti educativi e sanitari sono tra i migliori esempi per evidenziare l'urban-rural divide. Una realtà in cui due parti della popolazione hanno accesso al percorso scolastico con opportunità totalmente differenti, così come alle strutture e all'assistenza sanitaria, è una realtà che vedrà con enorme difficoltà la possibilità che queste due dimensioni possano trovare un punto di integrazione. Anche in questo caso vi è un collegamento diretto con i due

72 Dengfeng C., Jinhe Z. Research on the Evaluation of Urban-Rural Integration Process in Xinjiang Uygur Autonomous Region of China , tratto da: Proceedings of the 8th International Conference on Innovation & Management, disponibile in: [https://www.pucsp.br/icim/ingles/downloads/papers\\_2011/part\\_3/part\\_3\\_proc\\_18.pdf](https://www.pucsp.br/icim/ingles/downloads/papers_2011/part_3/part_3_proc_18.pdf)

fattori precedentemente menzionati: colmare il *gap* nell'ambito dei servizi pubblici è un'azione possibile soltanto se il governo dispone di adeguate risorse finanziarie.

- iv. Limiti del sistema Hukou: la registrazione secondo il sistema Hukou ha danneggiato fortemente l'integrazione della costruzione urbana e rurale. Si tratta quindi di un importante ostacolo alla formazione dello sviluppo economico dello Xinjiang a causa di vincoli di sistema e dell'impossibilità dei contadini di muoversi verso i centri urbani. Rispetto alla media nazionale, il tasso di urbanizzazione nello Xinjiang è inferiore di più del 6%<sup>73</sup>, generando un divario con lo sviluppo economico e sociale.

### I FLUSSI MIGRATORI NELLO XINJIANG

Il flusso transregionale migratorio nello Xinjiang è diventato sempre più frequente grazie allo sviluppo economico della Regione cinese.

Negli ultimi decenni sempre più persone hanno impugnato la decisione di trasferirsi dalle aree più rurali alle metropoli dello Xinjiang. I flussi migratori hanno di certo un forte impatto in quella che è una realtà urbana, sociale ed economica. Lo sviluppo urbano si è indubbiamente rafforzato, ma al tempo stesso le tensioni sociali sono aumentate.

Tra le maggiori problematiche legate ai flussi migratori vi sono la necessità di sfatare i pregiudizi che spesso sono connessi alle persone migranti, fornire diversi servizi sociali e migliorarne l'efficienza, facilitare la vita quotidiana urbana e l'integrazione tra due popolazioni che per lungo tempo hanno vissuto molto distanti.

Vi è sempre, quindi, un dualismo fra quella che è la ricerca della crescita economica e, al tempo stesso, la stabilità sociale urbana.

73 Dengfeng C., Jinhe Z. Research on the Evaluation of Urban-Rural Integration Process in Xinjiang Uygur Autonomous Region of China , tratto da: Proceedings of the 8th International Conference on Innovation & Management, disponibile in: [https://www.pucsp.br/icom/ingles/downloads/papers\\_2011/part\\_3/part\\_3\\_proc\\_18.pdf](https://www.pucsp.br/icom/ingles/downloads/papers_2011/part_3/part_3_proc_18.pdf)

### Status quo dei Migranti

Nella stessa regione dello Xinjiang, vi è una forte disparità tra i diversi distretti per quanto riguarda lo sviluppo urbano, che aumenta quindi fortemente l'urban-rural divide. Soprattutto nella zona meridionale della Regione, i posti di lavoro che riguardano lo sviluppo industriale sono ancora insufficienti e di conseguenza i grandi flussi migratori che si sono sempre più verificati negli ultimi decenni sono spesso risultati eccessivi: trasferirsi nelle zone urbane non garantisce, quindi, la certezza di un posto di lavoro e di una migliore condizione di vita.

Oltre allo scarso numero di posti occupazionali, bisogna tener conto del divario culturale e di istruzione che esiste tra la popolazione urbana e i migranti, non tanto per una motivazione qualitativa (in questo caso il divario può essere diminuito mediante la garanzia di fornitura di servizi scolastici, lavorativi e sociali che permettano alla persona di colmare alcune conoscenze e competenze), quanto per una marginalizzazione sociale che li rende i migranti parte di gruppi vulnerabili.

### Il credo religioso

Un comune credo religioso è sempre stato parte integrante della stabilità e coesione di una società. I flussi migratori, come spesso accade, creano una molteplicità di culture, credi e usanze in un luogo in cui la popolazione, di risposta, la maggior parte delle volte reagisce con un atteggiamento di rifiuto e di resistenza nei confronti della multietnicità e di una società multireligiosa.

Bisogna però considerare la storia cinese, caratterizzata dal fenomeno della multireligiosità. Nella regione dello Xinjiang, in particolare, molte religioni per lungo tempo sono coesistite, nonostante di queste una o due fossero sempre predominanti.

IV sec a.C.	Unica religione: religione primitiva	
I sec a.C.	Introduzione del buddismo	
IV X sec d.C.	Apice del buddismo Proliferazione dello zoroastrismo	
V sec d.C.	Diffusione del taoismo	Dinastia Qing
VI sec d.C.	Arrivo del manicheismo e nestorianesimo	
IX X sec d.C.	Introduzione dell'islam	Guerra religiosa e fine della storia del buddismo
X XIV sec d.C.	Apice del nestorianesimo	Conversione degli uiguri e di altri popoli
Oggi	Islam, buddismo, taoismo, protestantesimo, cattolicesimo, chiesa ortodossa orientale	

Lo Xinjiang, così come la Cina, sostiene la separazione della religione dall'ambito governativo. La Costituzione della Repubblica Popolare Cinese si basa sul principio dell'indipendenza e dell'autogestione degli affari religiosi della Cina.

I cittadini sono quindi liberi di credere o non credere in qualsiasi religione e viene condannata qualsiasi azione che possa creare conflitti tra credenti e non credenti. Questi due gruppi, inoltre, sono uguali davanti alla legge, godendo di stessi diritti e doveri. Non vengono contemplate religioni superiori ad altre e in generale la Cina si impegna nell'incoraggiamento verso modi di vita laici, civilizzati e moderni.<sup>74</sup>

<sup>74</sup> Sconosciuto, History and Development of Xinjiang , disponibile in: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cein/eng/ssygd/UrumqiRiot/t573267.htm>

### 2.3.3 \_ URBAN-RURAL DIVIDE: ASIA CENTRALE

La storia dell'Asia Centrale risale ai tempi dell'Antica Via della Seta, territorio che ha dato luogo alla nascita di numerose città come centri di scambi intercontinentali, culturali e linguistici. In tempi moderni, le città di questa regione sono sottostate a trasformazioni politiche, economiche, sociali e culturali molto complesse. I confini dei Paesi dell'Asia Centrale sono stati definiti arbitrariamente dall'Unione Sovietica nel 1920, e sono cinque: Uzbekistan, Kazakistan, Turkmenistan, Tajikistan e Kirgizstan. Tuttavia, come è intuibile pensare, questa divisione territoriale del tutto arbitraria è stata effettuata con scarsa considerazione della composizione etnica, culturale e geografica. Inoltre, essendo un territorio confinante con molti paesi che ospitano conflittualità etnico-politiche, le minoranze che la popolano sono numerose. Quando nel 1991 finì il dominio da parte dell'Unione Sovietica, gli stati della regione avevano prevalentemente un'economia agraria-industriale, con una popolazione prevalentemente rurale. Molti insediamenti urbani nell'Asia Centrale, come citato precedentemente, sono andati incontro a un declino economico e che ha influenzato una diminuzione delle entrate di bilancio e, di conseguenza, un deterioramento delle infrastrutture urbane. Avevano anche una capacità limitata di gestire lo sviluppo urbano in condizioni di mercato.

L'Asia centrale ha un potenziale sostanziale, ma sottoutilizzato, per la crescita economica. Tuttavia per sfruttarlo è necessaria una trasformazione di successo da una regione isolata in un centro di trasporto, industriale e finanziario, tra l'Asia emergente e l'Europa.

### L'URBANIZZAZIONE NELL'ASIA CENTRALE

#### Periodo sovietico

Negli anni '20, l'integramento dell'Asia Centrale nell'Unione Sovietica seguì il classico modello della colonizzazione moderna, trasformando rapidamente una popolazione arretrata in una civilizzata, cambiando le loro tradizioni e alterandone la loro natura. Questo periodo vide un incremento significativo sia nella crescita demografica e specialmente nella nascita di nuove città, sia nell'espansione delle infrastrutture

urbane e la crescita dell'agricoltura e delle industrie estrattive. Tuttavia, la rete urbana faceva da cornice ad insediamenti urbani composti da città monoindustriali, che risultavano connesse con altre città e industrie presenti in alcune repubbliche dell'Unione Sovietica, piuttosto che con altre città all'interno dell'economia locale del paese. Formalmente, lo stato aveva il monopolio su tutte le risorse naturali, sulle industrie e sui raccolti agricoli, che in seguito vendeva alle fabbriche dello stato per produrre beni destinati a fini commerciali per produrre un vero e proprio profitto. Questi ultimi venivano poi rivenduti a negozi al dettaglio gestiti dallo stato a prezzi fissi; i consumatori acquistavano questi beni, anch'essi a prezzi fissi, ma che includevano un ricarico per i profitti al dettaglio e "tasse sul fatturato" (nalog s oborota).<sup>75</sup> Questo portò a serie disuguaglianze nello sviluppo spaziale dell'Asia Centrale, e limitò la capacità delle città di adattarsi alle condizioni che emersero dopo la caduta del sistema economico centralizzato.

L'urbanizzazione e l'industrializzazione dell'Asia centrale furono significativamente potenziate dall'evacuazione delle imprese industriali da altre repubbliche sovietiche durante la seconda guerra mondiale. La popolazione urbana dell'Asia centrale crebbe durante il periodo sovietico a pari passo con lo sviluppo industriale della regione. Dal 1913 al 1985, nonostante la produzione industriale sembrasse già essere aumentata a vista d'occhio, la crescita demografica aumentò di oltre dieci volte.<sup>76</sup> Nello specifico, nel 1960, la popolazione urbana risultava il doppio di com'era nel 1940, con una produzione industriale sempre in continua crescita. Tra il 1960 e il 1990, la quota del settore estrattivo nella produzione industriale totale della regione era doppia rispetto alla media dell'URSS, mentre la quota dell'industria di trasformazione era molto più bassa. Sebbene sempre più moderna, l'Asia centrale sovietica non è mai stata completamente modernizzata: la sua economia è rimasta non industrializzata. Le economie della regione erano in gran parte basate sull'agricoltura, compresa la massiccia produzione di cotone e altre colture da reddito, nonché l'estrazione di materie prime, come petrolio, gas naturale, oro e metalli pesanti. Come risultato, negli anni '80 la maggior parte della popolazione continuò a vivere in zone rurali. A molte persone nella regione era negato l'accesso ai servizi base sovietici, dagli asili nido per i loro figli, all'acqua corrente nei villaggi, alla sicurezza sul posto di lavoro, con una disoccupazione strutturale che lascia una parte significativa senza

75 Kornai J. (1980), *Economics of Shortage*, Volume A

76 National Economy of the USSR in 70 years: Anniversary Statistical Yearbook / USSR Statistics Committee, Mosca, Finanza e statistica, 1987

reddito da lavoro. Mentre gli standard di vita e il progresso economico migliorarono nell'Asia centrale, in aggiunta, gli sforzi dell'Unione Sovietica per rendere uguali i risultati tra le repubbliche furono insufficienti: le repubbliche dell'Asia centrale erano le meno sviluppate negli anni '20, e così rimasero nel 1991.

### Periodo post-sovietico

Dopo il collasso dell'Unione Sovietica nel 1991, i territori dell'Asia centrale attraversarono un complicato processo per correggere gli squilibri economici e le i problemi strutturali ereditati durante il periodo sovietico. Inoltre dovettero affrontare la perdita del mercato dell'Unione Sovietica (specialmente nell'ambito industriale-militare) e i conseguenti scambi economici in entrata e uscita dalla Russia. Per queste ragioni, si verificarono degli sviluppi urbani del tutto irregolari. La ripresa economica iniziò tra il 1995 e il 1997, ma prese realmente piede solamente negli anni 2000, con i nuovi investimenti sugli idrocarburi, e altre risorse minerali, e con il boom economico. I tassi di crescita annui sono tuttavia rimasti volatili, in gran parte a causa delle fluttuazioni dei prezzi globali delle materie prime. Anche le loro strategie e politiche di sviluppo, soprattutto per le città, hanno mostrato una maggiore diversità. Infatti gli stati dell'Asia centrale scelsero modelli differenti di urbanizzazione, sviluppo spaziale ed economico, in base al loro profilo demografico, alle loro risorse e alle condizioni socio-economiche. La diversa scelta di un modello politico e di riforme economiche influenzò le dinamiche, le forme e risultati dello sviluppo urbano e industriale. Il Kazakistan e il Turkmenistan riuscirono a crescere rapidamente, grazie soprattutto all'abbondanza di idrocarburi. Il Kazakistan superò la Turchia (all'inizio del XXI secolo) e raggiunse la Russia nel 2015. L'Uzbekistan, il Kirghizistan e il Tagikistan crebbero a un ritmo più lento. Di conseguenza, le differenze di reddito pro capite tra questi due sottogruppi dei paesi dell'Asia centrale sono aumentate negli ultimi 15 anni.

Il periodo del boom globale delle materie prime (2000-2008) è stato caratterizzato da alti tassi di crescita, consolidamento fiscale e crescenti riserve internazionali. Dopodiché, la crisi finanziaria globale del 2008-2009 portò a una crescita più lenta e a un certo deterioramento dei conti fiscali e della bilancia dei pagamenti. Infine, il calo dei prezzi delle materie prime nel 2014 deteriorò ulteriormente il contesto macroeconomico. Le valute di tutti i paesi dell'Asia centrale si deprezzarono fortemente, l'inflazione salì, i saldi di bilancio e la bilancia dei pagamenti si deteriorarono e la cre-

scita rallentò ulteriormente<sup>77</sup>. Il Kazakistan (dal 2000) e il Turkmenistan (dal 2008) utilizzarono gli anni del boom per creare fondi sovrani legati al petrolio e al gas. Inoltre, il Fondo nazionale del Kazakistan è servito in gran parte come fonte di finanziamento per grandi progetti infrastrutturali e altri investimenti pubblici piuttosto che come fondo di riserva per i giorni di pioggia.<sup>78</sup>

Nonostante la sua decrescente importanza, l'agricoltura continua a contribuire per circa un quarto al valore aggiunto in Uzbekistan e Tagikistan. Tutti gli stati dell'Asia centrale registrano un'espansione nella creazione di miniere e cave per l'estrazione di materie prime, specialmente il Kazakistan e l'Uzbekistan, attribuibili principalmente all'industria del petrolio e del gas naturale. La produzione in generale è concentrata in settori ad alta intensità di manodopera, come quello alimentare e tessile. Il settore dei servizi rimane relativamente sottosviluppato, tranne che in Kazakistan e Kirghizistan. La quota dell'agricoltura sull'occupazione totale è superiore a quella del valore aggiunto totale, il che indica che una parte sostanziale della forza lavoro è bloccata in questo basso settore della produttività.<sup>79</sup>

### LA STRUTTURA AMMINISTRATIVA E TERRITORIALE

Le riforme del decentramento politico arrivarono ai paesi dell'Asia centrale insieme agli aiuti internazionali esterni. Vicino agli anni '80, il decentramento o il concetto di potenziamento dei governi locali diventò una parte vitale dell'aiuto esterno per tutti i paesi in via di sviluppo, nonostante le loro diverse tradizioni sociali ed economiche. Il decentramento non è stato qualcosa che si è evoluto naturalmente dall'interno dei paesi dell'Asia centrale, ma ha fatto parte delle riforme politiche ed economiche imposte dal governo nazionale durante il processo di liberalizzazione economica. Paesi con regimi politici diversi hanno iniziato a sperimentare riforme di decentramento senza un'adeguata comprensione di quale sarebbe stato un reale risultato politico nel loro specifico contesto (Rees & Hossain, 2010).<sup>80</sup>

77 Dabrowski M. (2016), Currency crises in post-Soviet economies - a never ending story?, Russian Journal of Economics 2

78 Batsaikhan U., Dabrowski M. (2017), Central Asia: twenty-five years after the break-up of the USSR, Russian Journal of Economics 3

79 Batsaikhan U., Dabrowski M. (2017), Central Asia: twenty-five years after the break-up of the USSR, Russian Journal of Economics 3

80 Junussova M. (2020), Cities and Local Governments in Central Asia, Rout-

### Sistema infrastrutturale e città

Oggi, la regione dell'Asia centrale ha 273 città con una popolazione di 23,6 milioni. Il maggior numero di città e residenti urbani si trova in Uzbekistan, mentre il secondo paese più urbanizzato è il Kazakistan (rispettivamente 32% e 38%), seguito da Turkmenistan, Kirghizistan e Tagikistan. Dal 2000 al 2010, la popolazione delle capitali e delle principali città dell'Asia centrale è cresciuta in media del 19,4%. In genere, le popolazioni e le economie dei paesi dell'Asia centrale sono concentrate in un piccolo numero di grandi città, con conseguente sviluppo spaziale distorto di questi paesi. Le città di piccole e medie dimensioni, nel frattempo, sono scarsamente integrate nello sviluppo economico e sociale della regione. La categoria più problematica delle città dell'Asia centrale quindi, risulta quella delle città di piccole e medie dimensioni, che affrontano una serie di problemi socioeconomici: in particolare la mancanza di politiche, programmi e fondi per lo sviluppo efficaci, la dipendenza dalle imprese principali, la produzione e i trasporti logori, infrastrutture e inquinamento ambientale. Le condizioni insoddisfacenti delle infrastrutture di trasporto e comunicazione sono amplificate dalla lontananza di molte città dai centri regionali. A causa del basso tenore di vita e dell'elevata disoccupazione, le piccole città soffrono di una mancanza di lavoratori qualificati e professionisti in tutti i settori dell'economia. Nonostante l'intento da parte dei paesi dell'Asia centrale di migliorare e aggiornare le infrastrutture urbane, lasciate deteriorate dal lungo periodo sovietico finito nel 1991, soprattutto nelle grandi città, il background che le caratterizzava evidenziava gli evidenti segni di disuso accumulati nel corso degli anni.

Andando con ordine, a partire dagli anni '70, il tasso di crescita dello sviluppo delle infrastrutture è rimasto molto indietro rispetto al tasso di crescita della popolazione urbana e delle economie urbane (come già spiegato nel paragrafo precedente). Inoltre, il sistema di manutenzione delle infrastrutture, è stato finanziato a livello centrale e interamente sovvenzionato dal bilancio statale. Elettricità, gas, acqua, fognatura, riscaldamento e altre utenze erano gestite da diversi enti, che restavano sotto lo stretto controllo del Partito Comunista. Di conseguenza, gli investimenti statali nelle infrastrutture urbane sono stati spesso utilizzati in modo inefficiente, se non del tutto abusato. Infine, l'infrastruttura era tecnologicamente obsoleta e costosa, ma le società di servizi pubblici erano più preoccupati di allocare gli investimenti centralizzati, piuttosto che di aggiornare le attrezzature o attuare misure di risparmio energetico.

ledge

Infatti, la qualità delle infrastrutture nella maggior parte delle città aziendali dipendeva da una o due imprese principali che finanziavano la costruzione e la manutenzione dell'intera infrastruttura urbana. Insostenibile a lungo termine, un sistema del genere non era pronto per le nuove realtà dell'economia di mercato, il ritmo della crescita urbana, l'espansione delle città e degli agglomerati. Questi difetti sono diventati evidenti nella prima metà degli anni 90, quando le infrastrutture urbane nei paesi dell'Asia centrale hanno iniziato a mostrare segni di stress e degrado. Tutti i paesi della regione oggi soffrono di infrastrutture carenti (gas, acqua, elettricità e fognature) e della mancanza di investimenti nel suo miglioramento e sviluppo.

### Amministrazione territoriale

Durante la recessione dei primi anni 90, la gestione delle città era principalmente finalizzata a garantirne la sopravvivenza e la stabilità socioeconomica. A partire dalla seconda metà degli anni 90, come già citato precedentemente, i governi nazionali hanno iniziato a prestare maggiore attenzione al miglioramento del sistema, delle forme e delle modalità di governo urbano.

Queste misure si sono concentrate principalmente sul rafforzamento della struttura verticale del potere esecutivo e sulla formazione di istituzioni rappresentative e di autogoverno. Si presumeva che l'estensione dei diritti e dei poteri degli organi esecutivi e rappresentativi locali, in cooperazione con l'autogoverno, avrebbe rafforzato le economie urbane e fornito uno sviluppo accelerato della società civile.

A seconda del modello di transizione scelto, nella regione si sono sviluppati due approcci principali alla governance urbana: uno centralizzato (in Kazakistan, Uzbekistan e Turkmenistan) e uno decentralizzato (in Kirghizistan e Tagikistan).

Il primo modello prevede la nomina dei sindaci delle città e limita i poteri fiscali e amministrativi dei comuni locali. Uzbekistan e Turkmenistan, ad esempio, hanno scelto di mantenere il controllo statale dell'economia (industrie leader, finanza, commercio estero, ecc.) che ha portato alla creazione di forti autorità esecutive locali che dominano organi rappresentativi e di autogoverno. Secondo questo modello, l'amministrazione comunale è responsabile solo nei confronti delle autorità superiori. In alcuni paesi l'esecutivo cittadino è persino a capo dell'organo di rappresentanza e ci sono pochi meccanismi efficaci e trasparenti per garantire la responsabilità delle autorità locali nei confronti del pubblico. Un altro problema di centralizzazione è la distribuzione inefficiente di funzioni, poteri e competenze tra i livelli di governo centrale, regionale e locale. Ad esempio, gli uffici regionali dei ministeri e dei dipartimenti, come l'energia,

l'approvvigionamento idrico, le fognature e l'approvvigionamento di gas, sono sottoposti a doppio controllo. La duplicazione dei poteri e la sovrapposizione delle competenze comportano una responsabilità offuscata per le decisioni prese e per i risultati. Sono anche un disincentivo per le autorità locali a fornire servizi pubblici di qualità, portando a un uso inefficiente delle risorse e a finanziamenti insufficienti.

Secondo il secondo modello, vengono eletti i capi delle amministrazioni cittadine e viene delegata una maggiore autonomia ai comuni in termini di budget e governance. Ma date le limitate risorse finanziarie, umane e di altro tipo, il secondo modello, in molti casi, non ha prodotto i risultati sperati. In tutta l'Asia centrale, i modelli di istituzioni municipali rappresentative, efficaci e reattive sono ancora in fase di sviluppo.

Il modello di riforma del governo locale del Kazakistan mescola elementi sia di centralizzazione che di decentramento. I capi delle amministrazioni locali non sono eletti, ma sono nominati dalle autorità superiori con il consenso di un organo di rappresentanza locale. C'è anche una divisione del potere locale, in cui il capo dell'amministrazione locale non guida anche l'organo di rappresentanza. Nonostante il conferimento di ampi poteri di bilancio alle amministrazioni locali, il governo centrale ha continuato a concedere sovvenzioni significative ai bilanci locali, principalmente per la manutenzione delle infrastrutture urbane. Il sistema dei budget locali in Kazakistan è costituito dal budget dell'oblast<sup>81</sup> (compresi i budget delle città di Almaty e Astana) e dei budget distrettuali (comprese le città a livello dell'oblast). Le piccole città, così come i distretti cittadini, nel frattempo, non hanno i propri budget. I loro piani fiscali sono fusi con i budget di livello superiore. I bilanci distrettuali sono in gran parte sovvenzionati. L'attuale meccanismo di riallocazione dei fondi tra budget di diverso livello rende instabile la situazione finanziaria dei piccoli comuni e non copre le spese relative al funzionamento delle infrastrutture sociali.

Questo è molto simile alla situazione in Uzbekistan, dove le piccole città sono subordinate alle autorità dei distretti rurali e quindi non possono affrontare le questioni dello sviluppo urbano. Ad esempio, all'inizio del 2012, le città di piccole e medie dimensioni dell'Uzbekistan facevano parte dell'apparato amministrativo degli organi esecutivi distrettuali. Questi ultimi, nel frattempo, mancano di dipartimenti dedicati responsabili della pianificazione e dello sviluppo urbanistico. Inoltre non hanno un budget separato per le loro città e sono totalmente dipendenti dalla produzione agricola

81 In russo область, è un tipo di suddivisione territoriale presente nelle ex repubbliche sovietiche e corrisponde grossomodo alla regione o alla provincia.

del distretto.

### I LIMITI FISICO-GEOGRAFICI E I FLUSSI MIGRATORI

La geografia dell'Asia centrale è complessa ed è composta da alte catene montuose (es. il monte Tianshan e il monte Karakoram), bassi bacini (es. bacino del Tarim), vasti deserti o del Gobi (es. il Kara Kum, Kyzyl Kum e il deserto del Taklimakan) e senza alberi o praterie (ad es. La parte settentrionale del Kazakistan). Il Kazakistan ha il territorio più esteso (2.724.900 kmq) e la seconda popolazione della regione (17,5 milioni). L'Uzbekistan ha la popolazione più numerosa (31,3 milioni) e il terzo territorio (447.400 kmq). Pertanto, questa regione è una delle regioni più aride del mondo. A causa del cambiamento climatico e delle attività umane, l'Asia centrale sta vivendo un deficit sempre più grave di risorse idriche con l'aumento della temperatura e il modello variabile delle precipitazioni. Ad esempio, il rapido restringimento del Lago d'Aral ha attirato particolare attenzione da parte della comunità scientifica.

La disponibilità limitata di acqua, terra e risorse energetiche, genera grandi problemi nell'ambito dell'urbanizzazione nella maggior parte dei paesi della regione, il che rende irrealizzabile la crescita agricola estensiva a lungo termine. Il Kazakistan, ad esempio, ha abbondanti risorse di terra ma non abbastanza acqua, e quindi ha pochi incentivi per sviluppare la sua agricoltura. Il Kirghizistan e il Tagikistan hanno vaste risorse idriche ma poche terre coltivabili. La scarsità di terre coltivabili e risorse idriche è particolarmente grave in Uzbekistan, che utilizza circa il 90% dell'acqua in entrata per l'irrigazione. In una certa misura il Turkmenistan ha un problema simile. Per queste caratteristiche, la geografia e la geopolitica in Asia centrale non sono utili allo sviluppo economico della regione. In primo luogo, la regione è distante dai principali centri dell'attività economica mondiale: Nord America, Europa occidentale e Asia orientale e sudorientale.

In secondo luogo, tutti i paesi sono senza sbocco sul mare con collegamenti di trasporto limitati all'interno e all'esterno della regione. Le principali vie di trasporto dell'Asia centrale costruite durante l'era sovietica attraversavano e riattraversavano i confini delle repubbliche sovietiche. La trasformazione dei confini amministrativi ex intrasovietici in confini tra Stati dell'Asia centrale di nuova indipendenza, con controlli doganali e, molto spesso, requisiti per i visti, ha creato un'enorme sfida al commercio intraregionale e alla circolazione interna di persone e merci all'interno singoli paesi, in particolare nella valle di Fergana densamente popolata condivisa tra Kirghizistan,

Tagikistan e Uzbekistan.

In terzo luogo, in varie occasioni, i paesi dell'Asia centrale hanno sofferto di instabilità politica (sostenuta da conflitti etnici, settari, di clan e regionali e regimi autoritari) e un vicinato ancora più instabile. Le ambizioni politiche e le animosità personali tra i leader autoritari hanno inoltre limitato le opportunità di cooperazione intraregionale. Il vicinato dell'Asia centrale pone anche numerosi rischi per la sicurezza e quindi pone limiti al potenziale per il commercio, il transito, gli investimenti e il turismo. I rischi includono la continua guerra civile in Afghanistan (dalla metà degli anni '70), il movimento separatista nella regione cinese dello Xinjiang, il conflitto India-Pakistan nel Kashmir, i conflitti congelati nel Caucaso meridionale e il lungo isolamento economico e politico di Iran.

In quarto luogo, i paesi dell'Asia centrale non sono etnicamente omogenei. I gruppi etnici dominanti ammontano al 63% della popolazione in Kazakistan, al 72% in Kirghizistan e 80-85% in Uzbekistan, Tagikistan e Turkmenistan.<sup>82</sup> Le lingue turkmena, uzbeka, kirghisa e kazaka appartengono alla famiglia linguistica turca mentre il tagiko appartiene alla famiglia persiana. Tuttavia, il russo continua a svolgere il ruolo di lingua franca regionale, soprattutto in Kazakistan e Kirghizistan.

Quinto, la regione confina con le potenze globali e regionali: Russia, Cina e Iran. Sebbene la Turchia non confina con i paesi dell'Asia centrale, cerca stretti legami economici, politici e culturali con loro basati su radici storiche e linguistiche condivise. Anche gli Stati Uniti come superpotenza politica ed economica globale sono stati presenti nella regione, specialmente al momento della missione di combattimento guidata dalla NATO in Afghanistan (2001-2014), quando Kirghizistan, Tagikistan e Uzbekistan hanno ospitato basi militari statunitensi e offerto transito e supporto logistico alle truppe NATO.

Mentre la Russia ha chiaramente dominato la regione negli ultimi due secoli, negli ultimi vent'anni la Cina ha rapidamente ampliato la sua presenza in Asia centrale, soprattutto in connessione con grandi investimenti infrastrutturali. Di conseguenza, i paesi dell'Asia centrale dovranno affrontare una sfida sempre più difficile nel navigare tra i due.<sup>83</sup>

Tutti i paesi dell'Asia centrale sono riusciti a diversificare le loro economie e a ri-

<sup>82</sup> 2012 2014 dati del censimento.

<sup>83</sup> Ipoteticamente, il Consiglio di cooperazione di Shanghai composto da Russia, Cina e quattro paesi dell'Asia centrale (tutti tranne il Turkmenistan) dovrebbe allentare le potenziali tensioni e facilitare la cooperazione politica, di sicurezza e economica nella regione; tuttavia, il ruolo effettivo di questa organizzazione rimane limitato.

solvere i loro problemi di approvvigionamento alimentare a vari livelli. Tuttavia, la distribuzione limitata e disomogenea di terra e acqua rende impossibile lo sviluppo estensivo dell'agricoltura. Inoltre, le politiche economiche volte ad aumentare la produttività agricola comportano minori opportunità di lavoro nelle zone rurali. I paesi della regione dell'Asia centrale devono affrontare il compito di passare da un modello di sviluppo agrario-industriale a un modello di sviluppo industriale-agrario, che a sua volta richiede che le città svolgano un ruolo più importante come motori della crescita economica e dell'industrializzazione.

### Migrazione

Nell'Asia centrale, i russi si limitarono principalmente alla creazione di mezzi strutturali di controllo nella regione, come la costruzione di ferrovie e altri progetti infrastrutturali. Solo un piccolo gruppo dell'élite locale (principalmente kazaki, i vicini più prossimi della Russia) ha adottato la cultura russa. I principali centri urbani rimasero divisi in due parti non correlate: i centri dominati dai russi e le antiche città native. Questi confini artificiali servivano alle potenze coloniali impedendo l'unità etnica e religiosa e la mobilitazione di persone con interessi comuni. La migrazione internazionale del primo periodo sovietico ha contribuito a importanti cambiamenti nella demografia, nella composizione etnica e, successivamente, nel panorama politico dell'intera regione dell'Asia centrale e meridionale. La maggior parte di coloro che sono fuggiti dall'Asia centrale erano semi-nomadi uzbeki dalla zona pre-frontaliera del Tagikistan e uzbeki da altre province dell'Asia centrale sovietica emigrati durante gli anni 20 e la prima metà degli anni 30.

Il grande processo di migrazione musulmana dalla Russia e dall'URSS nel primo periodo sovietico ha avuto un impatto cruciale sulla riconfigurazione della società e della cultura musulmana in quello che conosciamo come l'Asia meridionale moderna e il Medio Oriente. La migrazione degli esuli del bolscevismo è stata causata dall'invasione dell'Armata Rossa e dal successivo conflitto militare e ha portato sofferenza e privazione alla regione. Tuttavia, da una prospettiva di ricerca translocale, questa migrazione emerge come un fenomeno complesso che sfida la visione statica della storia comunemente accettata in Asia centrale, che mette in relazione l'identità con una cultura, un'etnia e un territorio distinti, unici e fissi. Questa migrazione ha fornito ai principali attori più potere sociale e più opzioni e ha migliorato la loro capacità di realizzare vari schemi di vita e obiettivi sociali; non li ha lasciati come profughi indi-

fesi e ribelli sconfitti. Persone, idee, simboli e abilità sono state in grado di trasgredire i confini politici, di civiltà, nazionali, regionali, tecnici e di altro tipo conservatori.<sup>84</sup>

Le scarse opportunità di crescita agricola hanno determinato alti tassi di migrazione interna e/o esterna in Asia centrale. La migrazione interna consiste principalmente nel flusso di lavoro in eccedenza dalle aree rurali a quelle urbane. La riduzione delle opportunità di lavoro nelle aree rurali è stata finora attenuata dall'aumento della migrazione di manodopera esterna. Le opportunità per la migrazione esterna sono tuttavia instabili, poiché la crisi finanziaria ha comportato tagli di posti di lavoro nei paesi ospitanti come la Federazione russa. Nel 2009, il volume delle rimesse dalla Federazione Russa verso i paesi dell'Asia centrale è diminuito del 30%, ma nel 2010 è tornato al 92% del livello pre-crisi. Ulteriori misure della Federazione Russa per rafforzare la politica sull'immigrazione potrebbero stimolare la migrazione interna nella maggior parte dei paesi dell'Asia centrale, costringendo le loro città ad assorbire l'afflusso di manodopera in eccesso. Le città della regione, tuttavia, hanno una capacità limitata di diventare agenti di sviluppo urbano.

84 Stephan-Emmrich M., Philipp Schröder P. (2018), *Mobilities, Boundaries, and Travelling Ideas: Rethinking Translocality Beyond Central Asia and the Caucasus*, Open Book Publisher

## 2.3.4 \_ URBAN-RURAL DIVIDE: KAZAKISTAN

Il Kazakistan misura una superficie territoriale molto estesa (quasi 3 Km<sup>2</sup>), posizionandosi al secondo posto per estensione tra i paesi dell'Asia Centrale. Confina a nord con la Russia e possiede importanti frontiere in comune con la Cina, il Kirghizistan, il Turkmenistan e l'Uzbekistan.

Durante il periodo sovietico il Paese era inserito nell'economia pianificata delle Repubbliche socialiste, in particolare per la sua produzione agricola e per l'industria meccanica e pesante, oggi la maggiore ricchezza del Kazakistan, come per il Turkmenistan e gran parte dei paesi confinanti, sono le ingenti risorse petrolifere e di gas naturale.

**L'EVOLUZIONE ECONOMICA E TERRITORIALE**

Dal 1926 al 1989, la popolazione del Kazakistan è quasi triplicata: da 6 milioni a 16,5 milioni di persone. Durante questo periodo, in particolare dagli anni '50 agli anni '80, la crescita della popolazione del Kazakistan è stata principalmente influenzata da fattori naturali. Nonostante nel 1968 il paese abbia avuto un fenomeno migratorio negativo, gli alti tassi di natalità hanno impedito un impatto significativo sulla crescita della popolazione totale fino all'inizio degli anni '90. L'attenzione alle industrie estrattive nello sviluppo economico del Kazakistan ha portato a tassi di urbanizzazione più elevati rispetto al resto dell'Asia centrale. La quota della popolazione urbana in Kazakistan è cresciuta dal 43,7% nel 1959 al 50,3% nel 1970, al 53,5% nel 1979 e al 57,1% nel 1989. All'inizio degli anni '90, la popolazione del Kazakistan iniziò a diminuire a causa dell'emigrazione, compensata fino al 1993 da un nuovo aumento demografico. Dal 1991 al 2010, 6 milioni di persone si spostarono all'interno del paese e 3 milioni di persone emigrarono, il che significa che negli ultimi due decenni quasi 10 milioni di persone sono state coinvolte in qualche forma di migrazione, ovvero quasi il 58% della popolazione del Kazakistan del 1991.<sup>85</sup> Questo declino demografico continuò fino al 2002, determinando una diminuzione del 12,7% della popolazione del Kazakistan in dieci anni. Tuttavia, il Kazakistan aveva ancora la quota di popolazione urbana più alta dell'Asia centrale (circa il 55-56% nel 1999-2000). Il saldo della

<sup>85</sup> Urbanization in Central Asia: Challenges, issues and prospects, analytical report, Tashkent 2013, ESCAP, UNDP

migrazione esterna rimase positivo soprattutto nella parte meridionale e occidentale del paese, nonché nella città di Almaty. Negli ultimi 20 anni, 1.376.000 persone sono arrivate in queste regioni per prendere la residenza permanente; 810.000 di questo totale, pari al 59%, erano rimpatriati (circa 200.000 famiglie, secondo le statistiche ufficiali).<sup>86</sup>

Come già citato numerose volte, la crescita industriale ha influenzato molto lo sviluppo urbano del Kazakistan. Nel 1939 il Paese contava 28 città e 53 insediamenti di tipo urbano; nel 1945 il loro numero era salito rispettivamente a 38 e 100. La scala dell'urbanizzazione ha continuato a crescere nel dopoguerra, dando vita a 40 nuove città.

Inoltre, sul versante economico, la fiorente industria delle materie prime, che ha una posizione di grande rilevanza nel settore energetico mondiale, iniziò a sfruttare le riserve di materia prime solo recentemente, lasciando dunque notevoli margini di sviluppo. In particolare, lo sviluppo delle risorse minerarie e la creazione di industrie petrolifere, chimiche, metallurgiche e di estrazione del carbone hanno portato alla nascita di città come Shevchenko, New Uzen, Kentau, Tekeli, Karatau e Zhanatas. Nella regione dell'Irtysh e nel Kazakistan centrale, le nuove città includevano Abai, Saran, Shakhtinsk, Ekibastuz e altre.

Negli ultimi 20 anni, la dimensione spaziale della politica industriale del Kazakistan ha subito cambiamenti significativi: dallo sviluppo equilibrato ai cluster, dalla concentrazione della capacità industriale nelle grandi città e nei giacimenti petroliferi allo sviluppo assiale. La politica di industrializzazione e sviluppo regionale viene attuata in due modi. Il primo è l'allocazione efficiente dei settori prioritari dell'economia nelle regioni. Il secondo modo è la creazione di zone a rapida crescita basate sulle megalopoli e sulle aree circostanti. Gli agglomerati saranno la forma chiave dell'assetto territoriale del Kazakistan.

**L'ORGANIZZAZIONE E L'AMMINISTRAZIONE URBANA**

Lo sviluppo urbano in Kazakistan è caratterizzato dalla predominanza di piccole città (simile alla situazione uzbeka, con lo stesso tipo di classificazione delle città). Oggi questo gruppo comprende 59 città (o 67,8% del numero totale di città),

<sup>86</sup> Ibid

ma solo il 16% della popolazione urbana (1,42 milioni di persone) vive in esse. Un altro 11,3% della popolazione urbana vive in 11 città di medie dimensioni. La maggior parte della popolazione urbana del Kazakistan (72,7%) risiede in 17 grandi città, che costituiscono un quinto dei centri urbani del paese.

Il problema chiave dell'economia urbana del Kazakistan è la prevalenza di città monosettoriali e il contributo insignificante delle piccole città alla crescita economica del paese. L'industria del Kazakistan è concentrata principalmente nelle grandi città e nei centri regionali. La produzione industriale nei piccoli centri è rappresentata principalmente dal cibo, dall'industria dei combustibili e dalla produzione di materiali da costruzione. Mancano infrastrutture sufficienti, risorse di costruzione e personale qualificato.

Quasi tutte le piccole città del Kazakistan soffrono di un'elevata disoccupazione, un calo significativo del tenore di vita, migrazione verso l'estero, budget limitati e bassi investimenti, incapacità di mantenere le strutture sociali, scarsi collegamenti di trasporto e mancanza di elettricità e riscaldamento a causa dei bassi flussi di entrate. Nel 2002, circa il 40% delle imprese nelle città di piccole e medie dimensioni era inattivo per vari motivi.<sup>87</sup>

Nel 2009, il 73% delle reti elettriche, il 63% delle reti di fornitura di calore e il 54% delle reti di distribuzione del gas in Kazakistan hanno avuto bisogno di riparazioni o sostituzioni. Le perdite di energia termica hanno raggiunto il 17,5% a causa del degrado degli impianti.<sup>88</sup>

La maggioranza delle forniture centralizzate di calore, approvvigionamento idrico e reti fognarie sono logore. Lo stesso discorso si può applicare alla quantità di abitazioni in disuso o gravemente danneggiate. Secondo i dati statistici, due terzi delle reti elettriche urbane e metà della rete di gasdotti nelle città di piccole e medie dimensioni del Kazakistan richiedono riparazioni urgenti. Le utenze nelle piccole città sono per lo più non redditizie, quindi le piccole città hanno bisogno di sostanziali sussidi annuali dai budget per l'acquisto di olio combustibile, carbone e gas per la stagione di riscaldamento.

Ai sensi della legge Sulla struttura amministrativa e territoriale della Repub-

87 Concept of Kazakhstan's Regional Policy for 2002-2006 Regions of the Kyrgyz Republic and Kyrgyzstan National Statistics Committee, Ottobre 2012

88 Kazakhstan Statistics Agency. 2009.

blica del Kazakistan dell'8 dicembre 1993, le città sono suddivise nelle seguenti categorie:<sup>89</sup>

1. Città di livello nazionale città di particolare importanza nazionale o con una popolazione superiore a ..1 milione;
2. Città a livello dell'Oblast importanti centri economici e culturali che hanno una sviluppata infrastruttura industriale e sociale e una popolazione di oltre 50.000 abitanti;
3. Città a livello distrettuale comunità con aziende industriali, servizi pubblici, edilizia popolare, una rete ben sviluppata di strutture educative, culturali, educative, mediche e commerciali, con una popolazione di almeno 10.000 persone, in cui lavoratori industriali e d'ufficio e le loro famiglie costituiscono più di due terzi della popolazione totale.

### Mono-Cities

In Kazakistan, una mono-città è definita tale se oltre il 20% della sua popolazione lavora in un'industria. Le mono città facevano parte dell'economia pianificata e centralizzata e, quando il Kazakistan passò a un'economia di mercato e molte città di piccole e medie dimensioni iniziarono gradualmente a cadere in declino, (a causa principalmente della bassa competitività delle imprese locali) le mono-città continuarono ad esistere.

Le mono-città erano la spina dorsale industriale ed economica dei comuni. Costituiscono un modello di urbanizzazione ancora prevalente in Russia, anche se vulnerabile agli shock economici. Se l'azienda o l'industria vacilla o la domanda cala bruscamente per il prodotto, la città sperimenta una brusca recessione economica che si traduce nella perdita di salari, posti di lavoro e declino delle condizioni di vita, aumentando le tensioni sociali e possibilmente la violenza. In Kazakistan, il 9%-10% della popolazione vive in 27 mono-città in dieci diverse regioni; dieci mono-città sono nella sola provincia di Karaganda. Citando le statistiche di UNESCAP, le mono-città costituiscono il 16,8% della popolazione urbana del paese.

Le mono-città sono state oggetto di diversificazione economica da parte del governo kazako nell'ambito del Programma statale di sviluppo regionale 2020. Esse danno un contributo minimo all'economia poiché, come già ampiamente discusso, l'economia

89 Urbanization in Central Asia: Challenges, issues and prospects, analytical report, Tashkent 2013, ESCAP, UNDP

kazaka si sta concentrando maggiormente sui servizi globali e sul gas naturale.

Il Programma dello sviluppo delle mono-città ha quattro obiettivi identificati dall'Istituto di ricerca Euroasiatica situato in Almaty, la capitale del Kazakistan:

1. rendere le dimensioni delle mono-città proporzionate ai numeri della popolazione
2. diversificare maggiormente l'economia creando più SMEs
3. incrementare il lavoro nelle mono-città
4. attrarre lo sviluppo infrastrutturale

Il programma dovrebbe aumentare la produzione industriale delle mono-città del 20% e ridurre la povertà e il tasso di disoccupazione. Aumentare la mobilità del lavoro sarebbe difficile a causa della natura stessa delle mono-città, a meno che non vi sia un meccanismo di trasferimento in atto. Inoltre l'infrastruttura delle mono-città dovrebbe essere finanziata dal governo. Anche gli investimenti diretti esteri aumenterebbero i progetti infrastrutturali. Un esempio concreto è il progetto cinese della Belt and Road. Con la crescita, le città potrebbero iniziare a ospitare più di una singola industria dominante.<sup>90</sup>

## CONCLUSIONI

Dall'indipendenza, i paesi dell'Asia centrale hanno adottato approcci diversi allo sviluppo urbano per ristabilire i sistemi di amministrazione urbana e sostenere lo sviluppo sociale ed economico nelle aree urbane. Le dinamiche e i fattori alla base di questi processi variano da paese a paese, così come le politiche adottate dai governi nazionali per far fronte alle sfide dell'urbanizzazione. Eppure le seguenti sfide sono condivise da tutti i paesi dell'Asia centrale:

- Crescita naturale della popolazione relativamente elevata e opportunità di lavoro limitate nelle aree rurali, che producono migrazione verso città di grandi e medie dimensioni, nonché migrazione di manodopera fuori dal paese.
- Risorse idriche e territoriali limitate, in parte dovute alla natura senza sbocco sul mare della regione, che sollevano problemi di sicurezza alimentare e la necessità di aumentare l'efficienza in agricoltura, in particolare attraverso la

90 Brletich S. (2015), Kazakhstan's Urban Development Struggles with Mono-cities, Modern diplomacy

meccanizzazione e l'introduzione di nuove tecnologie.

- La crescente pressione sulle infrastrutture urbane, che è stata istituita durante l'era sovietica e ora si sta avvicinando alla fine della sua vita utile, richiede un investimento significativo per una revisione massiccia.
- La vasta area territoriale di paesi come Kazakistan, Uzbekistan e Turkmenistan, che lascia le città dell'Asia centrale isolate dalle reti urbane e dai mercati esteri e con conseguenti costi di trasporto e comunicazione elevati<sup>91</sup>

Ogni paese della regione, in un modo o nell'altro, deve affrontare un insieme di problemi legati allo sviluppo territoriale e alla costruzione di nuove strutture spaziali che ne sosterranno la crescita sociale ed economica a lungo termine.

I modelli di urbanizzazione osservati nei paesi dell'Asia centrale mostrano che la popolazione e l'economia urbane sono concentrate in un piccolo numero di grandi città. Le città di piccole e medie dimensioni, nonostante il loro numero e la loro importanza sociale come centri locali e regionali, contribuiscono in misura minore allo sviluppo economico della regione. Ciò è dovuto al fatto che l'Asia centrale nel periodo sovietico era subordinata all'intera economia sovietica, il che ha provocato l'emergere delle mono-città, il dominio delle industrie estrattive e la specializzazione nelle materie prime agricole tra i paesi in la Regione. Nel periodo di transizione, molti stati dell'Asia centrale hanno affrontato grandi difficoltà nel rimodellare i centri urbani a causa delle loro economie squilibrate. Le disparità socioeconomiche tra le regioni sono peggiorate e sono stati esposti i problemi delle città di piccole e medie dimensioni.

I modelli di urbanizzazione mista in Asia centrale riflettono in gran parte i diversi modelli di trasformazione sociale, economica e spaziale attuati dai paesi della regione. Ad esempio, sebbene il Kazakistan sia costituito principalmente piccole città, il governo si concentra sullo sviluppo di due o tre grandi città con un potenziale per diventare leader dello sviluppo nazionale, così come i centri regionali sono sostenuti come motori di sviluppo locale. Lo sviluppo di industrie estrattive ad alta intensità ha accresciuto il ruolo delle grandi e medie città come centri di produzione di risorse minerarie. Allo stesso tempo, c'è stata una diminuzione della proporzione della popolazione urbana nelle piccole città e della popolazione rurale. La situazione in Uzbekistan, invece, è caratterizzata da un'urbanizzazione irregolare in tutto il paese, dal ruolo dominante dell'agricoltura nell'economia nazionale e dal

91 Urbanization in Central Asia: Challenges, issues and prospects, analytical report, Tashkent 2013, ESCAP, UNDP

fatto che metà della popolazione in questi paesi vive in aree rurali. Entrambi i paesi, tuttavia, stanno ora adottando misure per passare dalla dipendenza dall'agricoltura a un modello di sviluppo orientato all'industria.

Tutti i paesi dell'Asia centrale stanno affrontando la stessa serie di problemi relativi alla manutenzione delle infrastrutture urbane:

- Rapido deterioramento delle reti e degli impianti di pubblica utilità
- Basso livello di consumo misurato delle risorse, limitando le entrate per investimenti futuri
- Arretratezza tecnologica del settore, compresa la scarsa attuazione di tecnologie e misure innovative per il risparmio energetico
- Inadeguato finanziamento non di bilancio di progetti di ammodernamento delle utenze

Nonostante i tentativi di riforma amministrativa, questi paesi non hanno ancora sviluppato un sistema efficace di amministrazione urbana. Non esiste una chiara divisione di autorità, competenze e responsabilità tra gli enti di governo locale. I poteri degli organi esecutivi municipali spesso non sono supportati da adeguate risorse finanziarie, di bilancio, amministrative e legali. Il principio del controllo centralizzato è ancora dominante, a scapito dell'autogoverno e della responsabilità locale. Allo stesso tempo, il governo centrale non ha né un incentivo né il desiderio di affrontare i problemi a livello cittadino. In generale, la mancanza di una politica di urbanizzazione globale aumenta il rischio di falsa urbanizzazione in questi paesi: rapida crescita della popolazione urbana non accompagnata da un simile tasso di creazione di posti di lavoro, che a sua volta impone una pressione eccessiva sulle infrastrutture urbane, l'occupazione e capitale sociale, così come l'ambiente.<sup>92</sup>

Queste grandi disuguaglianze tra le aree rurali e le capitali dei paesi dell'Asia centrale costituiscono un ostacolo per lo sviluppo agricolo e rurale, ma lo sono anche per la crescita e lo sviluppo sostenibili. La povertà è uno dei principali fattori di spinta per la migrazione rurale-urbana e transfrontaliera (in particolare dal Kirghizistan-Tagikistan-Uzbekistan verso il Kazakistan-Federazione Russa), insieme al fattore di 'attrazione' di salari/redditi molto più alti nel capitali e paesi di accoglienza. Sebbene sia stato dimostrato che le rimesse costituiscono una fonte di finanziamento molto importante per lo sviluppo di questi tre paesi, ci sono anche conseguenze sociali

<sup>92</sup> Urbanization in Central Asia: Challenges, issues and prospects, analytical report, Tashkent 2013, ESCAP, UNDP

negative in particolare dalla migrazione transfrontaliera. Inoltre, la migrazione urbana rurale potrebbe portare ad un aumento dei salari o dei redditi, ma nel caso in cui ci si trasferisca e persista la disoccupazione (o lavoro scadente con salari bassi), a volte significa sostituire la povertà rurale con la povertà urbana e lo sviluppo di aree marginali e povere delle città in espansione.

### 2.3.5 \_ URBAN-RURAL DIVIDE: UZBEKISTAN

L'Uzbekistan, essendo stato un tempo il centro dell'Antica Via della Seta, possiede numerosi monumenti storici appartenenti a quel periodo, arricchendo di storia alcune città disseminate sul territorio, come Samarcanda, Bukhara o Khiva. Anche grazie a numerosi flussi migratori passati, l'Uzbekistan risulta attualmente il paese dell'Asia Centrale più popolato. È inoltre un territorio ricco di risorse naturali, tra cui oro, rame, gas naturale, petrolio e uranio.

#### L'EVOLUZIONE ECONOMICA E TERRITORIALE

L'urbanizzazione in Uzbekistan è stata stimolata dall'industrializzazione e dalla migrazione di massa di persone da altre regioni dell'Unione Sovietica, sia durante la Seconda Guerra Mondiale che nel dopoguerra. Durante il periodo compreso tra gli anni 1966 e 1970, c'è stato un aumento della popolazione urbana (principalmente nella città di Tashkent, la capitale) a causa di un afflusso di persone dalla Federazione Russa, dall'Ucraina e da altre repubbliche sovietiche. Nella seconda metà degli anni '70, tuttavia, si verificò il processo opposto a causa dell'emigrazione di parte della popolazione non nativa (principalmente russa) dal paese, oltre che dalle città, anche dalle aree rurali.

L'Uzbekistan ha ereditato il quadro di sviluppo territoriale e distribuzione delle forze produttive che si focalizzava principalmente sulla soddisfazione dei bisogni dell'economia agricola e industriale. Il principio di base dello sviluppo spaziale dell'ex Unione Sovietica era quello di creare un complesso economico nazionale unificato. Nell'ambito di questa politica, sono stati collocati impianti industriali in Uzbekistan, soprattutto, per garantire l'esportazione di idrocarburi e risorse minerarie del paese, cotone e altre materie prime, nonostante le infrastrutture non fossero sufficientemente sviluppate.

All'inizio degli anni 90, l'economia basata sull'estrazione e il commercio delle materie prime dell'Uzbekistan era decisamente squilibrata, con un monopolio sulla produzione di cotone, infrastrutture industriali e sociali sottosviluppate e il consumo pro capite più basso dell'ex Unione Sovietica. La piccola percentuale di produzione

industriale nelle regioni ad alta crescita demografica (oblast di Andijan, Namangan, Fergana, Tashkent, Samarcanda, Kashkadarya, Khorezm e Bukhara) e il numero estremamente ridotto di impianti di produzione in Syrdarya, Djizak, Surkhandarya e Karakalpakstan hanno spianato la strada per squilibri a lungo termine.<sup>93</sup>

Il programma della privatizzazione delle piccole e medie imprese, uno dei punti focali dello sviluppo economico dell'Uzbekistan sin dalla dichiarazione della sua indipendenza, fu portato a termine nel 1996. Tuttavia l'applicazione dello stesso obiettivo non fu mai estesa alle grandi industrie statali, né tantomeno le garanzie amministrative e formali raggiunte fino a quel momento furono consolidate.

Per tentare di ovviare il problema, il governo uzbeko cercò di puntare tutto nel settore energetico, adottando una serie di riforme atte a trasformare in società corporative tutte quelle aziende coinvolte nell'estrazione petrolifera e del gas naturale.

Fino a marzo 2020, il cotone e il frumento invernale, storicamente le principali colture dell'Uzbekistan, erano strettamente gestiti dal governo uzbeko attraverso un sistema di monopsonio in cui lo stato fornisce input sovvenzionati, affitta terreni e acquista a un prezzo fisso a condizione che le quote di produzione siano rispettate<sup>94</sup>. Tuttavia, nel 2005, il governo dell'Unione europea ha iniziato a promuovere l'espansione e l'intensificazione della produzione di frutta e verdura fresca - di seguito colture ad alto valore (HVC) - tra le aziende agricole su larga scala note come fermer attraverso investimenti nel giardinaggio intensivo e nelle serre.<sup>95</sup>

Nel 2009, il governo dell'Uzbekistan ha deciso di riclassificare 965 grandi insediamenti rurali in città, il che ha comportato un aumento della popolazione urbana del paese di 4,4 milioni. Al 1° ottobre 2012, la popolazione urbana dell'Uzbekistan ammontava a 15.269.400, ovvero il 51,1% della popolazione totale.<sup>96</sup>

I problemi di urbanizzazione sono particolarmente rilevanti per l'Uzbekistan, che è il paese più densamente popolato della regione. Tuttavia, essa è distribuita in modo molto diseguale sul territorio del paese, a causa del clima e del terreno diversi, dell'ubicazione delle industrie, dell'accessibilità ai trasporti e delle comunicazioni. La più alta densità di popolazione è nelle oasi sviluppate e nelle aree ai piedi delle catene

93 Uzbek SSR, Enciclopedia, Tashkent, 1981

94 Istituto internazionale di ricerca sulla politica alimentare, 2020; Kandiyoti

95 Lombardozi L. (2020), Patterns of accumulation and social differentiation through a slow-paced agrarian market transition in post-soviet Uzbekistan, Journal of agrarian change

96 Statistical Review of Socioeconomic Development of Uzbekistan in January-September 2012. Comitato statale di statistica dell'Uzbekistan.

montuose, mentre le aree desertiche e semidesertiche sono molto scarsamente popolate (da 1 a 9 persone per km quadrato). Le politiche di sviluppo spaziale e urbano miravano ad eliminare le disparità tra le regioni e a creare nuove industrie orientate alla sostituzione delle importazioni e all'esportazione.

L'agricoltura, che in epoca sovietica aveva fatto dell'Uzbekistan uno dei maggiori produttori mondiali di cotone, resta ancora uno dei settori trainanti dell'economia. Purtroppo, gli enormi problemi legati alla progressiva desertificazione del Mare d'Aral e all'inquinamento dell'Amu Darya e del Syr Darya minacciano il già precario sistema di irrigazione e della gestione delle acque. Inoltre la componente demografica è in continua crescita, e nonostante l'apertura del mercato abbia beneficiato l'economia del paese, gran parte della popolazione continua a vivere nelle zone rurali del territorio.<sup>97</sup>

### L'ORGANIZZAZIONE E L'AMMINISTRAZIONE URBANA

In termini di popolazione, sviluppo socio-economico e funzionalità amministrativa ed economica, le città dell'Uzbekistan sono suddivise nei seguenti gruppi:

- città più grandi (con popolazione superiore a 1 milione)
- città maggiori (da 250.000 a 1 milione)
- grandi città (da 100.000 a 250.000)
- città di medie (da 50.000 a 100.000)
- città piccole (meno di 50.000)

L'Uzbekistan è dominato da città di piccole e medie dimensioni (69,7% del totale), che continuano a crescere. La maggior parte di queste città sono centri amministrativi di distretti con economie sottosviluppate che dipendono in gran parte da una o due imprese principali.

Oggi, le città di piccole e medie dimensioni (SMC) rappresentano il 34% della popolazione urbana totale (senza contare gli insediamenti di tipo urbano). Se si escludono le città aziendali (Uchkuduk, Zarafshan, Angren, Mubarak, Asaka), le restanti 97 SMC producono solo il 17,5% della produzione industriale del Paese. Esiste quindi un evidente squilibrio: la popolazione delle città di piccole e medie dimensioni rappresenta

<sup>97</sup> XV Legislatura, L'Asia centrale ex sovietica, servizio affari internazionali, volume 45, Maggio 2006

più di un terzo della popolazione urbana (e in crescita), ma generano meno di un quinto della produzione industriale nazionale. Il potenziale delle PMI come centri di sviluppo industriale rimane in gran parte inutilizzato. È quindi essenziale migliorare gli approcci alla formulazione, attuazione e monitoraggio di programmi per lo sviluppo socioeconomico dei distretti con un focus sulle città di piccole e medie dimensioni. In Uzbekistan, il tasso di usura delle reti di approvvigionamento idrico, fognario e termico è rispettivamente del 39, 20 e 19%. Oltre la metà delle linee del gas sotterranee vengono utilizzate oltre la loro vita utile standard. Le perdite stimate di riscaldamento, acqua potabile ed elettricità ammontavano rispettivamente al 60, 40 e 25%. All'attuale tasso di crescita della popolazione e dell'urbanizzazione, le città in Uzbekistan richiederanno un aumento dello sviluppo delle infrastrutture che richiedono importanti investimenti governativi, oltre a miglioramenti urbani, telecomunicazioni e strade. Questi benefici di queste misure, tuttavia, saranno limitati a meno che il sistema di gestione dell'infrastruttura non venga radicalmente riformato.<sup>98</sup>

### Il sistema agrario

Dal crollo dell'URSS e dall'indipendenza dell'Uzbekistan, il governo del paese ha cercato nuove forme organizzative per la produzione agricola. La riorganizzazione della produzione agricola in Uzbekistan ha comportato lo smantellamento di tutte le fattorie statali e collettive, con la creazione di imprese fermer (imprese familiari) come nuova unità di produzione. Per la maggior parte delle famiglie rurali era impossibile diventare fermer, poiché le grandi dimensioni delle proprietà terriere consentivano solo a circa il 5-10 per cento delle famiglie rurali di farlo. Il processo di selezione dei coltivatori ha favorito gli ex dirigenti agricoli, le persone con un'istruzione formale e coloro che potrebbero mobilitare capitali. Le famiglie rurali che non sono diventate fermer sono generalmente indicate come dehkan, contadini.

La dehkan è un'azienda agricola individuale o familiare sviluppatasi in Asia centrale. In Uzbekistan, gli appezzamenti domestici sono stati riclassificati come "fattorie dehkan" nel 1998, quando è stata approvata la legge sulle fattorie Dehkan. Circa il 60% di tutta la produzione agricola del paese proviene da fattorie dehkan. Le piccole fattorie dehkan coltivano ortaggi e allevano bestiame. Le colture su larga scala, come il grano e il cotone, sono generalmente coltivate in fattorie contadine più grandi. Tutti

<sup>98</sup> Urbanization in Central Asia: Challenges, issues and prospects, analytical report, Tashkent 2013, ESCAP, UNDP

i terreni agricoli in Uzbekistan sono di proprietà dello Stato. Mentre questa situazione consente allo stato di richiedere determinati standard di rendimento e produzione da aziende agricole più grandi, le aziende agricole dehkan sono libere da questo vincolo e possono coltivare qualunque cosa desiderino gli agricoltori. Inoltre, a differenza delle fattorie più grandi in cui i contratti di locazione devono essere rinnovati, i contratti di locazione per le fattorie dehkan sono possedimenti a vita e possono essere trasferiti tramite eredità. Non possono, tuttavia, essere venduti o dati in dono a qualcuno al di fuori della famiglia.

In tutti gli stati post-sovietici, il rovesciamento dei sistemi politici ed economici è stato accompagnato dalla decollectivizzazione dell'agricoltura e da una sorta di riforma agraria. Quest'ultima ha avuto luogo in varie fasi e forme, ma nella maggior parte la terra agricola dei paesi socialisti è stata infine privatizzata e ridistribuita. Di conseguenza, la maggior parte dei paesi post-socialisti ha ora una doppia struttura agricola, costituita da molte piccole aziende agricole che producono principalmente per la sussistenza, accanto a grandi imprese orientate al mercato, private o corporative. Tuttavia, contrariamente ad altri stati post-sovietici, i terreni agricoli in Uzbekistan non sono mai stati completamente privatizzati e il controllo statale sulla produzione e sul commercio è ancora estremamente elevato.

### Il sistema urbano

Per quanto riguarda le città, è possibile effettuare un'ulteriore classificazione che si basa sull'economia e sul settore principale di sussistenza: la capitale, le città secondarie e le cosiddette città satellite.<sup>99</sup>

Tashkent, la capitale, è indubbiamente la città più influente dell'Uzbekistan: basti solo pensare che l'indice di sviluppo della Regione di Tashkent è superiore di almeno due volte quello di ogni altra regione uzbeka. I servizi urbani e le infrastrutture la rendono la città leader della nazione, riuscendo anche a riversare la propria importanza e la propria attrattiva sulle altre città che vanno a formare il grande agglomerato urbano di Tashkent, tra cui Almalyk, Angren, Akhangaran, Yangiyul e Chirchik.

Le città secondarie sono sette, vale a dire Andijan, Namagan, Fergana, Sa-

99 ADB (2021), *Harnessing Uzbekistan's Potential Of Urbanization. National Urban Assessment*, disponibile in: <https://www.adb.org/documents/uzbekistan-national-urban-assessment>

markand, Bukhara, Karshi e Nuku. Le prime tre sono basate principalmente sull'agricoltura e l'industria, ma traggono un grande vantaggio anche dalla vicinanza con Tashkent, per quanto riguarda l'accesso al commercio e ai mercati. Samarkand e Bukhara, inoltre, sono anche importanti mete turistiche. Infine, Karhi e Nuku sono le città secondarie più svantaggiate: l'economia è prettamente basata sull'agricoltura, ma i livelli di qualità di vita e di opportunità di lavoro sono nettamente più bassi degli altri centri urbani.

Le città satellite, infine, sono quegli agglomerati urbani di medie dimensioni che si collocano attorno alle maggiori città per poter beneficiare di migliori collegamenti di consumo e produzione. Vi è la possibilità che una città satellite riesca a raggiungere uno status più elevato, vale a dire di ambiente urbano di medie-grandi dimensioni, con il rischio costante, però, del perpetuarsi del fenomeno incontrollato dello sprawl urbano a bassa densità.

### Economia

La situazione economica uzbeka ha radici storiche riconducibili al periodo sovietico e post-sovietico. Fin da prima dello scioglimento dell'URSS, infatti, l'economia del Paese era basata principalmente sull'agricoltura di sussistenza affiancata a un incontrollato commercio di beni e servizi, che correavano parallelamente a un'economia centralizzata.<sup>100</sup>

Questa contrapposizione è perdurata anche dopo la fine dell'era sovietica, che ha però generato il crollo di numerose attività industriali e, conseguentemente, la perdita di posti di lavoro e di servizi.

Un aspetto fondamentale per l'economia è la disponibilità e l'accessibilità di acqua potabile: le risorse uzbeke sono state sovente usurpate dai paesi a nord dei corsi d'acqua Sirdarya e Amudarya, come il Kirghizistan e il Tagikistan. Non a caso nel 2006 l'Uzbekistan riceveva il 79% della fornitura idrica originaria, pari a circa 55,07 miliardi di metri cubi annui.<sup>101</sup>

100 ADB (2021), *Harnessing Uzbekistan's Potential Of Urbanization. National Urban Assessment*, disponibile in: <https://www.adb.org/documents/uzbekistan-national-urban-assessment>

101 CER (2009). *Urbanization and industrialization in Uzbekistan: challenges, problems and prospects*, disponibile in: [https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03\\_land\\_admin\\_and\\_urban\\_devt/Urbanization\\_and\\_industrialization\\_in\\_Uzbekistan\\_challenges\\_\\_problems\\_and\\_](https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03_land_admin_and_urban_devt/Urbanization_and_industrialization_in_Uzbekistan_challenges__problems_and_)

La difficoltà nell'accesso alla fornitura d'acqua, affiancata all'emergenza climatica che è causa di una netta riduzione delle precipitazioni, ha inevitabili ripercussioni anche sull'economia del Paese. Un'irrigazione non sufficiente comporta il rallentamento e declino del settore agricolo, costringendo flussi migratori a movimenti da realtà rurali a realtà urbane.

Al 2012, solo il 17% della popolazione totale aveva accesso all'acqua corrente 24 ore su 24. Ad oggi, su più di 31 milioni di abitanti, 20,7 milioni hanno accesso all'acqua mediante impianti centralizzati, 13,5 milioni da connessioni interne all'abitazione e 7 milioni da connessioni esterne.<sup>102</sup>

L'agricoltura è intaccata dalla siccità, ma al contempo la popolazione rurale è in continuo aumento, il che significa che vi è una crescita demografica di una parte di popolazione che, però, vive di un settore in forte crisi, destinata quindi a vedere aumentare il proprio status di povertà.

Il governo si trova costretto ad agire: innanzitutto vi è un disincentivo a proseguire con le cosiddette fattorie shirkat, ex tenute statali, composte da campi, insediamenti e installazioni agricole e gestite da una vera e propria comunità. Al posto di questa soluzione, il governo sostiene invece la nascita di fattorie private maggiormente attrezzate e tecnologicamente avanzate. D'altro canto, però, la presenza di macchinari comporta una minore necessità di manodopera umana e, quindi, l'aumento della disoccupazione. Il risultato è quindi l'inutilizzo di eccessive risorse di lavoro rurali.<sup>103</sup>

La soluzione che appare più conveniente è quindi la nascita di piccole imprese rurali che possano permettere il miglioramento di servizi grazie anche a un crescente lavoro esterno e a un processo agricolo sostenuto dall'allevamento di bestiame.

Non è però possibile considerare questa come una soluzione totalitaria: un Paese come l'Uzbekistan non può avere come forza trainante della propria economia le piccole imprese. L'assenza di grandi città industriali, inoltre, è causa di una lenta modernizzazione.

Circa il 38% della popolazione urbana vive infatti in città medio-piccole, ovvero inse-

prospects.pdf

102 ADB (2021), Harnessing Uzbekistan's Potential Of Urbanization. National Urban Assessment, disponibile in: <https://www.adb.org/documents/uzbekistan-national-urban-assessment>

103 CER (2009). Urbanization and industrialization in Uzbekistan: challenges, problems and prospects", disponibile in: [https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03\\_land\\_admin\\_and\\_urban\\_devt/Urbanization\\_and\\_industrialization\\_in\\_Uzbekistan\\_challenges\\_\\_problems\\_and\\_prospects.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03_land_admin_and_urban_devt/Urbanization_and_industrialization_in_Uzbekistan_challenges__problems_and_prospects.pdf)

diamenti sovente privi di ambienti urbani.

Negli ultimi anni sono nate introdotte tre entità di sviluppo che si occupano della supervisione dell'uso del suolo e della pianificazione urbana:<sup>104</sup>

1. SUE (State Unitary Enterprise), si occupa dell'organizzazione della documentazione urbanistica;
2. O'zdavyerloyiha Agency, coinvolta nella realizzazione di masterplan, piani regolatori e specializzata negli usi di suolo urbani;
3. SUE O'zshaxarsozlik LITI, coinvolta nei piani regolatori di tutte le regioni ad eccezione di quella di Tashkent.

Tuttavia, il sistema di gestione dell'urbanizzazione risulta ancora insufficiente. La politica continua ad agire in un'ottica regionale, piuttosto che urbana (con una particolare attenzione alla realtà agricola e rurale). Il modello sovietico prevedeva prima la nascita di un'industria e poi di una città attorno ad essa, che però vede il proprio decadimento con la chiusura dell'industria (destino comune a molte realtà post sovietiche). I masterplan e i piani regolatori gestiti dalle entità di sviluppo si basano su un'impostazione ingegneristica e progettuale, non proponendo quindi reali e concrete soluzioni di sviluppo urbano.<sup>105</sup>

### Housing

Alcuni programmi per l'edilizia, come il Young Family Program (2007), il Rural Housing Program (2009, poi riformato nel 2017) e l'Urban Affordable Housing Program (2017) hanno permesso, nell'ultimo decennio, la nascita annua di circa 16000 unità immobiliari. Considerando anche le unità non connesse a questi programmi, si arriva a una stima di circa 90000 unità (di 80 metri quadri l'una) nel decennio 2010-2020.

I programmi messi in atto sono una conseguenza del forte deficit abitativo e della necessità di ovviare ad assembramenti e sovraffollamenti, per sanare condizioni di vita al momento molto fragili. I dati ricavati fino ad oggi risultano però essere ancora

104 ADB (2021), Harnessing Uzbekistan's Potential Of Urbanization. National Urban Assessment, disponibile in: <https://www.adb.org/documents/uzbekistan-national-urban-assessment>

105 CER (2009). Urbanization and industrialization in Uzbekistan: challenges, problems and prospects", disponibile in: [https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03\\_land\\_admin\\_and\\_urban\\_devt/Urbanization\\_and\\_industrialization\\_in\\_Uzbekistan\\_challenges\\_\\_problems\\_and\\_prospects.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03_land_admin_and_urban_devt/Urbanization_and_industrialization_in_Uzbekistan_challenges__problems_and_prospects.pdf)

insufficienti se paragonati alla domanda di alloggi che è invece in continuo aumento. Prima del 1991, anno dell'indipendenza dall'URSS, i terreni urbani e rurali erano di proprietà del governo: soltanto le unità abitative rurali erano già private. Dopo l'indipendenza è cominciata una fase di privatizzazione delle proprietà residenziali al punto che, ad oggi, essa si estende al 95% del patrimonio abitativo immobiliare, causando l'incentivo dell'industria delle costruzioni e anche la nascita di associazioni non governative di proprietari di case.<sup>106</sup>

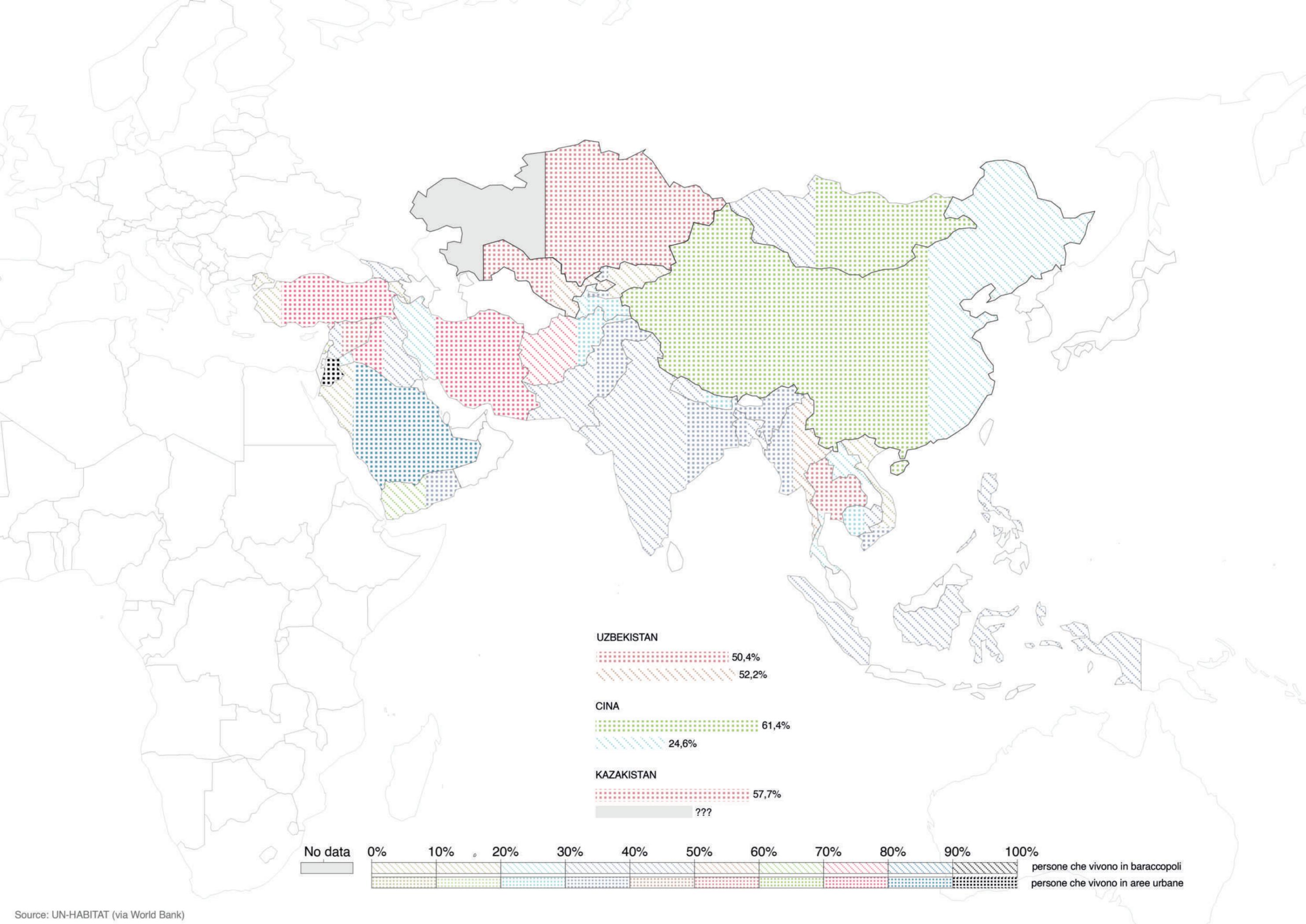
I prezzi di mercato, soprattutto nella capitale Tashkent, risultano essere molto alti rispetto al reddito medio della popolazione, che quindi possono vedere garantita la vita in un'unità abitativa soltanto grazie alla privatizzazione post sovietica che li ha resi proprietari. I bassi redditi e i costi di vita elevati, però, sono un ulteriore ostacolo per quella che è la manutenzione e il miglioramento del parco alloggi. La presenza di un'unità immobiliare non garantisce quindi migliori condizioni di vita, nonostante vengano messi in atto, da parte del governo uzbeko, sempre più incentivi e aiuti economici. Tra questi, l'Uzshahar Qurilish Invest LLC è l'ente nazionale che si occupa del settore immobiliare, ricevendo dallo stato dei sussidi che, tramite l'approvazione del comitato della Mahalla (associazione di comunità residenziale), permette l'accesso a mutui da investire nelle unità abitative.<sup>107</sup>

Non solo la vita nelle realtà urbane, e in particolare a Tashkent, è nettamente più costosa ed economicamente impegnativa rispetto alle aree rurali: la privatizzazione post sovietica ha agito tramite la vendita di alloggi fino a quel momento pubblici a prezzi molto bassi, ma il trasloco da una realtà rurale alla realtà urbana necessita di un altro ingente investimento economico che spesso ricade nell'inaccessibilità del mercato<sup>108</sup>. Il risultato è, quindi, un'urbanizzazione sempre più lenta, che non riesce a stare al passo con la domanda in continuo aumento e che, parallelamente, deve tener conto degli immobili già esistenti e della manutenzione (e quindi dei costi) che essi richiedono.

106 ADB (2021), *Harnessing Uzbekistan's Potential Of Urbanization*. National Urban Assessment, disponibile in: <https://www.adb.org/documents/uzbekistan-national-urban-assessment>

107 ADB (2021), *Harnessing Uzbekistan's Potential Of Urbanization*. National Urban Assessment, disponibile in: <https://www.adb.org/documents/uzbekistan-national-urban-assessment>

108 CER (2009). *Urbanization and industrialization in Uzbekistan: challenges, problems and prospects*, disponibile in: [https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03\\_land\\_admin\\_and\\_urban\\_dev/Urbanization\\_and\\_industrialization\\_in\\_Uzbekistan\\_challenges\\_\\_problems\\_and\\_prospects.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03_land_admin_and_urban_dev/Urbanization_and_industrialization_in_Uzbekistan_challenges__problems_and_prospects.pdf)



Source: UN-HABITAT (via World Bank)

## 2.4 \_ TIMELINE RIASSUNTIVA DEI DUE FENOMENI

In questa linea del tempo si cerca di riassumere gli avvenimenti più importanti avvenuti nell'ultimo secolo, cercando di classificare il loro impatto sul territorio in una scala compresa tra il locale e il globale. A primo impatto potrebbe sembrare che gli eventi collegati ai due distinti fenomeni siano completamente disconnessi, come se appartenessero a due epoche temporali indipendenti tra loro. Andando più nello specifico, si può delineare un collegamento causale tra i due, dove uno precede l'altro.

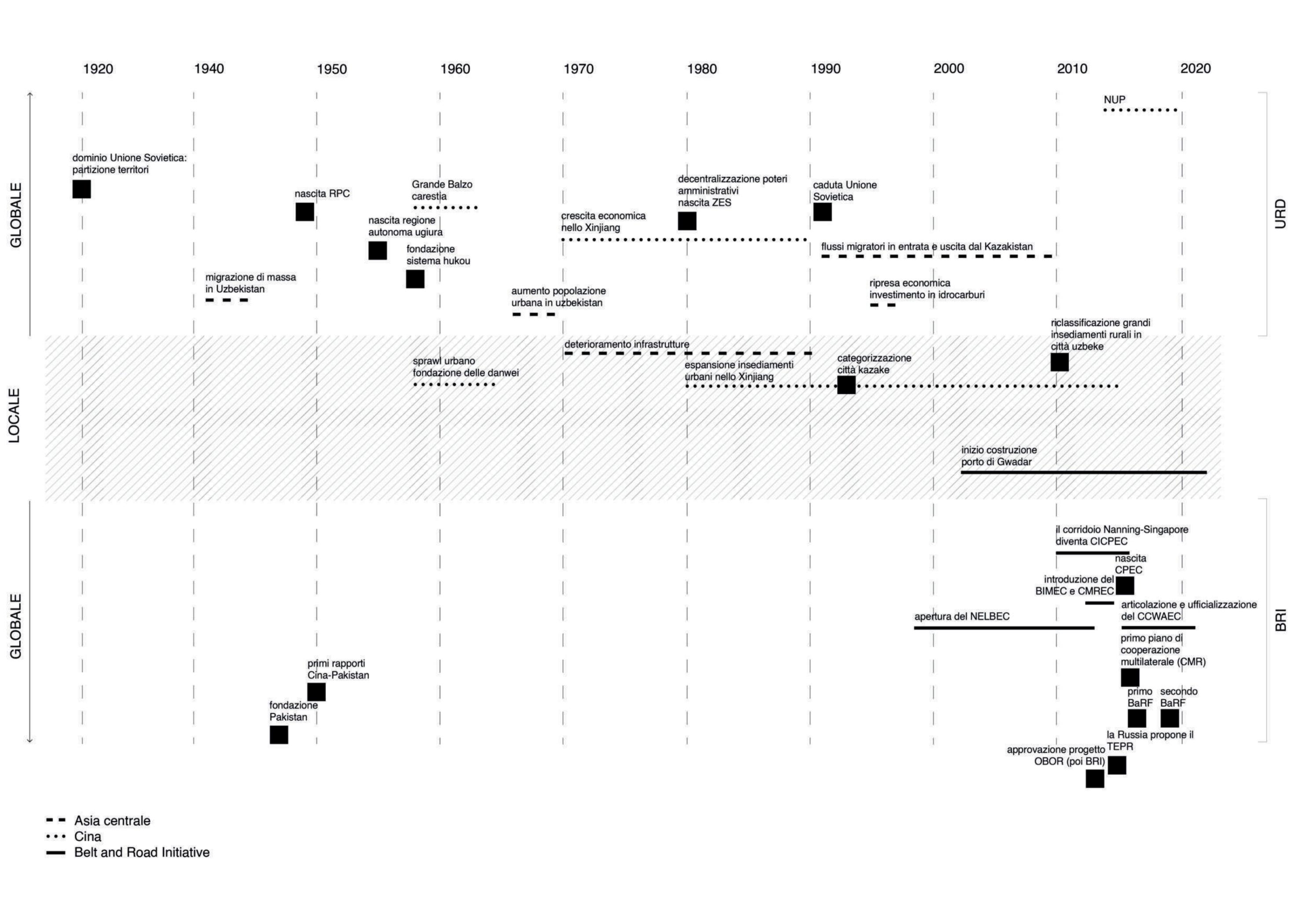
Da una parte troviamo la Cina, dove i forti sistemi restrittivi dettati principalmente dall'hukou hanno creato forti disuguaglianze tra le zone urbane e rurali in termini di povertà, accessibilità e cultura. La migrazione verso le zone urbane, con l'obiettivo di ottenere un posto di lavoro e un tenore di vita migliore, dà quindi vita a un forte sprawl urbano e alla necessità cinese di espandere la propria economia verso altri territori. Un processo lento e graduale che trova la sua realizzazione nell'iniziativa della Belt and Road: quest'espansione globale, oltre ad avere obiettivi economici, infrastrutturali, ed economici, influisce enormemente anche sulle numerose culture presenti in tutta l'Asia. Ne è un esempio lampante lo Xinjiang, la regione autonoma che più patisce il forte contrasto tra la cultura locale e l'intento di globalizzazione portato avanti dalla Cina.

Una situazione simile la troviamo nelle Repubbliche dell'Asia centrale. Anche in questo contesto la disuguaglianza tra insediamenti urbani e rurali è molto forte, soprattutto dal punto di vista della povertà. Le monocittà ereditate dall'Unione Sovietica hanno creato forti squilibri a livello della popolazione e della produzione: le grandi città hanno una forte componente demografica e una scarsa fonte di manodopera, mentre nelle piccole città avviene il contrario. Come in Cina, questa composizione urbana comporta una migrazione dal rurale all'urbano, con la differenza che in questo caso i posti di lavoro scarseggiano. È qui che entra in gioco la BRI, che grazie ai suoi progetti può risanare le deteriorate infrastrutture e offrire posti di lavoro, mediando anche alla necessità cinese di espandere il proprio mondo economico.

Tuttavia le risorse cinesi impiegate nei paesi dell'Asia centrale, rischiano di creare un forte divario tra le città toccate direttamente dall'iniziativa e quelle più distanti, aumentando così la situazione di uguaglianza che caratterizza tutto il paese, discorso che può essere applicato anche nello stesso territorio della Cina. Questi due grandi eventi che hanno caratterizzato la modificazione del territorio nell'Asia Central e nella Cina, hanno certamente ripercussioni sul tessuto urbano, e possono quindi essere tradotte

e scomposte in elementi più piccoli che compongono entrambi i fenomeni.

L'obiettivo di questa ricerca è quindi quello di analizzare due questioni vaste come l'Urban-rural divide e la Belt and Road Initiative, mettendole in relazione attraverso una lettura a scala locale di alcuni casi studio selezionati: Khorgos, Urumqi, Xi'an e Tashkent.



### 3. FASE DI ANALISI

#### 3.1 \_ CONFRONTO TRA LA BELT AND ROAD INITIATIVE E L'URBAN-RURAL DIVIDE

##### 3.1.1 \_ Obiettivi e opportunità dei due fenomeni sui territori dei casi studio

#### SDGs

Nel 2015 gli Stati Membri delle Nazioni Unite hanno stipulato un programma d'azione denominato Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, che prevede 17 obiettivi (SDGs, Sustainable Development Goals) da raggiungere nell'arco di 15 anni, che si accostano ai precedenti Obiettivi di Sviluppo del Millennio (MDGs, Millennium Development Goals) il cui raggiungimento era stato fissato entro il 2015.

Nello specifico, i 17 obiettivi sono:

1. Porre fine ad ogni forma di povertà nel mondo;
2. Sconfiggere la fame;
3. Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età;
4. Fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti;
5. Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze;
6. Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico-sanitarie;
7. Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni;
8. Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti;
9. Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile;

## 3.1.1 \_ OBIETTIVI E OPPORTUNITÀ DEI DUE FENOMENI SUI TERRITORI DEI CASI STUDIO

10. Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni;
11. Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili;
12. Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo;
13. Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico;
14. Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile;
15. Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre;
16. Pace, giustizia e istituzioni forti;
17. Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile.

**BRI e SDGs**

La Belt and Road Initiative coinvolge circa 65 paesi, ovvero il 60% della popolazione mondiale, il 30% del prodotto lordo mondiale e il 40% del commercio mondiale (nonché il 50% della popolazione che vive in sotto la soglia di povertà estrema)<sup>109</sup>. Un'iniziativa a così grande scala assume il ruolo di importante contributo al raggiungimento dei SDGs, motivo per cui, nella redazione del documento ufficiale sulla Belt and Road Initiative, sono stati individuati principi e obiettivi comuni con l'Agenda 2030. Lo stesso Presidente Xi Jinping, nel 2016, ha espresso la volontà della Cina di collaborare al successo dell'Agenda 2030. La BRI può quindi apparire come una piattaforma aperta e inclusiva per la cooperazione internazionale allo sviluppo. Sia l'Agenda 2030 che la BRI sono guidate, o quantomeno si trovano in linea, dalla Carta delle Nazioni Unite. Entrambi i progetti, inoltre, si basano sulla volontà di essere armoniosi e inclusivi, favorendo il dialogo tra diverse civiltà in un'ottica il più possibile sostenibile.

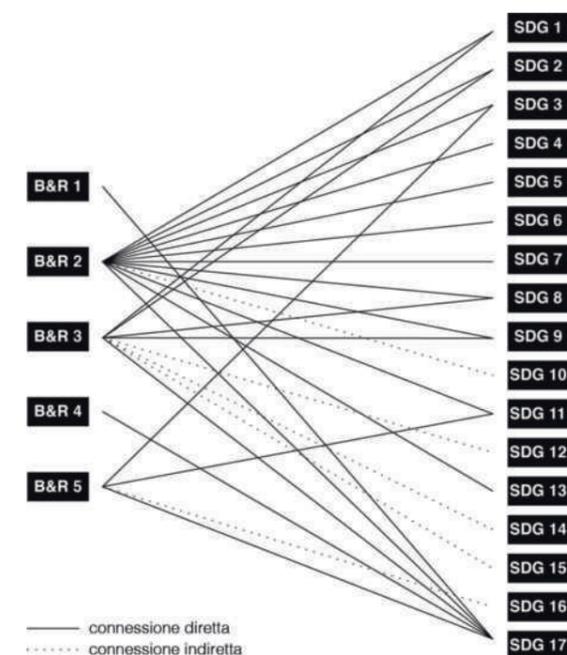
Nella redazione della BRI sono state individuate cinque aree prioritarie per la cooperazione internazionale allo sviluppo, che sono state poi connesse (in maniera diretta e indiretta) ai diversi SDGs:<sup>110</sup>

<sup>109</sup> Hong P. (2017). Strengthening national policy capacity for jointly building the Belt and Road towards the Sustainable Development Goals. A capacity development project financed by UN Peace and Development Trust Fund, disponibile in: [https://www.un.org/en/unpdf/assets/pdf/PDF-SDG-2016-02%20cdas\\_beltandroadb.pdf](https://www.un.org/en/unpdf/assets/pdf/PDF-SDG-2016-02%20cdas_beltandroadb.pdf)

<sup>110</sup> Hong P. (2017). Strengthening national policy capacity for jointly building the Belt and Road towards the Sustainable Development Goals. A capacity development project financed by UN Peace and Development Trust Fund, disponibile in: [https://www.un.org/en/unpdf/assets/pdf/PDF-](https://www.un.org/en/unpdf/assets/pdf/PDF-SDG-2016-02%20cdas_beltandroadb.pdf)

## 3.1.1 \_ OBIETTIVI E OPPORTUNITÀ DEI DUE FENOMENI SUI TERRITORI DEI CASI STUDIO

- B&R1: Coordinamento delle politiche, compresa la creazione di un meccanismo di comunicazione e scambio di politiche macro intergovernative multilivello;
- B&R2: Connettività delle strutture, compreso il miglioramento della connettività di infrastruttura piani di costruzione e sistemi tecnici standard tra i paesi lungo la Belt and Road;
- B&R3: Commercio senza ostacoli, compreso il miglioramento investimento e commercio facilitazione, rimuovendo gli ostacoli agli investimenti e agli scambi e garantendo l'attuazione del Accordo di facilitazione commerciale dell'OMC;
- B&R4: Integrazione finanziaria, compresa la costruzione di un sistema di stabilità monetaria, sistema di investimento e finanziamento e sistema di informazioni creditizie in Asia;
- B&R5: Legame tra persone, compresa la promozione di scambi culturali e accademici, scambi di personale, cooperazione con i media, scambi di giovani e donne e servizi di volontariato, turismo in espansione e condivisione di informazioni sull'epidemia e scambio di tecnologie di prevenzione e cura.



Contributo della Belt and Road Initiative al raggiungimento dei Sustainable Development Goals.

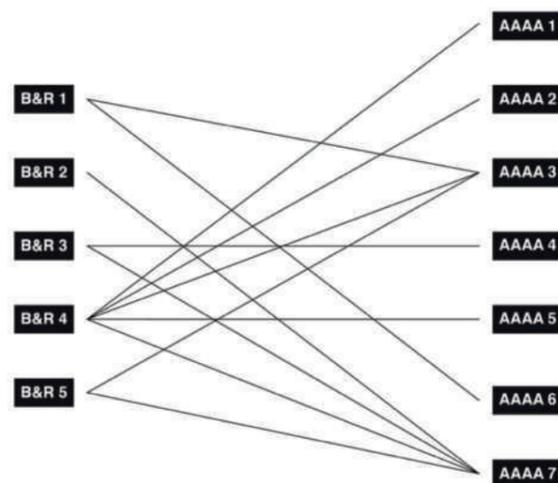
SDG-2016-02%20cdas\_beltandroadb.pdf

Un ulteriore implemento all'Agenda 2030 è dato dal Programma di Azione di Addis Ababa (Addis Ababa Action Agenda, AAAA), che vuole fornire un quadro globale per il finanziamento dello sviluppo sostenibile, in particolar modo per quanto riguarda le dimensioni economiche, sociali e ambientali. Il progresso in questi tre aspetti è spinto innanzitutto dalla presenza del fenomeno della connettività. Per quanto riguarda la dimensione economica, la connettività favorisce l'integrazione di attività e risorse economiche, permettendo una migliore organizzazione e distribuzione delle risorse; la dimensione sociale ne ricava invece inclusività sociale (e quindi anche maggiore uguaglianza) grazie alla presenza di nuove infrastrutture; infine, la dimensione ambientale ricava i maggiori benefici da progetti sostenibili che possano andare a opporsi anche al cambiamento climatico.

L'AAAA prevede sette aree di azione, vale a dire:

- AAAA 1: risorse pubbliche nazionali;
- AAAA 2: affari e finanza privata nazionale e internazionale;
- AAAA 3: cooperazione internazionale allo sviluppo;
- AAAA 4: commercio internazionale come motore di sviluppo;
- AAAA 5: debito e sostenibilità del debito;
- AAAA 6: affronto dei problemi sistemici;
- AAAA 7: scienza, tecnologia, innovazione e rafforzamento delle capacità.

Anche in questo caso la Belt and Road Initiative si propone come sostenitrice del Programma di Azione di Addis Ababa, connettendone in maniera sempre più stretta le cinque aree prioritarie per la cooperazione internazionale.



*Contributo della Belt and Road Initiative al raggiungimento degli obiettivi dell'Addis Ababa Action Agenda.*

L'impegno comune tra la BRI e l'Agenda 2030 risulta essere vantaggiosa per entrambe le parti: il contributo della BRI permette agli SDGs di agire tramite un'influenza positiva soprattutto sulle questioni socialmente critiche, come la disuguaglianza; dall'altro lato, la BRI ha tra i primi obiettivi quello di scostarsi dalla visione di avere soltanto interessi politici ed economici: riuscire quindi a collaborare con l'Agenda 2030 permetterebbe all'iniziativa cinese di migliorare l'immagine della Cina e di conquistare la fiducia dei Paesi coinvolti.<sup>111</sup>

### I RISCHI DELLA BRI

Come detto in precedenza, gli obiettivi della Belt and Road Initiative sono molteplici: uno dei ruoli principali ricoperti dalla Cina è quello di maggiore finanziatrice e attrice di investimenti. I paesi interessati e coinvolti nel progetto coprono tre continenti e sono più di sessanta (sebbene non esista un elenco ufficiale). La bravura dello stato Cinese risiede nel mirare in maniera specifica alle esigenze dei singoli stati, nonostante siano numerosi e molto diversi tra loro. Questa strategia non solo permette di agire miratamente alle diverse problematiche, bensì stabilisce anche un meccanismo di fiducia negli stati interessati, rafforzando notevolmente i rapporti con i paesi partner e ricoprendo un ruolo fondamentale nell'ambito della cooperazione internazionale. Agire con un numero così alto di paesi partner, in contesti spesso molto diversi da loro, comporta una serie di rischi che devono essere tenuti costantemente sotto controllo.

<sup>111</sup> Horvath B. (2016). Identifying Development Dividends along the Belt and Road Initiative: Complementarities and Synergies between the Belt and Road Initiative and the Sustainable Development Goals, disponibile in: <https://www.undp.org>

Categoria di rischio	Rischi
Politico	Instabilità politica; assenza o incertezza su un quadro istituzionale, politico, giuridico e normativo legittimo, coordinato e dotato di capacità sufficienti.
Sociale	Mancanza di accettazione sociale o inclusività del progetto; rispetto inadeguato per le condizioni di lavoro e di vita, comunità, salute, sicurezza e protezione, diritti delle popolazioni indigene, patrimonio culturale, diritti di proprietà fondiaria e regole di reinsediamento volontario
Ambientale	Degrado ambientale, perdita di biodiversità, mancanza di sostenibilità o di efficienza nella gestione delle risorse naturali, in un'adeguata prevenzione dell'inquinamento
Macroeconomico	Instabilità finanziaria come inflazione, tasso di cambio e volatilità dei tassi di interesse; squilibri finanziari crescenti; fragilità dei sistemi finanziari
Reputazionale	Reputazione o percezione negativa della Cina e delle sue motivazioni; preoccupazioni sul ruolo dei partner internazionali

*Rischi legati all'iniziativa Belt and Road<sup>112</sup>*

### URD e SDGs

Le zone rurali che contengono la maggior parte delle risorse naturali del pianeta si stanno esaurendo e degradando a scapito di profitti industriali ed economici, oltre che ad ospitare quella parte della popolazione che ha un tasso di povertà infinitamente più elevato di quello registrato nelle zone urbane. Così come esposto nel paragrafo precedente riguardante la BRI, è possibile associare lo sviluppo rurale ed industriale, e il loro relativo divario, ai SDGs proposti nell'Agenda 2030. Tramite il contenuto del World Social Report del 2021, pubblicato dalla UN DESA, è possibile analizzare il fenomeno dell'urban-rural divide sotto un'ottica sostenibile.

### SDG 8-9

Come punto di partenza, è interessante associare lo sviluppo rurale ai SDGs 8 e 9 (crescita economica sostenibile e infrastrutture resilienti). Le politiche economi-

<sup>112</sup> The World Bank (2019), *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*, disponibile in: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>

che sono rappresentate da diversi modelli in tutto il mondo, tuttavia è innegabile che il progresso economico comporti una modernizzazione del mercato e una conseguente diversificazione dei settori lavorativi. Con la crescita della città, il settore agricolo al contrario si ridimensiona e viene sostituito dalla produzione che a sua volta lascia spazio al settore dei servizi. Questa inevitabile trasformazione influenza enormemente la struttura della città e la sua popolazione: le persone migrano da zone rurali a zone urbane e le connessioni infrastrutturali vanno ripianificate. La tendenza di urbanizzazione più comune comporta la nascita di complessi industriali nelle aree meno sviluppate, che ovviamente intaccano le realtà rurali, costruendo nuove reti ferroviarie e stradali per migliorare il flusso di merci e persone. È un fenomeno che va rigorosamente pianificato a livello urbano, per evitare che si creino problematiche ambientali e sociali, come l'inquinamento, la congestione del traffico e baraccopoli urbane. Questo processo incontrollato comporta una crescente emarginazione economica, sociale e politica, delle zone rurali.

Per portare avanti uno sviluppo calibrato delle zone urbane è quindi importante utilizzare il medesimo approccio per le zone rurali e la loro produzione agricola, incrementandone la tecnologia, l'accessibilità, le connessioni e i finanziamenti.

### SDG 1-5-10

Come anticipato precedentemente, la povertà è un problema riguardante le realtà rurali, dovuto principalmente alla difficoltà di accessibilità ai servizi disponibili nelle aree urbane. I paesi dove la povertà (SDG 1) e le disuguaglianze (SDGs 5 e 10) rurali sono ridotte, hanno investito in infrastrutture e servizi pubblici. È di fondamentale importanza quindi sostenere lo sviluppo infrastrutturale parallelamente a quello urbano e rurale, aggiornando costantemente strade, elettrificazione, servizi igienico-sanitari, reti di smaltimento, istruzione, assistenza sanitaria e colmare il divario digitale nelle aree rurali per sradicare la povertà estrema e ridurre le disparità tra zone rurali e urbane.

### SDG 6-7-13

La rapida crescita delle città degli ultimi decenni, oltre ad aumentare le disuguaglianze tra urbano e rurale, ha portato a un notevole impoverimento, degrado e inquinamento dell'ambiente e delle risorse naturali. L'espansione degli insediamenti

urbani e le rispettive acque reflue, sono la principale fonte di inquinamento dei corpi idrici nelle aree rurali, che spesso non vengono trattate. Molte aree rurali, ad esempio, sono dotate di un trattamento delle acque reflue in loco, senza appartenere ad alcun sistema fognario generale. Sebbene i sistemi in loco possano essere adatti alle aree rurali a bassa densità di popolazione, la loro gestione può essere costosa e complessa, spesso con conseguente abbandono dei rifiuti. Anche la costruzione di nuove infrastrutture può creare problemi per quanto riguarda la gestione delle risorse dell'acqua e il rispettivo inquinamento. Risaie e campi, venendo asfaltati, riducono la disponibilità di acqua nelle aree rurali e aumentando il rischio di inquinamento dovuto dal run-off.

### SINERGIA E TRADE-OFF

Dopo l'analisi dei vari fenomeni di urbanizzazione e sviluppo delle aree di interesse, è possibile individuare lo sviluppo infrastrutturale come fattore più influente a livello urbano e sostenibile, da cui derivano le restanti dinamiche elencate precedentemente. Lo schema seguente riporta le varie relazioni create ed estrapolate grazie al SDG Interlinkages Tool, che le divide in relazioni sinergiche e di trade-off. Il sito utilizzato prevede la selezione di alcuni target (in nero), selezionati come i più caratteristici dello sviluppo infrastrutturale:

- 2.4 Costruire sistemi di produzione agricola sostenibili
- 6.2 Garantire l'accesso universale igienico-sanitario
- 7.1 Garantire l'accesso universale alle fonti energetiche
- 8.1 Promuovere la crescita economica inclusiva
- 9.1 Promuovere lo sviluppo infrastrutturale resiliente
- 9.2 Promuovere l'industrializzazione sostenibile
- 11.1 Garantire l'accesso universale all'edilizia abitativa urbana e ai servizi di base
- 11.2 Garantire l'accesso universale a sistemi di trasporto sostenibili
- 11.6 Ridurre gli impatti ambientali urbani

In seguito lo strumento procede a connetterli con i restanti target dei vari SDGs (sono stati esclusi quelli appartenenti agli SDGs 3, 4, 5, 12, 14, 15, 16, 17, poiché non particolarmente influenti nel nostro campo di ricerca), creando una rete di relazioni sinergiche (fig. 1) e di altre di trade-off (fig. 2). La doppia linea rappresenta relazioni biunivoche mentre la linea singola quelle univoche.

La relazione tra una città sostenibile in cui tutti abbiano accesso ad una residenza urbana con i servizi base (11.1), una crescita economica inclusiva (8.1), uno sviluppo infrastrutturale sostenibile con accesso ad acqua potabile ed energia (9.1, 9.2, 6.1, 6.2, 7.1), viene ulteriormente rafforzata tramite l'incremento della produzione agricola, e da un retrofit industriale basato su una tecnologia pulita e efficiente sotto il profilo delle risorse (2.3, 8.7, 9.4). Il progresso industriale risulta sostenibile e resiliente (9.2, 9.a, 9.c) se accompagnato da un'efficienza energetica adeguata, con una manodopera regolamentata uguale per tutti (7.3, 10.5). Il miglioramento delle risorse energetiche inoltre (7.1), ridurrebbe la fame e la povertà presenti nelle città (1.1, 1.2, 2.1, 2.2), oltre che incentivare una crescita economica inclusiva (8.1). Quest'ultima è strettamente collegata all'accesso ai trasporti e al conseguimento di sistemi di produzione agricola sostenibili (11.2, 2.4), con un conseguente miglioramento delle attività economica, di inclusività, e della gestione delle acque (8.2, 8.a, 10.b, 6.a).

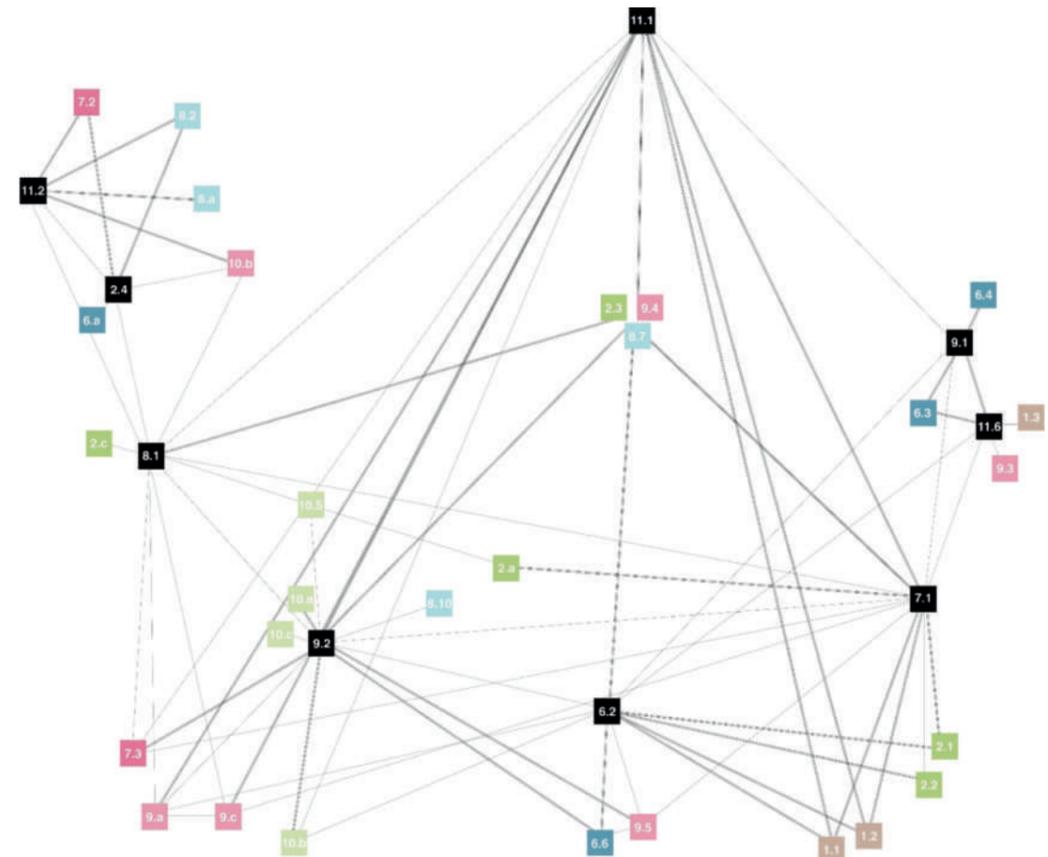


Fig.1. Tabella sinergica: rielaborazione personale // fonte: SDG Interlinkages Tool

La seconda tabella mette invece in evidenza quelle relazioni negative tra i vari target che possono comportare degli svantaggi. È notevolmente visibile come una cattiva gestione, accessibilità e manutenzione dei trasporti possa influire negativamente su gran parte dello sviluppo della città (11.2). In particolare modo è rilevante come le altre componenti di uno sviluppo sostenibile (come per esempio l'accesso all'energia e all'acqua o uno sviluppo infrastrutturale resiliente (7.1, 6.2, 9.1)), se non perseguite e ben sviluppate, possano influire negativamente sulla produttività economica, industriale e sulle fonti rinnovabili energetiche (8.2, 6.6, 7.2), negando quindi una crescita economica inclusiva (8.1) priva di impianti industriali sostenibili (9.4, 9.5, 9.a, 9.c). Questo ostacolo al progresso economico ricade conseguentemente sui sistemi di produzione agricola sostenibili (2.4), peggiorando la situazione di disuguaglianza, di regolamentazioni e quindi di fame e povertà (10.1, 10.b, 8.4, 8.10, 2.1, 2.3, 2.a).

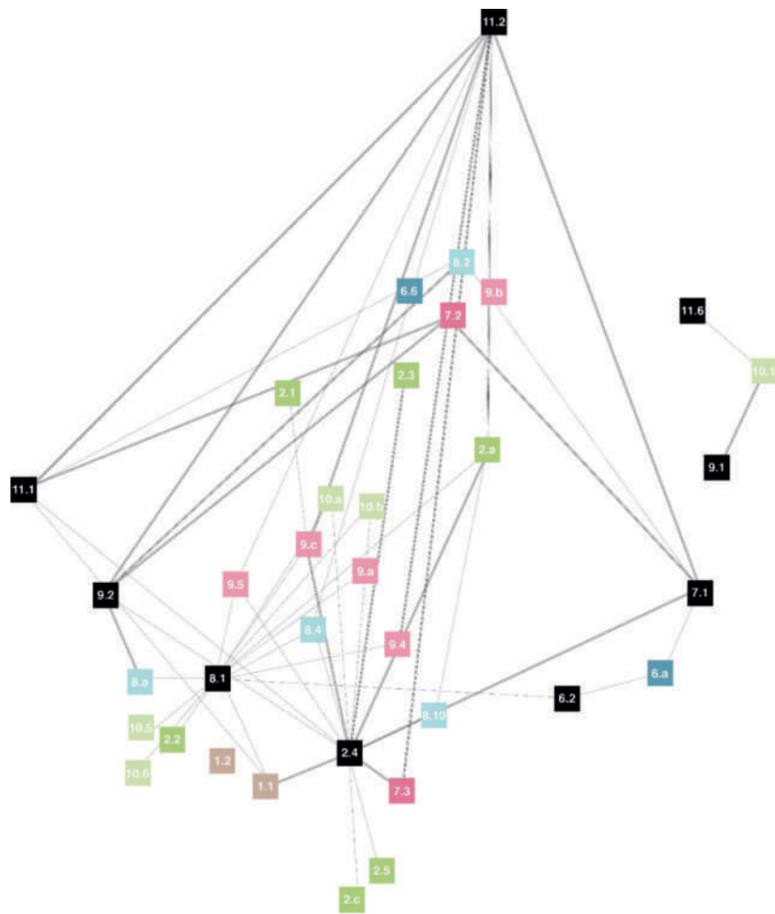
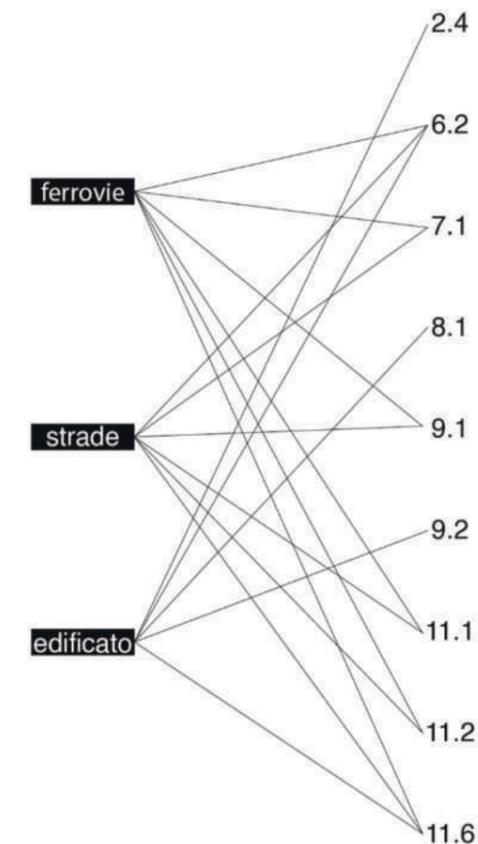


Fig 2. Tabella trade-off: rielaborazione personale // fonte: SDG Interlinkages Tool

### CONNESSIONE CON I CASI STUDIO

L'individuazione dei SDGs utili allo sviluppo urbano di una città è un'azione necessaria che si pone come anello di collegamento tra la sconfinata scala globale della Belt and Road Initiative e il fenomeno dell'urban-rural divide, e la scala locale dei casi studio scelti per la ricerca. Il fine è quello di cercare di tradurre in elementi morfologici le varie trasformazioni urbane connesse a questi due eventi, estrapolandone un dizionario che ne conferisce la lettura. I casi studio scelti sono 4 città: Tashkent (Uzbekistan), Khorgos (sul confine tra Cina e Kazakistan), Urumqi (Cina, nella regione autonoma dello Xinjiang) e Xi'an (Cina). Oltre agli SDGs, anche Tashkent si pone come tramite per la lettura delle città Cinesi. Data la difficoltà nel reperire dati riguardanti le città cinesi, ci è stata concessa l'opportunità di effettuare un sopralluogo nella città, utile per studiarne l'impianto urbano.

Di seguito vi è uno schema (fig. 3) che associa gli SDGs esaminati in precedenza alle trasformazioni ed elementi morfologici individuati in ciascun caso studio, in riferimento ai fenomeni della BRI e dell'urban-rural divide.

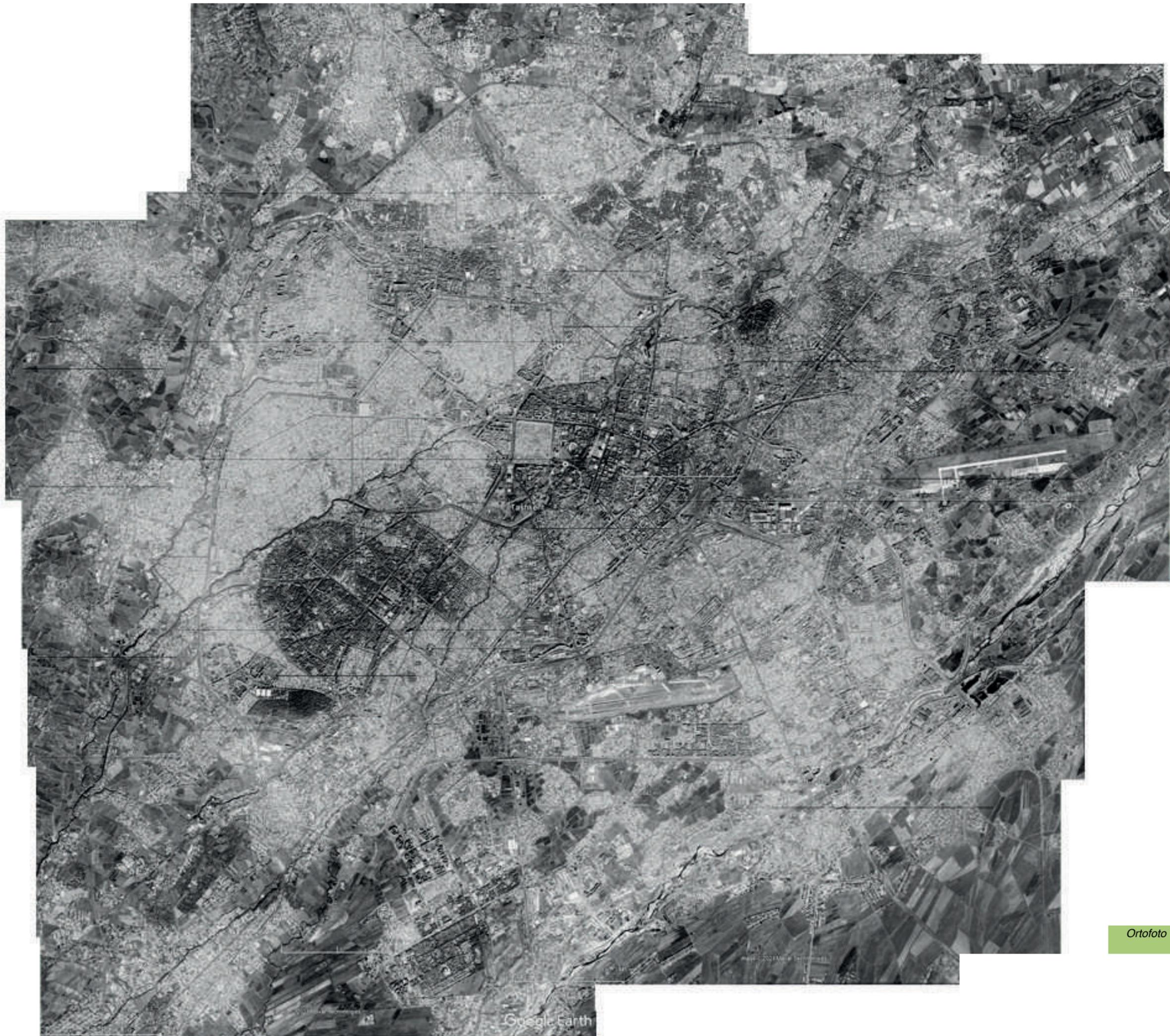


3.2 \_ CASI STUDIO

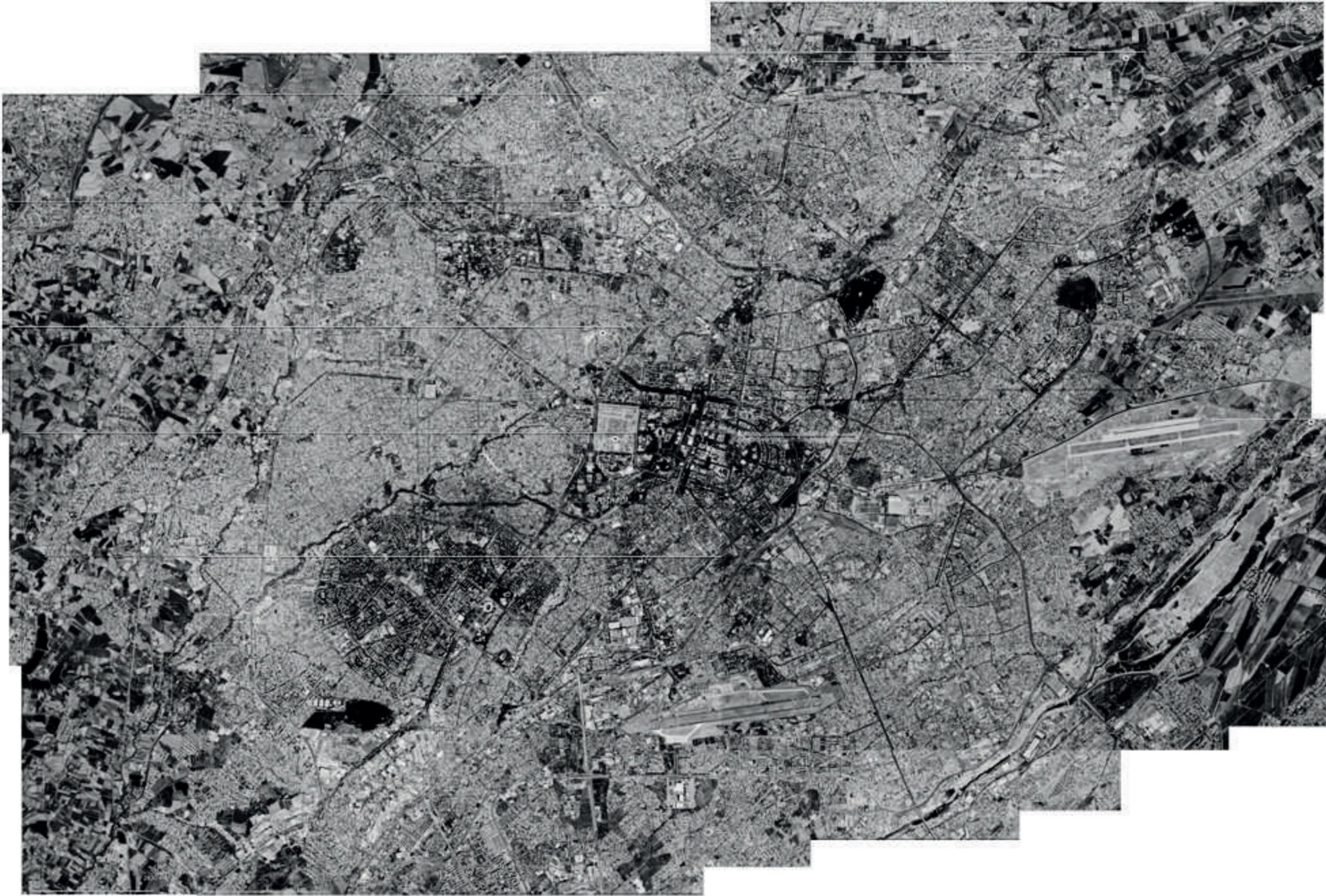
Legenda zoom casi studio

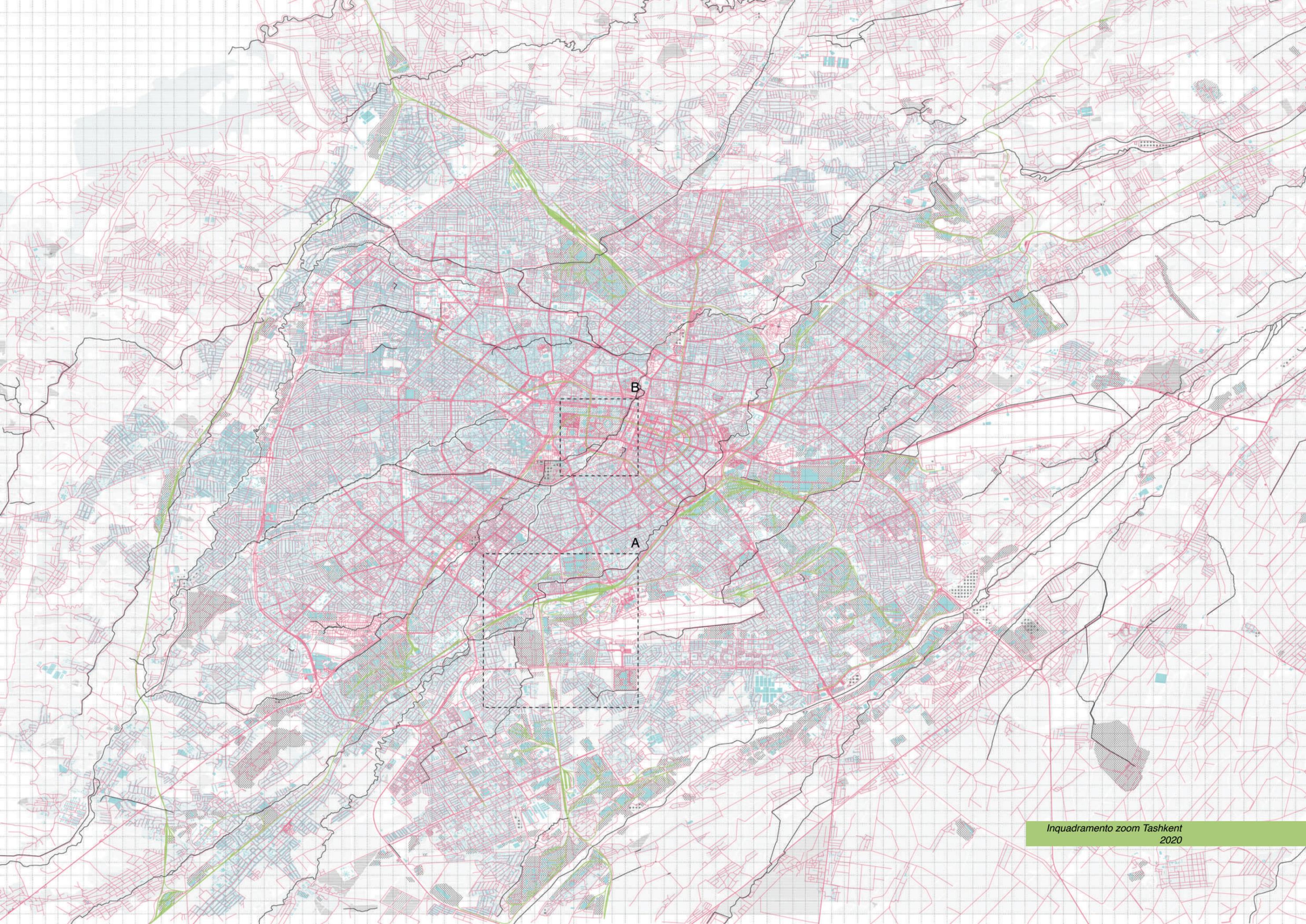
- nuovi edifici 
- nuove strade 
- nuove ferrovie 
- edifici esistenti 
- strade esistenti 
- ferrovie esistenti 
- corsi d'acqua 
- risaie 
- terreni agricoli 
- zone industriali 
- zone commerciali 
- aree verdi 





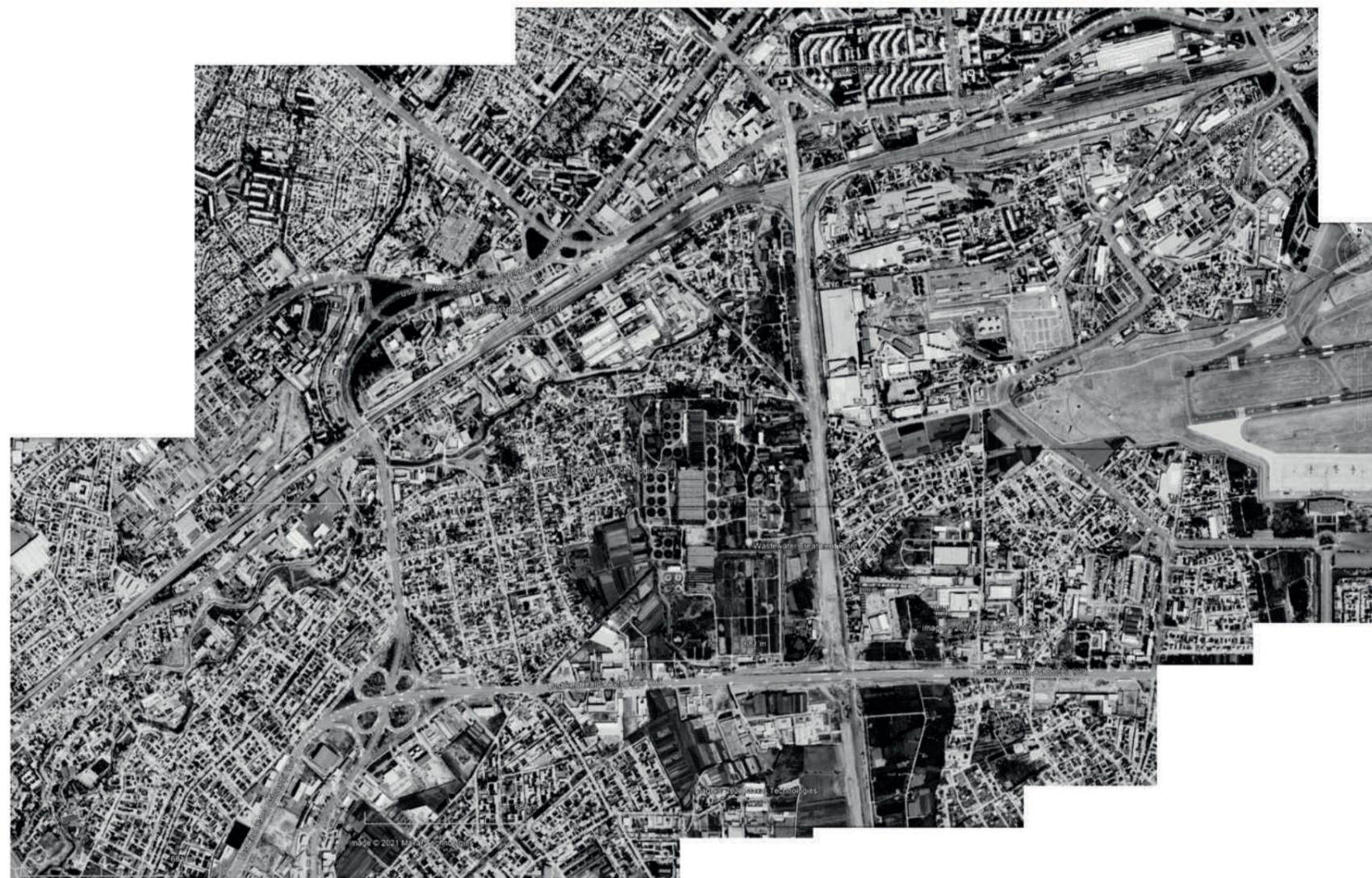
Ortofoto Tashkent  
2010







Ortofoto zoom A  
Tashkent: ferrovia Sud  
2010

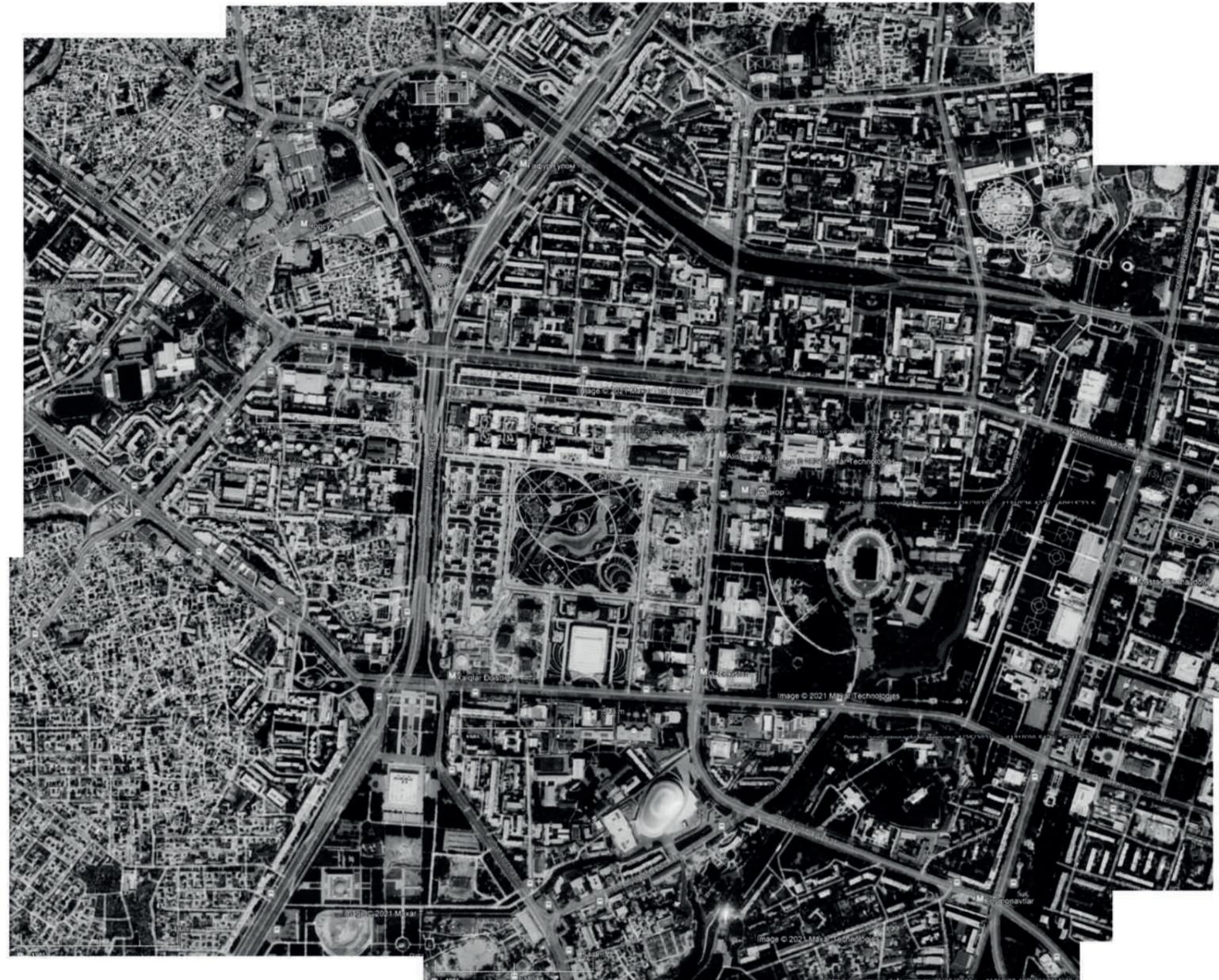


Ortofoto zoom A  
Tashkent: ferrovia Sud  
2020





Ortofoto zoom B  
Tashkent City Park  
2010



Ortofoto zoom B  
Tashkent City Park  
2020



0 m 500 m

Fin dai tempi antichi la posizione geografica vantaggiosa e il clima favorevole facevano di Tashkent uno dei punti principali dell'Antica Via della Seta. L'antico impianto radiale aveva come centro il bazar Chorsu (risalente al IX secolo, ricostruito successivamente), nel quale confluivano tutte le strade principali. Le makhallas, che circondano la piazza e le vie, prendono il nome da artigiani e persone che vi abitavano. I primi edifici giunti ai nostri tempi sono mausolei costruiti lungo le strade che venivano percorse dalle carovane dei mercanti, reperti comuni ad altre città presenti in Uzbekistan che simboleggiano l'antico splendore risalente al periodo dell'Antica Via della Seta.

L'antica Tashkent cadde sotto il dominio russo nel 1865, e immediatamente cominciò l'edificazione di una nuova moderna città russa accanto a quella vecchia. Al momento dell'assunzione del potere da parte dei bolscevichi, Tashkent era in realtà divisa in una parte musulmana e una europea. Quindi, non si trattava solo di creare un nuovo ambiente urbano ma era altrettanto importante unificare queste due porzioni di città.

Con la seconda guerra mondiale, numerosi rifugiati dell'Unione Sovietica europea migrarono a Tashkent, aumentandone considerevolmente la popolazione e quindi la domanda di alloggi. Tuttavia, gran parte delle finanze della città, confluirono nella costruzione di alcune strutture monumentali, trascurando le infrastrutture e le abitazioni. Gli scarsi lavori iniziati con l'ottica di risolvere questi problemi, furono definitivamente spazzati via dal terremoto di magnitudo 7.4 avvenuto nel 1966. Questo evento lasciò carta bianca per lo sviluppo successivo della città. I nuovi elementi architettonici e urbani simboleggiavano, secondo l'ottica sovietica, un mezzo per rappresentare le nuove idee politiche e morali, il progresso tecnologico e industriale. L'intero impianto urbano doveva quindi essere organizzato secondo questi principi, prediligendo edifici funzionali e orientati al lavoro. È proprio in corrispondenza della guerra che l'attività industriale di Tashkent venne stravolta. Sebbene prima non fosse molto sviluppata, in seguito all'evacuazione del 1941<sup>113</sup> essa divenne una città industriale a tutti gli effetti. La conseguenza della caotica evacuazione fu che il ripristino

113 Nel 1941, mentre gli eserciti tedeschi avanzavano attraverso l'Unione Sovietica, quest'ultima fece un disperato tentativo di salvaguardare le proprie risorse industriali e umane, cercando di trasportare persone e industrie lontano dai fronti di guerra occidentali nella relativa sicurezza delle loro terre orientali. Gli Urali, la Siberia, il Medio Volga, l'Uzbekistan, il Tagikistan e il Kazakistan hanno accolto insieme 16 milioni di sfollati, con Tashkent come destinazione privilegiata. Rimane il più grande movimento organizzato di una popolazione civile nella storia.

degli stabilimenti industriali e delle baracche mancava di un coordinamento generale. Ciò a sua volta causò la nascita di grandi baraccopoli, problemi di rifiuti industriali e inquinamento. Il canale di Ankhor, il corso d'acqua principale della città venne fortemente contaminato.<sup>114</sup>

Tutto veniva progettato da architetti europei che non tenevano in conto né delle condizioni climatiche del luogo, né delle tradizioni della popolazione, utilizzando un unico modello comune per l'intero territorio. Tuttavia i ripetuti cambiamenti ideologici e le priorità politiche in continua evoluzione hanno ostacolato la pianificazione a lungo termine e sono stati i principali ostacoli al rinnovamento urbano. È quindi interessante leggere che durante i periodi di liberalizzazione politica, ad esempio subito dopo la seconda guerra mondiale e dopo la morte di Stalin nel 1953, furono presentate proposte più realistiche per il disperato bisogno della città di progetti abitativi aggiuntivi e più adatti al territorio.<sup>115</sup> È evidente come l'architettura di Tashkent voglia riflettere sia la storia e la cultura locali, ma anche il simbolismo socialista e universale. I politici sovietici cercarono di creare un nazionalismo uzbeko, ma doveva essere un nazionalismo progettato e sanzionato a Mosca. Ma questo nazionalismo era solo un passo verso l'obiettivo a lungo termine di creare un'identità priva di distinzioni di classe ed etnia.

L'urbanistica sovietica era imperfetta sotto molti aspetti. C'erano certamente conflitti e discriminazioni, ma l'ostacolo principale a una pianificazione urbana efficiente e funzionale era da ricercarsi nell'inefficace e politicizzato sistema sovietico. Indipendente dal dominio Sovietico dal 1991, attualmente Tashkent è la capitale dell'Uzbekistan, ed è composta da 11 distretti amministrativi popolati da 2,393 milioni di abitanti. È il centro politico economico e culturale dell'Uzbekistan, nonché una delle più grandi città dell'Asia Centrale e l'unica dotata di metropolitana.

## TRASPORTI

Nella città di Tashkent sono presenti diversi sistemi di trasporto, che includono linee metropolitane e bus. Tuttavia il metodo di trasporto più utilizzato è il taxi o un veicolo privato, causando un tasso elevato di traffico: negli ultimi dieci anni infatti, la

114 Stronski P. (2011), Tashkent. Forging a Soviet City. 1930-1966, Pittsburgh, PA, University of Pittsburgh Press

115 Sahadeo J. (2007), Russian Colonial Society in Tashkent, 1865-1923, Bloomington

popolazione è cresciuta a vista d'occhio così come la registrazione di nuovi veicoli (tasso di incremento del 62%).

La rete di trasporto dei bus tuttavia non risulta efficiente come quella della metropolitana. Il percorso è più tortuoso e la velocità del mezzo più lenta, oltre ad avere un maggior numero di fermate (alle quali si aggiungono eventuali fermate che non rientrano in quelle ufficiali), senza avere dei punti di scambio con le fermate della metro. Tuttavia è necessario sottolineare che le tre linee metropolitane non si estendono sufficientemente all'interno della città. Esse si concentrano solamente nei punti più affollati, all'interno del raccordo più interno, coprendo solo il 15% di Tashkent.

### PROBLEMA ABITATIVO

Le makhallas, ovvero i quartieri tradizionali che sono sopravvissuti all'impianto sovietico, sono disseminati per la città ma soprattutto si concentrano nella periferia o nei piccoli centri minori circostanti. Esse sono composte da case dotate di una corte interna, che recentemente sono state riprese nella costruzione di nuove case moderne, riservate ai residenti ricchi di Tashkent. La maggior parte dei residenti di Tashkent, dagli anni '60 in poi, veniva ospitata principalmente in condomini di alta e media altezza durante la riforma sovietica dell'edilizia abitativa. Inizialmente progettati come alloggi prefabbricati di rapida costruzione, questi edifici occupano ancora la fetta più ampia tra le tipologie abitative presenti nella città.<sup>116</sup>

Un cittadino di Tashkent può risiedere in una casa costruita in proprio o in una fornita dal governo. Per quanto riguarda gli alloggi creati in autonomia, le risorse disponibili per la loro costruzione sono spesso limitate e rendono il processo di costruzione estremamente a lungo termine. Anche gli aspetti legali, come i permessi di costruzione ufficiali, creano ulteriori ostacoli poiché risultano troppo complicati e si basano ancora sul vecchio sistema sovietico. In alcuni casi, ciò aumenta la lunghezza del processo di costruzione e costringe i residenti ad aspettare più a lungo per trasferirsi o iniziare a vivere in case non completate, sopportando gli inconvenienti di un cantiere edile.

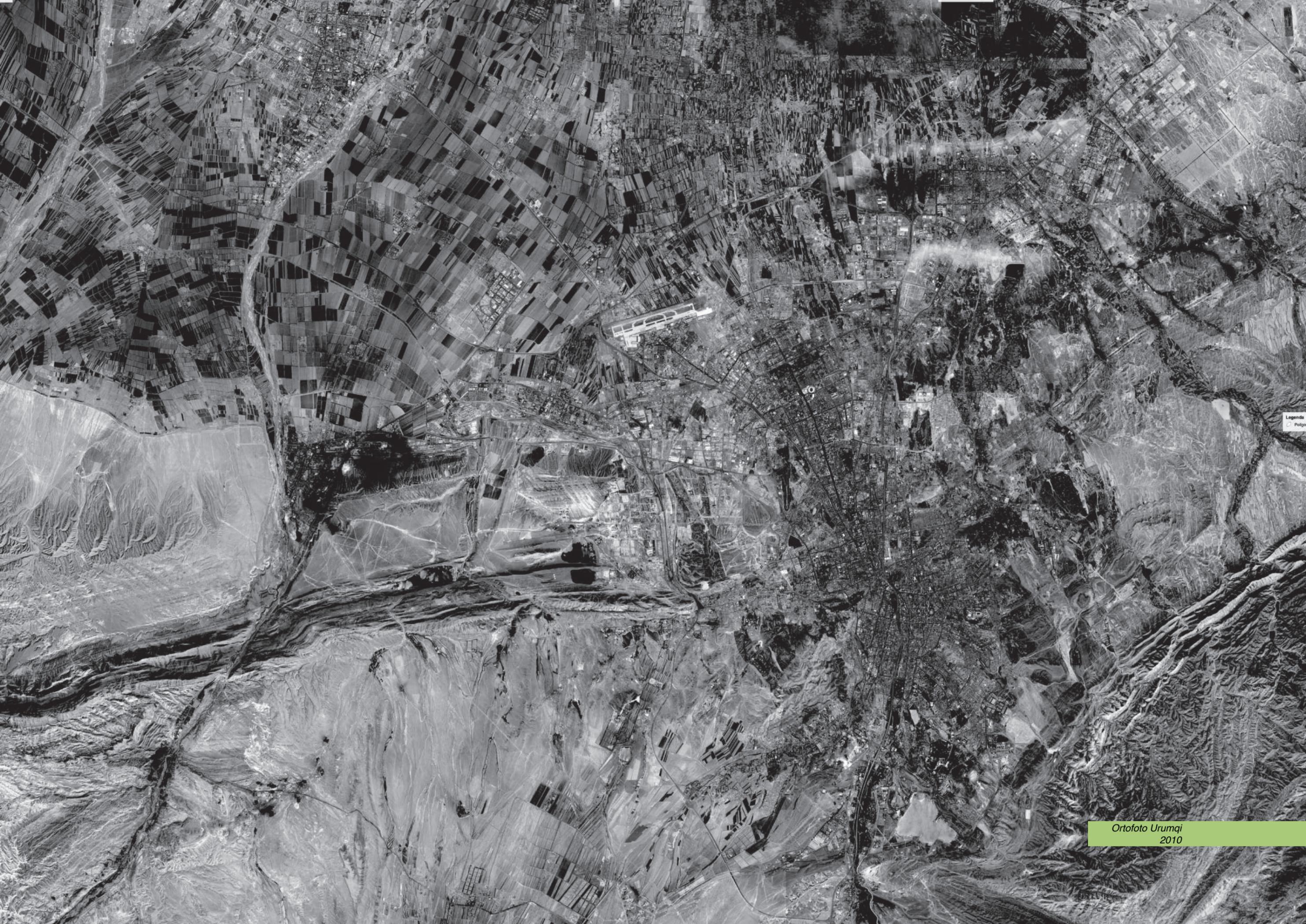
L'alloggio standard governativo è fornito nelle aree rurali e richiede alle famiglie di trasferirsi fuori città e di conseguenza non aiuta necessariamente a risolvere la carenza di alloggi in città. Tuttavia, alcune di queste residenze si trovano in prossimità dei confini della città di Tashkent e consentono un tragitto relativamente breve per tali abitanti, soprattutto se dispongono di veicoli personali.

---

116

Post-Soviet Housing: Dacha Settlements in the Tashkent Region

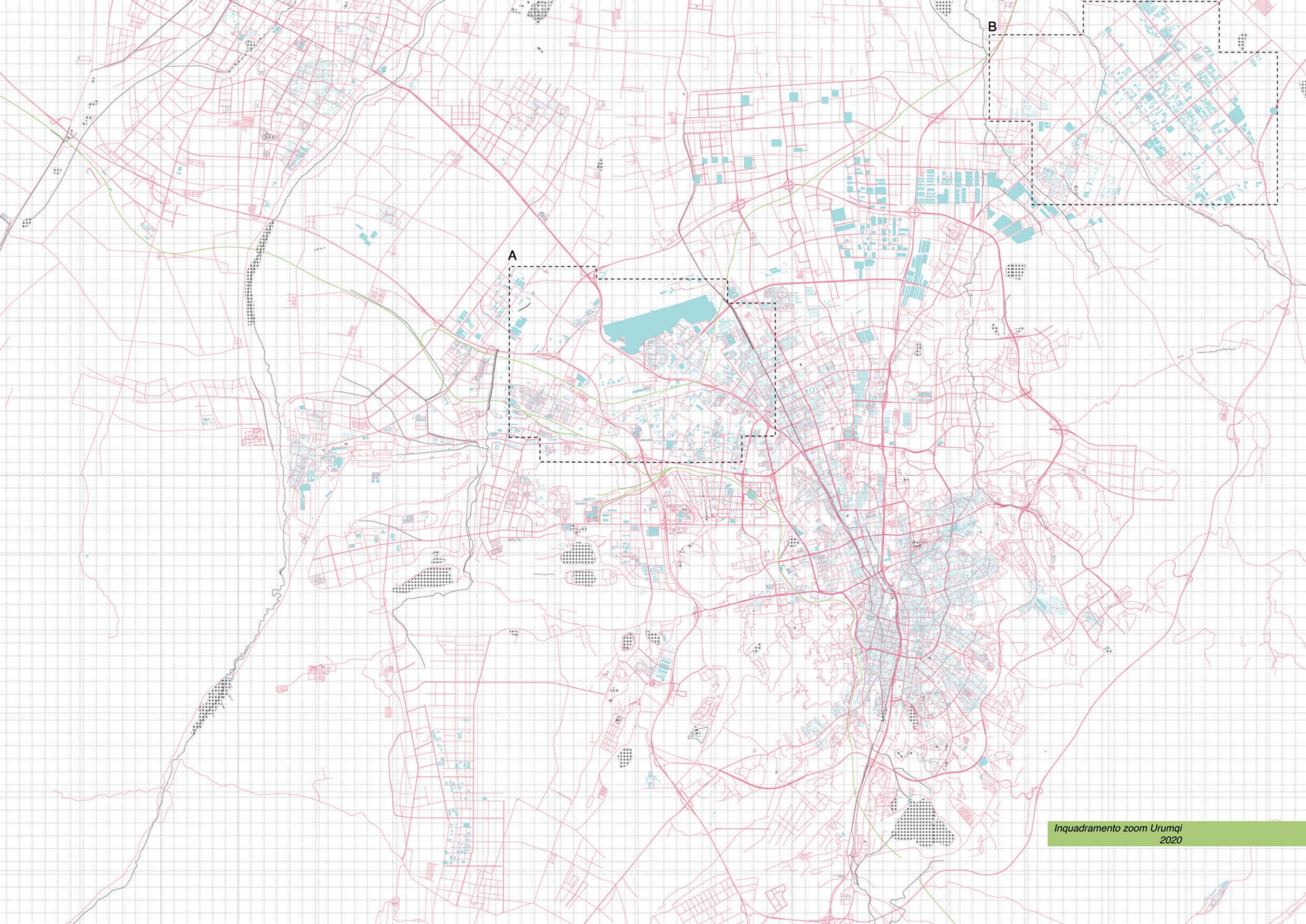




Legenda  
Poligon



Legend  
Pulgo



A

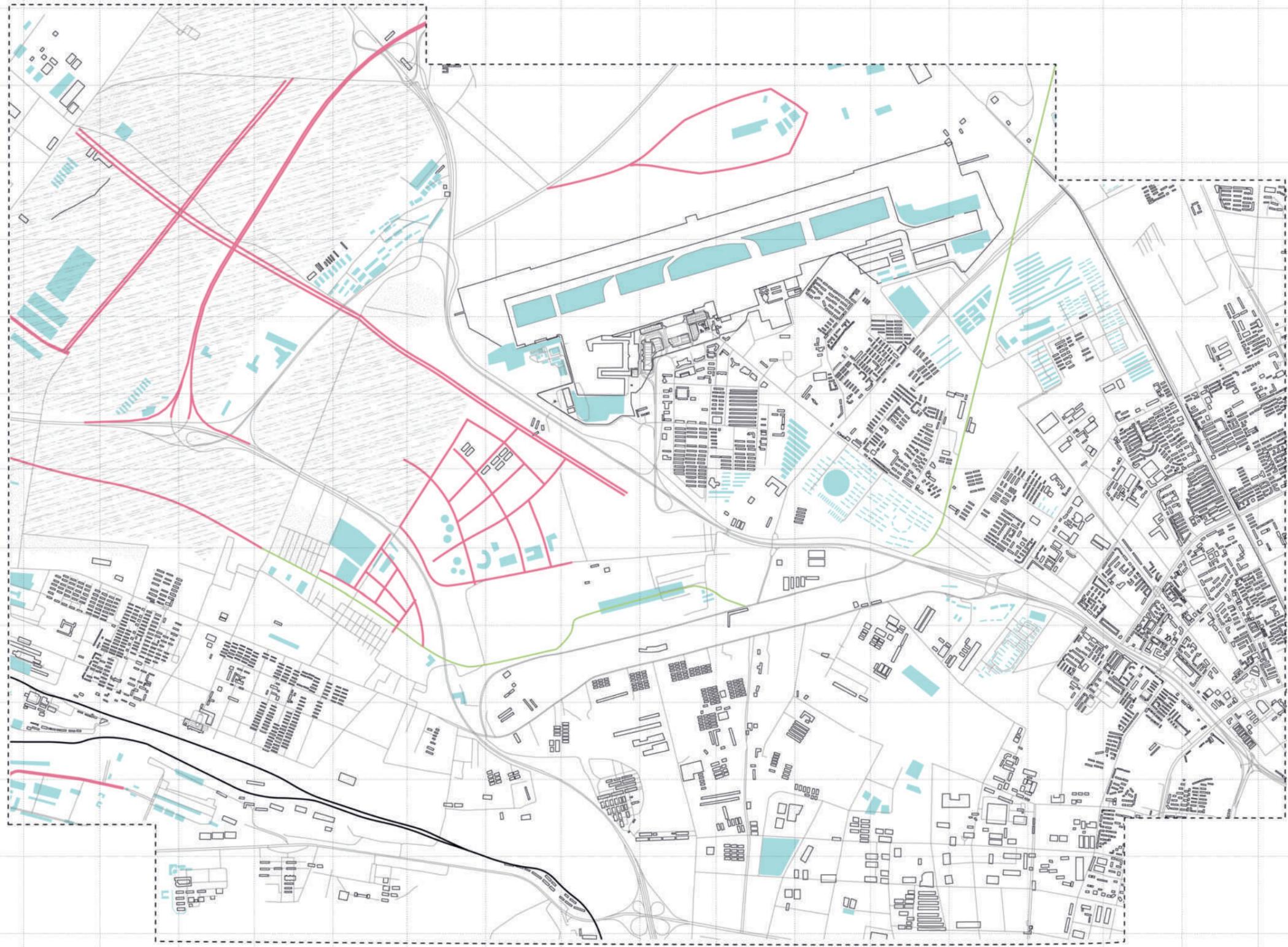
B



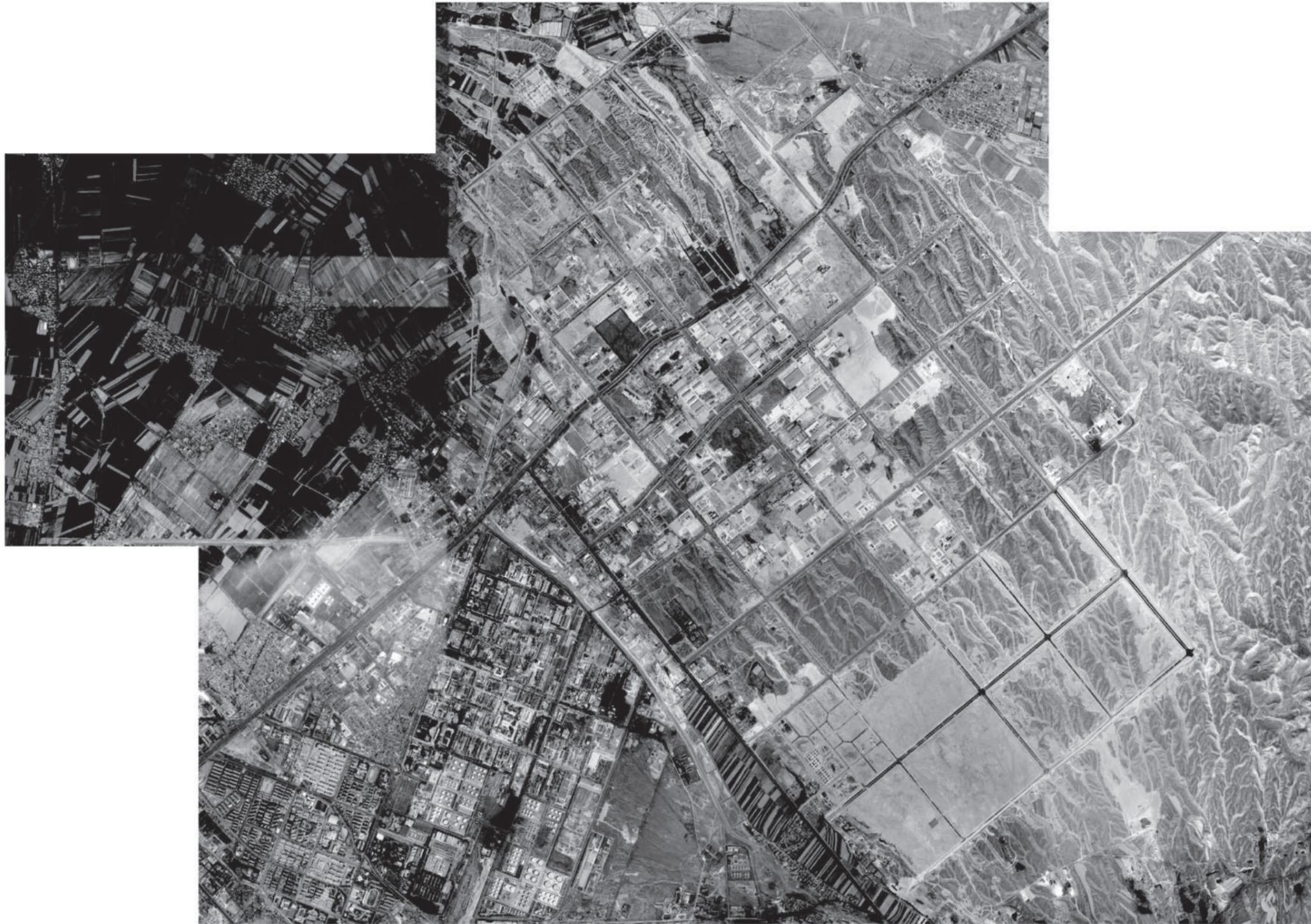
Ortofoto zoom A  
Urumqi: aeroporto  
2010



Ortofoto zoom A  
Urumqi: aeroporto  
2020



Zoom A  
Urumqi: aeroporto  
2020







0 m 1000 m

Zoom B  
Urumqi: Midong District  
2020

La città di Urumqi, pur trovandosi nel profondo entroterra della regione cinese dello Xinjiang, è stata un importante centro di scambio economico e culturale dell'Antica Via della Seta ed è ancora oggi una delle più significative realtà della Nuova Via della Seta. È senza dubbio il centro economico, politico e finanziario della regione dello Xinjiang e, per la propria vicinanza con l'Asia Centrale, è una realtà rilevante per gli scambi con essa.

Durante il XVIII secolo la città di Urumqi, fino ad allora appartenente al Khanato di Zungaria<sup>117</sup>, venne conquistata dalla dinastia Qing. A partire dal 1755 la città di Urumqi si ritrovò a essere una città gemella<sup>118</sup>: prima nacque Dihua, un insediamento destinato principalmente a funzioni commerciali per la popolazione Han, e, poco più tardi, venne fondata anche la città di Gongning, protagonista di funzioni militari e residenza dei soldati dell'esercito Qing.

Un secolo più tardi le due città vennero rase al suolo e quando la dinastia Qing riuscì a recuperare il potere, le risorse economiche limitate permisero la ricostruzione della sola città di Dihua, che però si sviluppò in maniera celere e divenne il centro commerciale principale, capitale della provincia dello Xinjiang.

La città assunse il nome di Urumqi soltanto nel 1954, con la nascita della Repubblica Popolare Cinese.

Gli aspetti morfologico e territoriale di Urumqi sono fattori predominanti nell'analisi della propria storia ed espansione: la parte di pianura coinvolge soltanto l'area settentrionale, dove sono collocate la valle del fiume e la pianura alluvionale, e la città è compresa nella zona meridionale del bacino Junggar. A Est, Ovest e Sud, invece, Urumqi è circondata da monti e soprattutto dalla parte centrale della catena montuosa Tian Shan. La morfologia di quest'area è la causa di un'espansione urbana che assume un aspetto triangolare, più larga a Nord (grazie alla presenza della pianura) e più

117 Il Khanato degli Zungari vede le proprie origini in concomitanza con il crollo dell'Impero di Gengis Khan e la guerra civile toluide (1260-1264) quando, in seguito alla frammentazione dell'Impero mongolo, la popolazione si divise in entità separate. Le popolazioni residenti nelle regioni tra la Tuva e la Zungaria formarono un nuova entità politica buddhista, che riuscì ad ampliare sempre di più la propria influenza fino a vedere l'identificazione dello stesso khanato nella regione della Zungaria. Choros Erdeniin Galdan, che prese la nomina di Khan del Khanato degli Zungari, ampliò il proprio potere con la conquista del Khanato di Yarkent, patria musulmana degli uiguri, aumentando la minaccia nei confronti della Cina. Questo portò a una serie di scontri che culminarono con il crollo e l'annessione alla Cina (nel 1759) del Khanato degli Zungari per mano della dinastia cinese Qing.

118 Per città gemella si intendono due città che si sviluppano in un'unica conurbazione.

stretta a Sud. L'area a Nord, inoltre, ospita anche il maggior numero di terreni agricoli e, per forza di cose, anche la maggioranza della popolazione agricola.

Nonostante Urumqi si trovi tra due deserti, il Gurbantüggüt e quello del Taklamakan, e quindi in una regione tipicamente arida, la catena montuosa innevata del Tian Shan è la sorgente di molti corsi d'acqua che compongono una rete idrica di migliaia di chilometri di fiumi, canali e bacini idrici, inserendo la città in un'oasi verde. Il fenomeno dell'urbanizzazione ha messo però in seria crisi l'ambiente naturale dell'oasi: lo sviluppo urbano sostenibile e l'uso razionale del suolo sono quindi obiettivi fondamentali nell'ottica di un'espansione e di un'urbanizzazione sempre più evidente della città.

L'aspetto geomorfologico di Urumqi ne va a influenzare anche l'assetto stradale: lo scheletro infrastrutturale si irradia intorno al centro e le strade principali a nord-est (Hetan e Wunqi Road), a nord-ovest (Suzhou e Yingbin Road) e a centro-nord (Taiyuan e Beijing Road) hanno influenzato la nascita di una forma a ventaglio dell'area urbana della città.

### SVILUPPO URBANO

Lo sviluppo e la pianificazione urbana di Urumqi hanno seguito diverse fasi: con la nascita della RPC, la città fu fortemente influenzata dallo schema sovietico, con specifici modelli di costruzione dello spazio urbano. I piani di sviluppo si susseguirono per diversi anni: 1941, 1951, 1959, 1984, 1999, 2011.

Lo sviluppo ha seguito il fenomeno della zonizzazione funzionale, basato sulla forte presenza dell'industria che va a sancire la composizione occupazionale dei residenti di una determinata area.

Nel 1985, l'Urumqi Urban Master Plan divise la città in dieci zone:

1. aree globali: area amichevole, vecchia area urbana, nuova area urbana, si occupano principalmente dello sviluppo commerciale, finanziario e amministrativo;
2. Kaziwan: area industriale;
3. Area aeroportuale;
4. Area dei magazzini della stazione nord;
5. Area della stazione ovest;
6. Shuimongou: area tessile, elettrica, di produzione del carbone e abitativa;
7. Fiume Toutun: area dell'industria siderurgica;
8. Area petrolchimica.

L'assetto urbanistico di Urumqi si divide in forma a ventaglio, multi-core, forma circo-

lare e distribuzione sparsa.

Le aree etnicamente miste (nella parte meridionale della città) e quelle della classe operaia e dei pensionati (nord-ovest, nord-est ed est) sono a forma di ventaglio; le aree intellettuali (distretti di Tianshan, Shaibak e Xincheng) hanno invece una struttura multi-core; le aree densamente popolate destinate ad alti dirigenti e al personale di servizio si trovano nel nucleo commerciale di Urumqi. Le aree per i lavoratori migranti provenienti da fuori città (al margine esterno delle aree centrali) sono approssimativamente di forma circolare; le aree per la popolazione agricola (nel settore più settentrionale della città) hanno invece una distribuzione sparsa.

### SETTORE INDUSTRIALE

L'economia di Urumqi vide la propria fioritura con l'allentamento, negli anni '70, del controllo cinese sullo Xinjiang e con la conseguente apertura dell'industria gas-petrolifera.

I progetti industriali hanno influenzato la distribuzione spaziale dei diversi distretti e hanno causato l'aumento della domanda di terreni urbani, oltre che il potere commerciale della città.

Sono nati infatti importanti snodi infrastrutturali per trasporti esterni e la città vide un rapido sviluppo caratterizzato dall'espansione di aree urbane e zone di sviluppo.

### AREE RESIDENZIALI

Nella città di Urumqi vi sono diverse zone residenziali, espansive soprattutto nell'ultimo decennio anche grazie alla continua accelerazione industriale che incentiva l'aumento di popolazione urbana.

Inizialmente erano presenti quattro importanti aree residenziali al punto che si parlava di Urumqi come di una città e quattro distretti. Successivamente, però, una di queste aree si fuse con quella destinata agli espatriati russi (che dopo il crollo dell'impero zarista scomparve); le altre due, analogamente, si fusero insieme, portando Urumqi a essere definita una "città e due distretti". Il distretto a Nord era occupato dalla classe dirigente mentre quello a Sud, fino a quel momento al di fuori della Porta Sud, era invece destinato alla popolazione con basso reddito. Con la demolizione delle mura e quindi anche della Porta Sud durante la guerra di resistenza contro l'aggressione

giapponese<sup>119</sup> si formò una nuova struttura spaziale in quanto i due distretti cominciarono a integrarsi gradualmente.

La trasformazione del sistema economico pianificato della Cina in un'economia di mercato ha causato cambiamenti nelle macro politiche come il sistema di registrazione delle famiglie, il sistema abitativo e il sistema fondiario che hanno contribuito alla riconfigurazione della struttura spaziale dell'area sociale urbana di Urumqi.

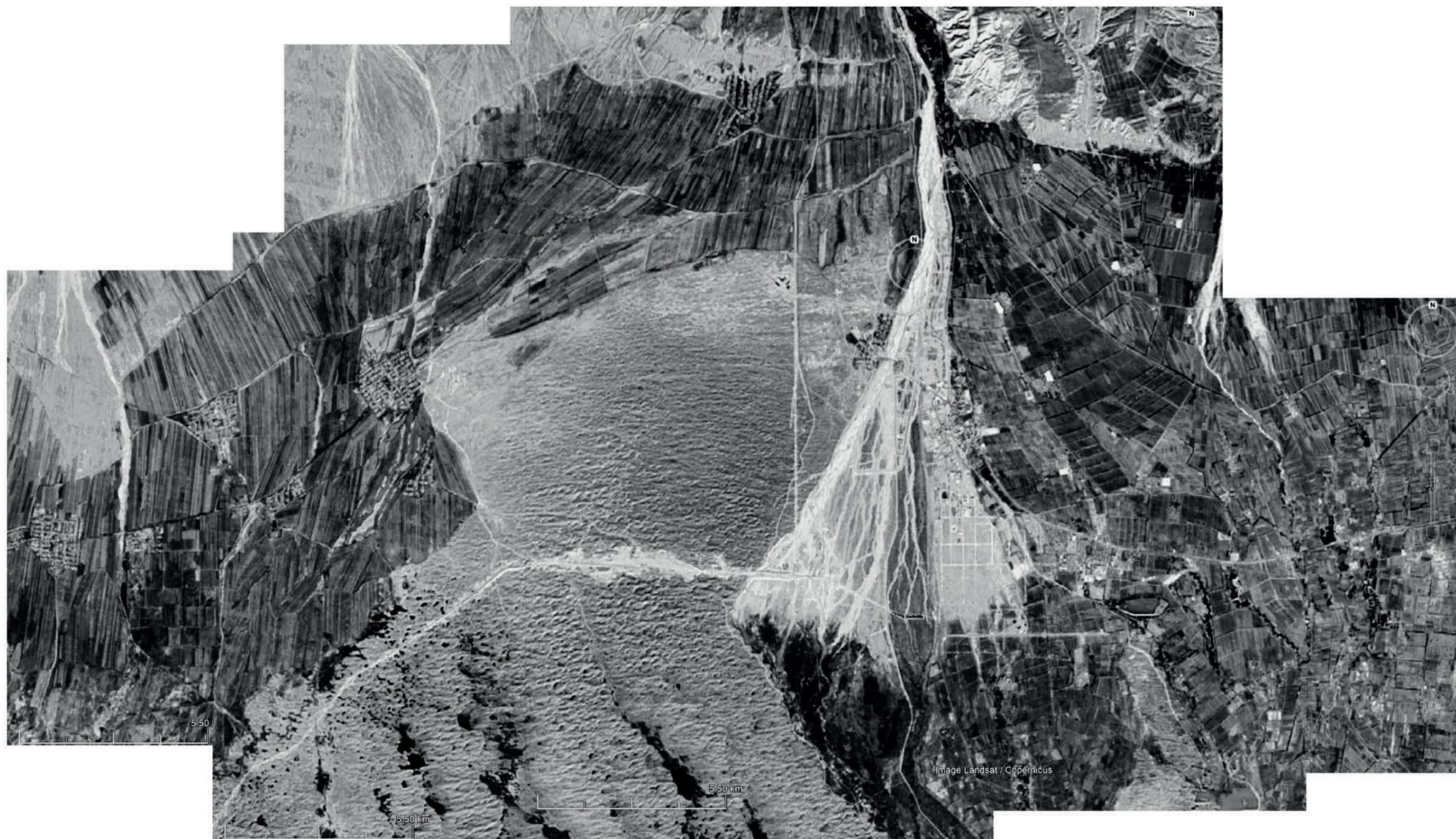
Nel 1992, un importante numero di imprese industriali si spostarono dalla città vecchia alla parte settentrionale (sia orientale che occidentale) della città: i prezzi dei terreni a settentrione erano decisamente più bassi di quelli a meridione e questa scelta era anche motivata dalla recente introduzione del sistema per l'uso a pagamento dei terreni urbani. Anche la popolazione, di conseguenza, si è spostata verso le aree a nord.

### MIDONG DISTRICT

Il distretto di Midong, collocato nella zona a nord-est di Urumqi, è una delle aree più significative dell'ampliamento e del rinnovamento amministrativo e commerciale e del movimento dell'industria e della popolazione verso le zone settentrionali. Si tratta di un'area caratterizzata da un'alta aggregazione di organi, istituzioni e personale commerciale, oltre che ovviamente di enti dirigenziali. Il distretto di Midong si affianca a quello di Toutunhe, che ha una storia simile al primo e che si colloca nell'area nord-occidentale.

119 Si tratta della vittoria ottenuta dalla Cina il 2 settembre 1945, quando il Giappone firmò il proprio atto di resa in seguito alla sconfitta dell'imperialismo giapponese.

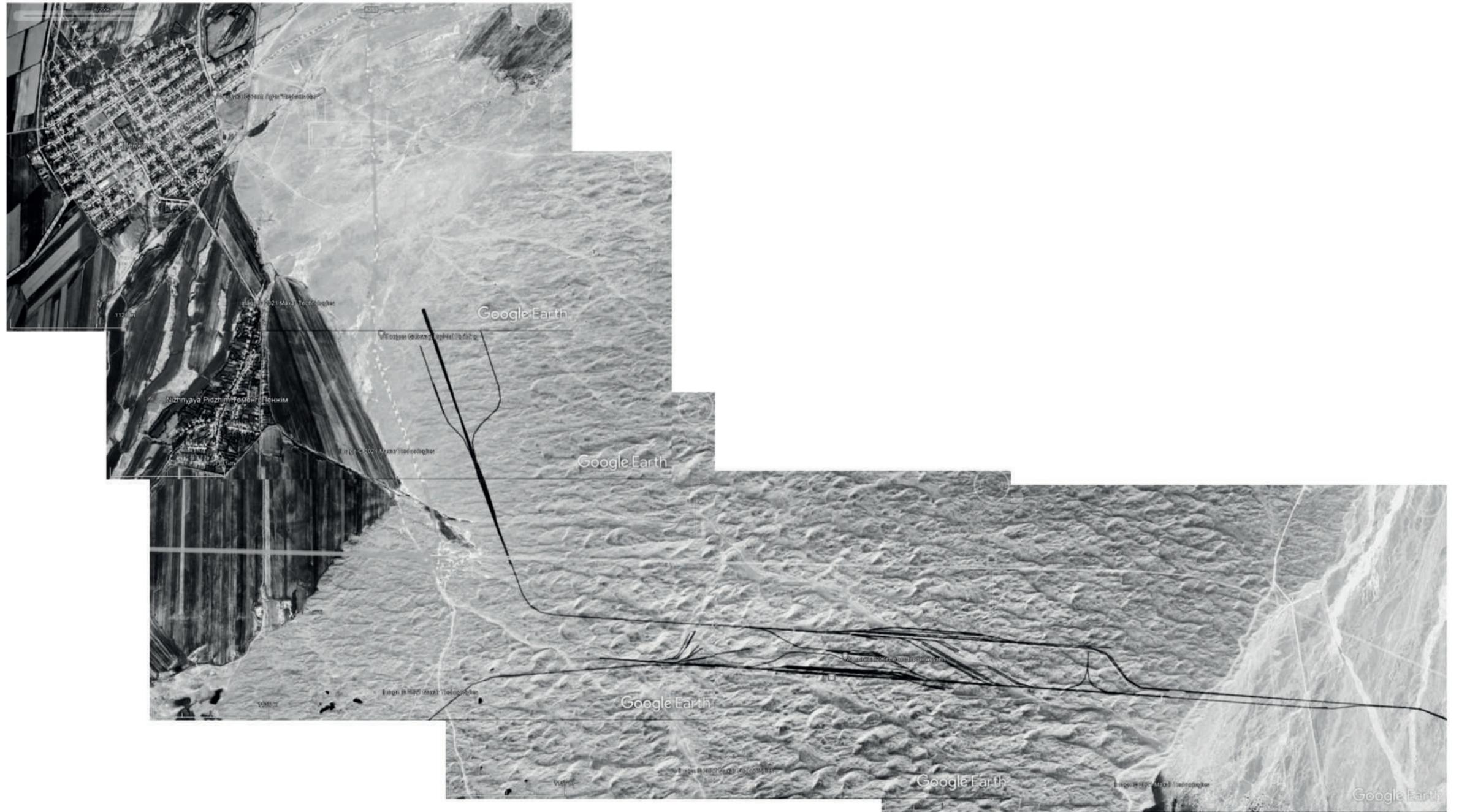




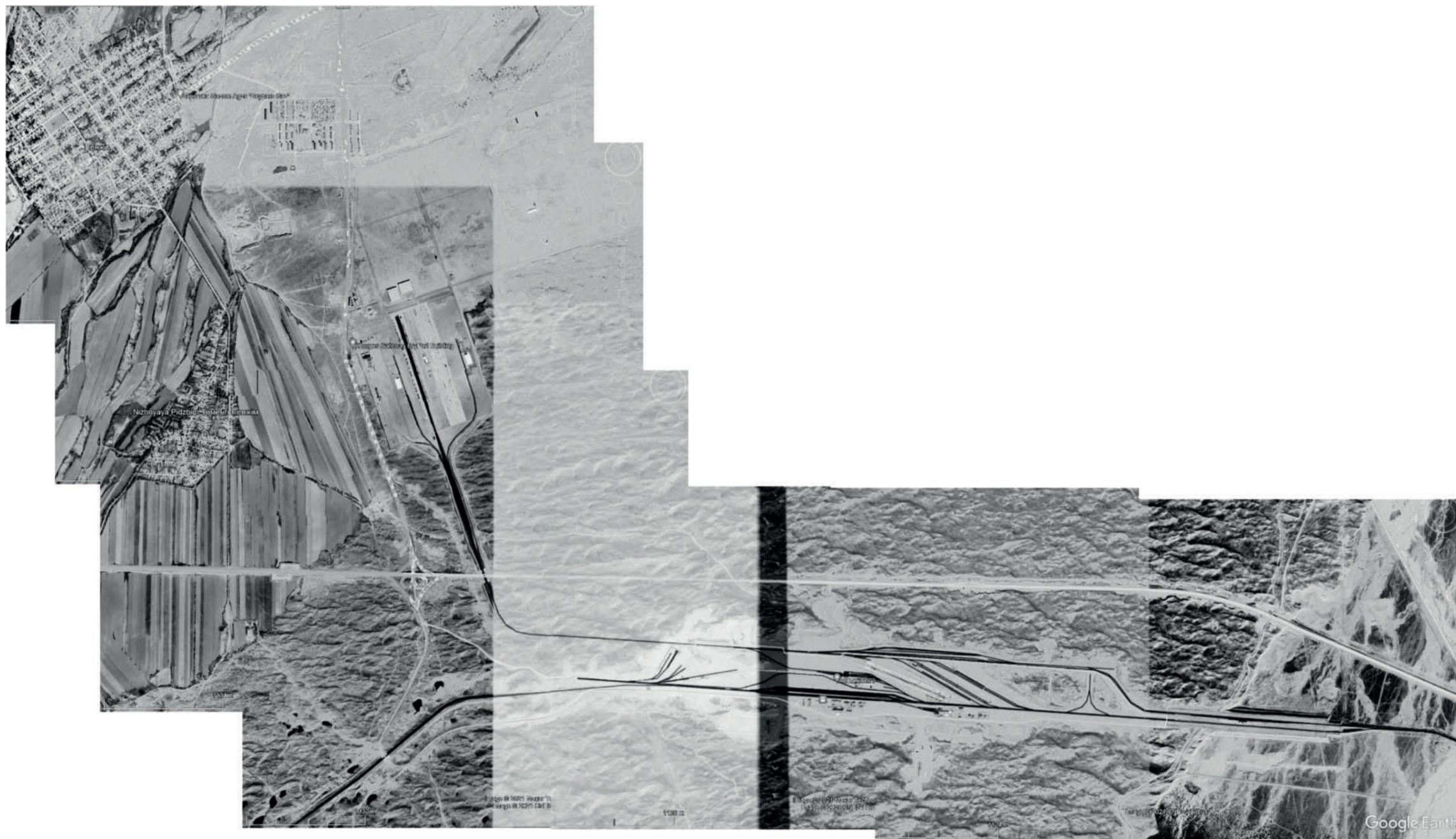




Inquadramento zoom Khorgos  
2020



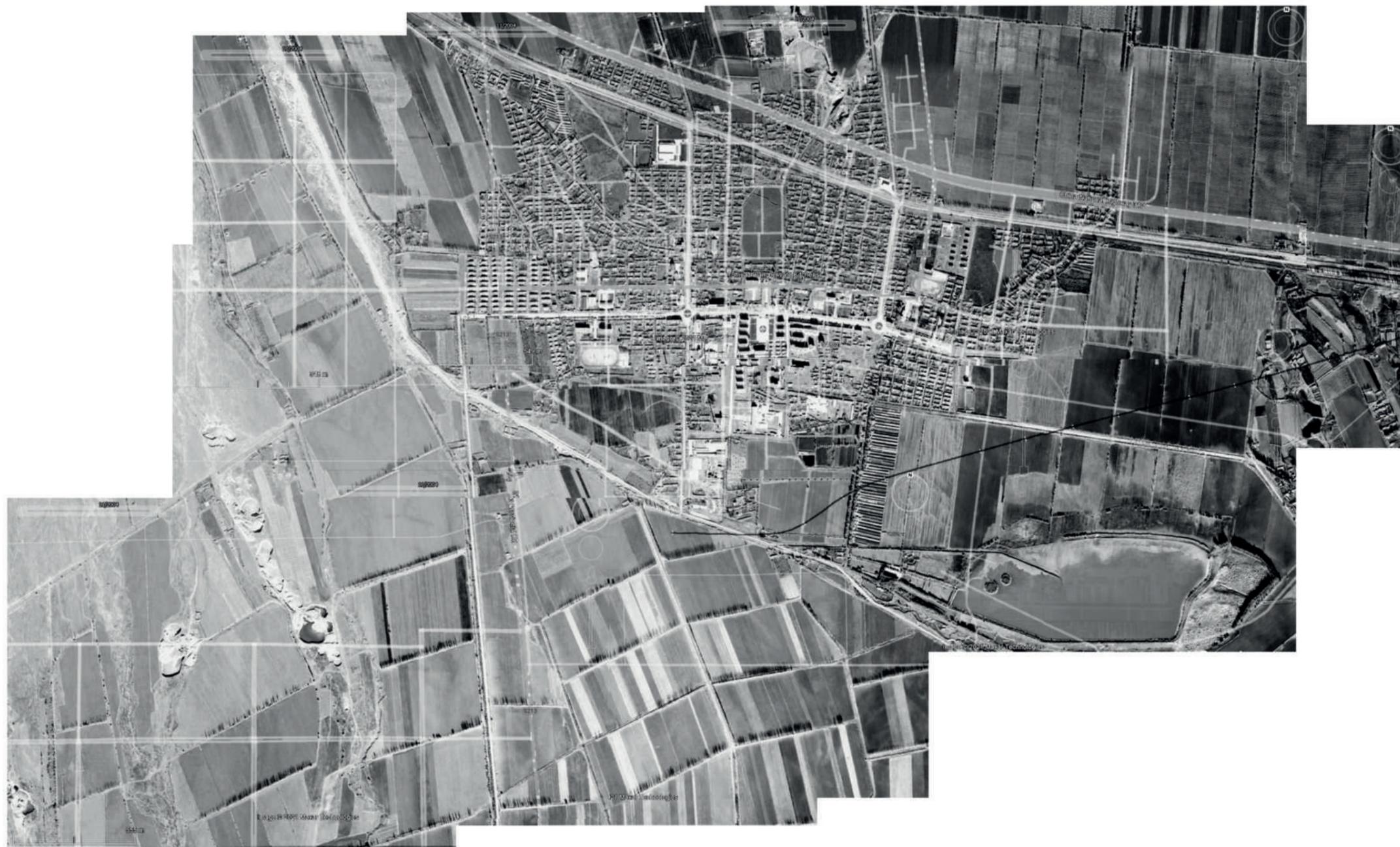
Ortofoto zoom A  
Horgos: dry port  
2010



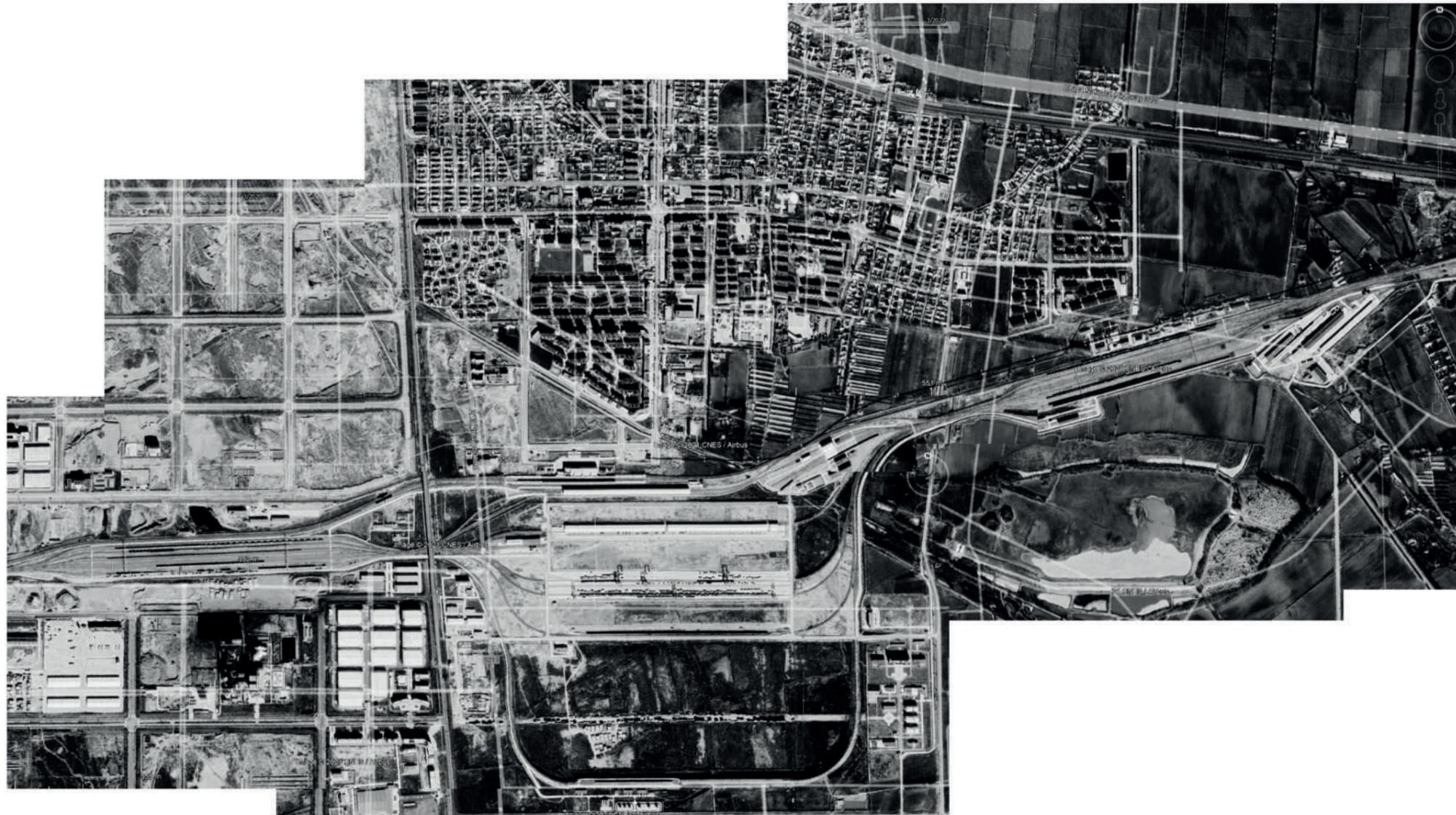
Ortofoto zoom A  
Horgos: dry port  
2020



Zoom A  
Horgos: dry port  
2020

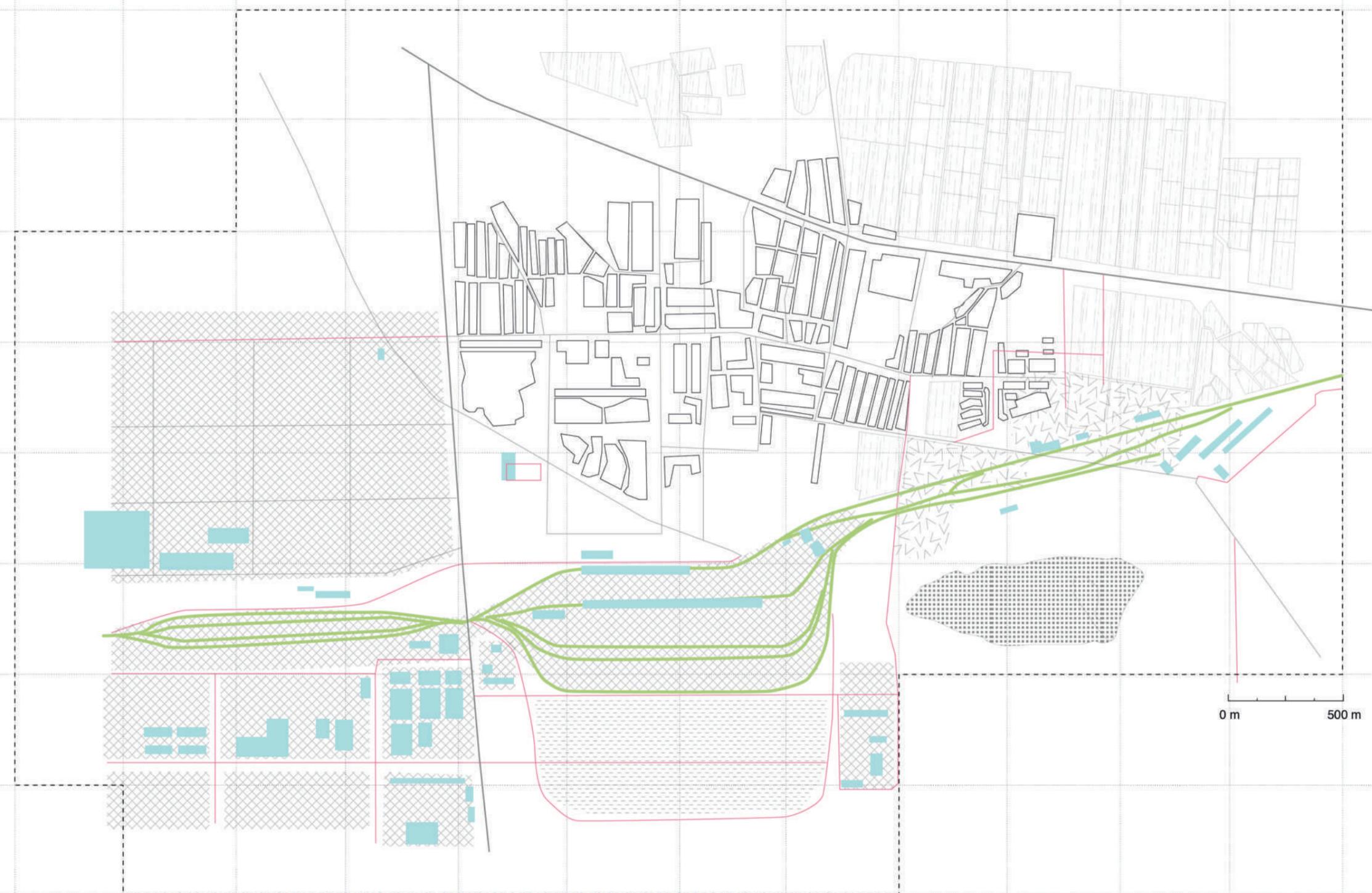


Ortofoto zoom B  
Khorgos: zona industriale Est  
2010



Ortofoto zoom B  
Khorgos: zona industriale Est  
2020

B



0 m 500 m

Zoom B  
Khorgos: zona industriale Est  
2020

Il Progetto infrastrutturale di Khorgos nasce sulla frontiera tra il Kazakistan e la Cina, circondato da montagne e deserto. Definito uno dei progetti chiave della BRI, si pone come nuovo epicentro di scambio all'interno del corridoio Euro-asiatico, dotato di grandi zone logistiche e industriali. Il Progetto infrastrutturale ha come obiettivo quello di migliorare la connettività tra la Cina e l'Europa, principalmente tramite ferrovie. Khorgos (che in realtà è composta da due città gemelle, Khorgos e Horgos, rispettivamente nel lato cinese e quello kazako), è situata in uno dei punti più lontani dall'oceano nel mondo intero. La zona speciale si pone appunto come traduttrice tra i due stati confinanti: essi infatti utilizzano ferrovie che in larghezza differiscono tra loro di quasi 9 cm, differenza che viene mediata dal progetto del nuovo dryport e tutte le zone annesse che ne conseguono. Nonostante la grande importanza di questo porto di terra, la zona è immensa ed è comprensiva del progetto di una nuova città, oltre che a sorgere come vero e proprio centro di scambio commerciale. La volontà di avviare questo progetto nasce dall'incremento degli scambi tra Cina ed Europa negli ultimi anni, e dall'interesse mostrato dal Kazakistan di attirare nel suo territorio una parte di questo traffico di transito.

L'accordo per l'istituzione di una Zona Economica Speciale (SEZ) di Khorgos fu firmato nel 2010. In totale copre un'area di 568 ettari che comprende: la zona logistica (189 ettari), la zona industriale (230 ettari) e il centro di trasporto e logistico, il dryport (149 ettari). In particolare, il principale vantaggio di quest'ultimo è che ha un terminal interno per il trasbordo delle merci e strutture per lo stoccaggio di container che consentono di immagazzinare, organizzare e inviare i carichi in diverse direzioni che aumenteranno l'efficienza del trasbordo e riducono i tempi di transito.<sup>120</sup>

La Cina è uno dei maggiori partner commerciali del Kazakistan, in realtà è il secondo partner commerciale dopo la Russia. Al fine di rafforzare le relazioni economiche e aumentare l'efficacia del trasporto merci dalla Cina all'Europa attraverso il Kazakistan, entrambe le parti hanno avviato il progetto Khorgos. Il Khorgos International Center of Boundary Cooperation (ICBC) JSC è stato istituito sulla base degli accordi tra i governi dei due paesi nel 2005. Poiché la quantità di trasporto merci tra Cina ed Europa è aumentata di 17 volte negli ultimi cinque anni, si prevede che il trasporto di transito globale della Cina aumenterà da 7 milioni di unità equivalenti a 20 piedi (TEU) nel 2010 a 17 milioni di TEU nel 2020. Con l'obiettivo di attirare l'8%

120 Sito ufficiale del dryport: <http://www.sezkhorgos.kz/lang/eng>

di questo traffico di transito, il Kazakistan ha annunciato che le strutture del progetto Khorgos sarebbero allargate. Nel 2010 il Kazakistan e la Cina hanno firmato un accordo per l'istituzione di una Zona Economica Speciale (SEZ) di Khorgos. Secondo l'accordo, Khorgos copre un'area di 568 ettari che comprende la zona logistica (189 ettari), la zona industriale (230 ettari) e il centro di trasporto e logistico, il dryport (149 ettari). In particolare, il principale vantaggio di quest'ultimo è che ha un terminal interno per il trasbordo delle merci e strutture per lo stoccaggio di container che consentono di immagazzinare, organizzare e inviare i carichi in diverse direzioni che aumenteranno l'efficienza del trasbordo e riducono i tempi di transito.<sup>121</sup>

La prima fase del progetto fu avviata nel 2013 e presa in carico dalla compagnia ferroviaria statale KTZ (Kazakhstan Temir Zholy). Il processo comportò le operazioni al collegamento Zhetygen-Khorgos e le linee ferroviarie di Jezkazgan-Beineu che collegano il porto di terra di Khorgos con il porto di Aktau sulla costa del Mar Caspio, accorciando il periodo di trasporto merci da Chongqing in Cina a Duisburg in Germania a 11,5 giorni. La prima fase della ZES di Khorgos è stata ufficialmente completata quando il dryport fu messo in funzione nel 2015. Da allora i lavori proseguono fino al completamento delle 3 zone previste dal progetto.

## ICBC

A circa dodici chilometri a est del porto di terra si trova la seconda ZES, il Centro internazionale di cooperazione transfrontaliera (ICBC): una zona economica speciale che si estende su entrambi i lati del confine. Concepito come un luogo di libero scambio tra la Cina e i paesi della Comunità degli Stati Indipendenti (CIS), una zona senza visto per conferenze internazionali di affari e una destinazione ricreativa e di intrattenimento attraente a livello internazionale, gli accordi riguardanti l'ICBC sono stati formalizzati per la prima volta nel 2005. Una zona lineare composta da due barre parallele sfalsate, i due lati dell'ICBC sono stati sviluppati indipendentemente dai rispettivi governi. La sezione più piccola del Kazakistan ha lo scopo di facilitare lo sviluppo economico della grande regione di Almaty e del Kazakistan in generale: fornendo maggiori strutture turistiche e commerciali, migliorando l'elaborazione dogana-

121 Shepard W. (2016), Khorgos: Why Kazakhstan Is Building A New Dubai On The Chinese Border: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/02/28/will-a-place-called-khorgos-become-the-next-dubai/?sh=bab0d9af4b7e>

## 3.2.3 \_ KHORGOS

le, aumentando l'attrattiva del Kazakistan come sito di investimenti esteri e integrando il paese nel mondo trasporti e reti economiche.

Attualmente, i lavoratori delle ferrovie, le guardie di frontiera, i funzionari doganali e altri che lavorano per Khorgos-Eastern Gate e l'ICBC sono in gran parte alloggiati a Nurkent, un'altra nuova città adiacente alle due ZES. Oggi Nurkent, un villaggio di 3.000 abitanti, dovrebbe ospitare 100.000 residenti entro il 2035. Sebbene modesto per gli standard delle città mondiali, questa cifra di popolazione collocherebbe Nurkent tra le prime venticinque città più popolate del Kazakistan. Le proiezioni del governo affermano un programma di costruzione aggressivo, con alloggi per 50.000 residenti previsti per il completamento nel 2022. Nurkent è una piccola collezione di case unifamiliari e condomini bassi con grandi pannelli che ricordano le abitazioni khrushchyovka dell'era sovietica. Questi edifici, così come la scuola, la clinica e un piccolo numero di altri edifici pubblici di Nurkent, si trovano su strade larghe e diritte fiancheggiate da prati ben curati e circondate da terreni agricoli.

I monumentali flussi di merci immaginati dalla BRI, che attualmente guidano questo sviluppo transfrontaliero, rispecchiano una pletora di transazioni relativamente minute che si verificano quotidianamente oltre confine. All'inizio degli anni '90, il crollo dell'Unione Sovietica è stato accompagnato da un crollo simile nel flusso di beni di consumo da Mosca al Kazakistan. In gran parte dipendenti da questi e altri prodotti importati, i cittadini kazaki hanno iniziato ad attraversare il confine cinese per colmare il divario risultante e acquistare beni per la rivendita locale. Agevolata da accordi bilaterali tra le due nazioni, all'inizio degli anni 90 questa pratica, nota come commercio di navetta o chelnochnikov, ha fornito lavoro a centinaia di migliaia di kazaki che gestivano attività di importazione su piccola scala. La pratica rimane attiva fino ad oggi. A Khorgos, i commercianti fanno lunghe file alla stazione doganale in attesa di visitare i centri commerciali situati sul lato cinese del confine. Nel 2017 sono state introdotte restrizioni per limitare la quantità e il tipo di merci con cui le persone possono rientrare in Kazakistan. Per aggirare questi limiti, si è sviluppata un'economia sommersa di facchini non ufficiali, che trasportano merci oltre confine a pagamento.<sup>122</sup>

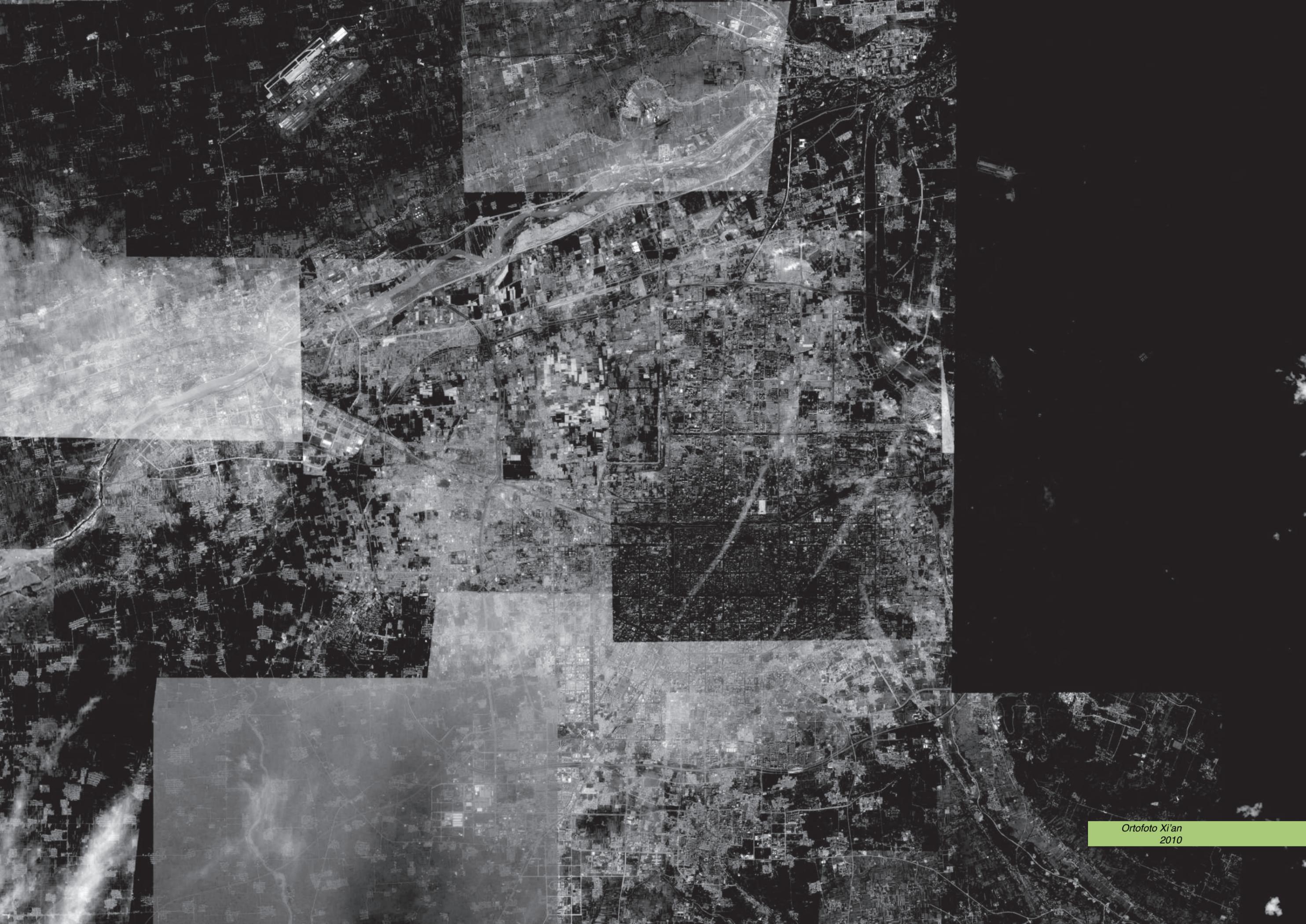
Rafforzando il collegamento senza sbocco sul mare del Kazakistan alle reti di

122 Simon M. A. (2020), Asymmetrical flows: <https://www.e-flux.com/architecture/new-silk-roads/313106/asymmetrical-flows/>

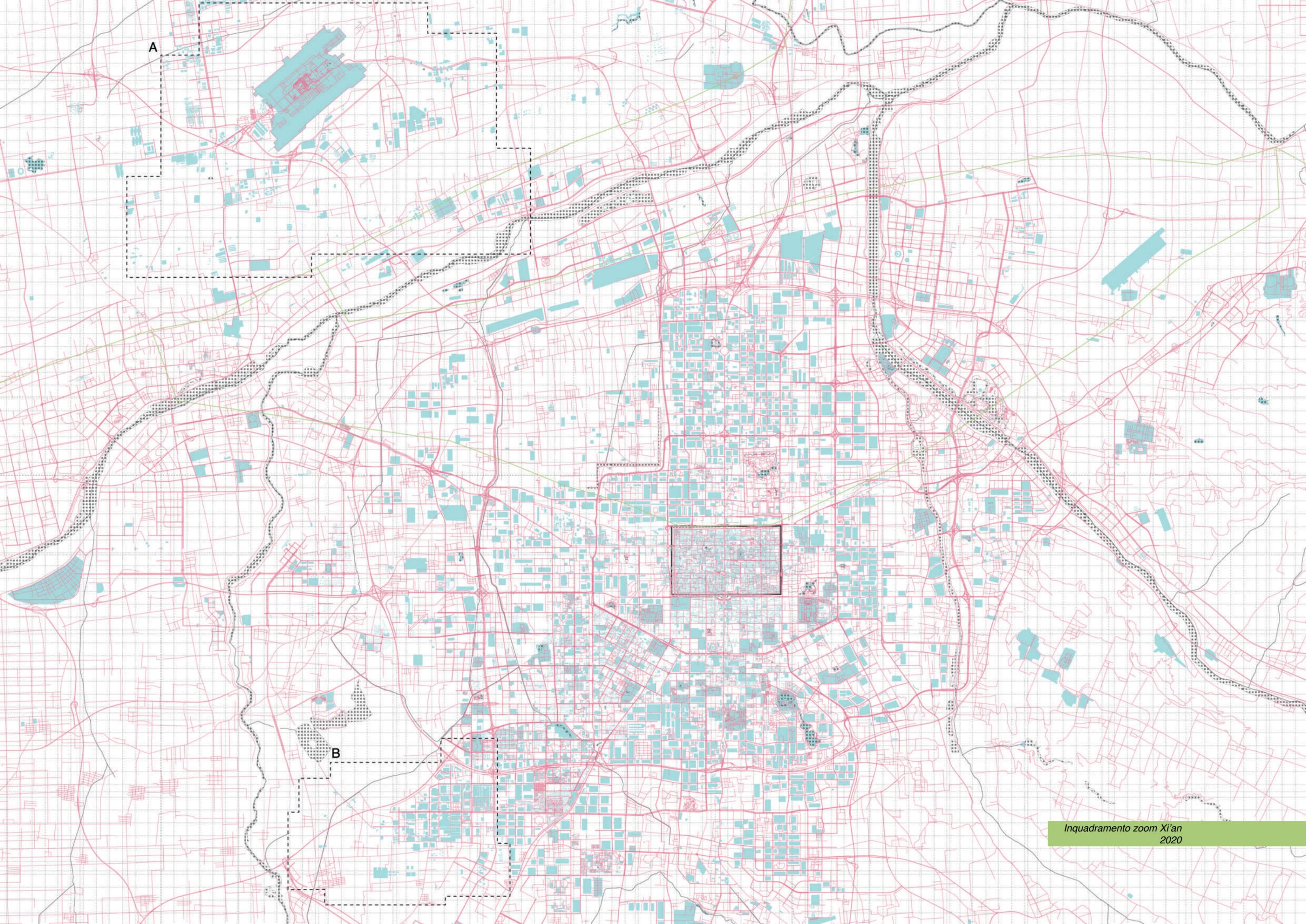
## 3.2.3 \_ KHORGOS

trasporto merci su rotaia che attraversano la massa continentale eurasiatica e aprendo nuovi mercati per l'esportazione di merci e materie prime del Kazakistan, la promessa economica del porto asciutto e dell'ICBC porta al suo interno il potenziale per attirare residenti nel sud-est scarsamente popolato. La costruzione di grandi centri urbani nel sud potrebbe destabilizzare il monopolio geopolitico di Nur-Sultan e offrire nuove immagini di urbanità, il tutto promuovendo una maggiore visibilità degli attriti politici che si verificano lungo il confine.



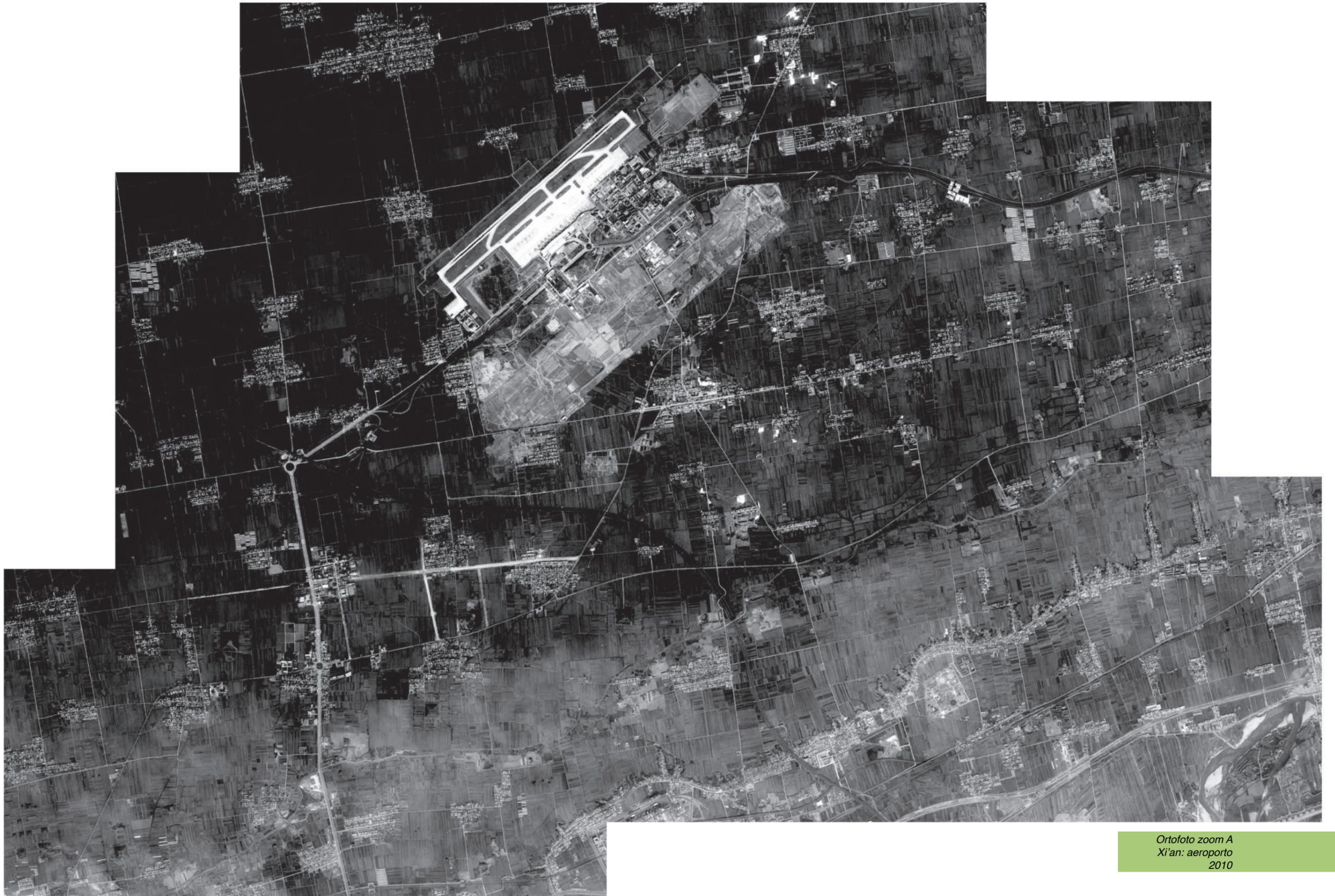






A

B



Ortofoto zoom A  
Xi'an: aeroporto  
2010



Ortofoto zoom A  
Xi'an: aeroporto  
2020



Zoom A  
Xi'an: aeroporto  
2020







0 m 1000 m

Zoom B  
Xi'an High-Tech Zone  
2020

La città di Xi'an è la capitale della provincia di Shaanxi. Collocata nella parte centro-meridionale della provincia, precisamente nella pianura alluvionale di Guanzhong, confina a sud con la catena montuosa dei monti Qin e a nord con il fiume Wei. La pianura Guanzhong, in quanto alluvionale, ospita otto fiumi e numerosi torrenti. La città di Xi'an assume storicamente il luogo di importante snodo commerciale, sia grazie al fertile contesto geoterritoriale, sia per la propria posizione geografica che ne aveva fatto il capolinea orientale dell'Antica Via della Seta.

I luoghi limitrofi all'attuale città di Xi'an sono stati, nel corso dei millenni, teatri della nascita e della distruzione di numerose città. A partire dall'XI secolo a.C., la dinastia Zhou occidentale aveva stabilito come propria capitale la città gemella Fenghao, formata dalle capitali Feng e Hao (quest'ultima era l'originale capolinea dell'Antica Via della Seta). In seguito alla distruzione della città di Hao e al susseguirsi di alcune dinastie<sup>123</sup> venne stabilita come nuova capitale la limitrofa città di Chang'an. La scelta si fondò soprattutto su motivazioni di importanza economica e strategica, in quanto Chang'an era il centro di snodo di numerose infrastrutture stradali. La capitale, nel corso dei secoli, è stata alternata più volte tra Chang'an e l'attuale Luoyang. La prima, però, venne inizialmente saccheggiata e occupata dall'esercito tibetano durante la lunga ribellione An Lushan e successivamente distrutta in concomitanza con la fine della Dinastia Tang<sup>124</sup>. Al termine di questi disordini, la funzione di capitale venne affidata ancora una volta alla città di Luoyang.

Nel XIV secolo la dinastia Ming costruì le mura ancora esistenti dell'attuale Xi'an, che all'epoca era però sette volte più piccola della caduta Chang'an. Poco prima del secondo conflitto mondiale Xi'an fu teatro del cosiddetto Incidente di Xi'an<sup>125</sup> che permise alla Cina, seppur per poco tempo, di rivivere una situazione di

123 Si tratta della Dinastia Zhou, suddivisa in due sottodinastie principali, ovvero quella orientale e quella occidentale (1045-256 a.C.), della Dinastia Qin (221-206 a.C.) e della Dinastia Han (206 a.C. - 220 d.C.).

124 La ribellione An Lushan, durata più di sette anni (755-763 d.C.) è stata una rivolta guidata dall'omonimo ufficiale generale del sistema militare Tang che aveva come obiettivo la caduta della Dinastia Tang e della sua sostituzione con la Dinastia Yan. La lunga storia della ribellione e i gravi danni che le città subirono portarono a un notevole indebolimento della Dinastia Tang al punto che nel 763 l'imperatore tibetano Trisong Desteñ riuscì a riappropriarsi di gran parte dei territori dell'Asia centrale, tra cui la città Chang'an.

125 L'incidente di Xi'an scoppiò nel 1936 in seguito al rapimento e alla detenzione del generale del Governo nazionalista Chiang Kai-shek da parte dei generali Zhang Xueliang e Yang Hucheng che avevano come obiettivo il raggiungimento di un accordo con i comunisti per poter com-

unità.

### INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Sin dai tempi dell'Antica Via della Seta, Xi'an si trovava in un punto importante di snodo e al centro di numerose infrastrutture stradali e di trasporto. Ancora oggi, grazie alla posizione centrale della Cina, Xi'an si ritrova a ricoprire il ruolo di snodo ferroviario e autostradale. I collegamenti si sviluppano su più scale: i servizi di metropolitana e di trasporto ferroviario cittadino permettono il movimento interno alla città; le superstrade connettono la capitale con le altre grandi città della provincia di Shaanxi; la rete autostradale collega Xi'an con le città anche al di fuori della regione; le numerose linee ferroviarie permettono invece di raggiungere anche porti marittimi (come quelli sulla costa orientale del Gansu) e altre regioni di notevole importanza, come lo Xinjiang, situato invece nell'estremo occidente cinese. Infine l'aeroporto, situato nella parte nord-occidentale della città, in quanto internazionale collega non solo le principali città della Cina mediante voli interni, ma permette anche il raggiungimento di destinazioni straniere. L'Airport New City è infatti il settimo aeroporto cinese a livello di grandezza, ospita tredici compagnie aeree ed è anche sede di più di 140 società di logistica.

### SVILUPPO URBANO E INDUSTRIALE

Il conflitto sino-giapponese (1937-1945), causa scatenante dell'Incidente di Xi'an, bloccò uno sviluppo industriale che, seppure lento, stava prendendo piede nella città anche grazie alla presenza di una linea ferroviaria che percorreva l'attuale provincia Shaanxi da est a ovest. L'industria riprese vita nel dopoguerra: Xi'an continuava infatti a godere della propria posizione centrale che invogliava il governo cinese a investire sullo sviluppo e sull'espansione di alcune città che ancora ad oggi sono tra le più industrializzate del paese. Il contesto agricolo ben radicato rende inoltre Shaanxi (e in particolare Xi'an) una regione agraria di notevole importanza per la produzione e la lavorazione di tè, grano e caffè. Lo sviluppo della città si concentra su una divisione in centri regionali di produzione specifica: nella periferia orientale vi è la produzione tessile, in quella

battere unitamente l'imminente invasione Giapponese. L'accordo venne raggiunto al culmine di due settimane di forti tensioni e fu un evento simbolico molto importante perché la Cina si ritrovò, per la prima volta, ad agire in maniera unitaria e collaborativa.

occidentale la produzione di macchine elettriche, in quella nord-orientale l'industria aerospaziale e in quella sud-occidentale il settore elettronico.

Gli obiettivi principali dello sviluppo della città sono un'agricoltura moderna e sviluppata mediante la riduzione di uso del suolo e la promozione dell'industrializzazione e dell'informatizzazione affiancata alla tutela ambientale e del patrimonio culturale.

### **XIXIAN NEW AREA**

La continua espansione ed evoluzione della città di Xi'an vede l'attuale culmine nel progetto denominato Xixian New Area.

Xixian è una zona che riguarda le città di Xi'an e Xianyang, comprendendo tutte e sette le contee, i 23 villaggi e i sottodistretti delle due città. Il progetto comprende la nascita di cinque nuove città: Airport New City, Fengdong New City, Qinhan New City, Fengxi New City e Jinghe New City.

Il principale obiettivo della Xixian New Area è quello di cercare di raggiungere l'integrazione urbana e rurale, favorendo lo sviluppo economico dell'intera area e anche della regione Shaanxi che però si basa sullo sviluppo ad alta qualità ambientale, culturale e tecnologica.

Gli obiettivi sono quindi la realizzazione di zone di scambio e di servizi, con un sistema commerciale che possa basarsi sull'esportazione e che possa quindi ergersi a centro industriale per le imprese situate nella parte nord-occidentale della Cina, la modernizzazione delle esistenti industrie e dei servizi già avviati, lo sviluppo di industrie high-tech e, di conseguenza, lo sviluppo tecnologico cinese, l'apertura a un maggior numero di rotte intercontinentali grazie all'ampliamento dell'aeroporto internazionale, la costruzione di nuove infrastrutture di trasporto, quali ferrovie e autostrade che, anche in questo caso, possano permettere il collegamento con paesi extra-continentali come ad esempio quelli europei, seguendo le orme del progetto Belt and Road, e il miglioramento delle infrastrutture già esistenti. Sempre a livello infrastrutturale, nel progetto sono previsti quattro livelli di infrastrutture stradali: strade veloci, principali, secondarie e raccordi.

L'aspetto agricolo resta uno dei punti saldi del progetto della Xixian New Area: la produttività agricola sarà incentivata da apparecchiature innovative, oltre che da tecnologie che possano garantire scelte sostenibili come il risparmio energetico e la

protezione ambientale.

### **HI-TECH ZONE**

La Xi'an Hi-tech Zone è uno dei progetti di innovazione tecnologica più longevi, che si colloca oggi all'interno dell'area occupata dalla Xixian New Area.

Istituita nel marzo 1991, nel 2015 è stata approvata per diventare esempio e zona dimostrativa dell'innovazione cinese e un anno dopo è stata definita zona pilota di libero scambio dell'intera regione. È quindi ad oggi il più grande polo di crescita economica dell'area, con più di 180000 entità di mercato e un valore della produzione industriale in continua crescita.

Le industrie leader della Hi-tech Zone sono: informazione elettronica, manifattura avanzata, biomedicina e sviluppo di servizi di informazione.

## 4. FASE CONCLUSIVA

### 4.1 \_ DIZIONARIO

#### VOCABOLI

In seguito allo studio diacronico effettuato per ciascun caso studio, e alla trascrizione morfologica di una serie di eventi indiretti connessi alla BRI e all'URD, è stata svolta un'analisi mirata a estrapolare elementi comuni e dissonanti, ricorrenti nelle quattro città prese in esame. Utilizzando Tashkent come punto di partenza, gli elementi vengono raccolti in un dizionario comune che ne esplicita le particolarità suddividendoli ulteriormente, e funge come chiave di lettura e di analisi per i restanti casi studio. Con questa raccolta dati vengono messi in luce dei macro-gruppi comuni a tutte le realtà che vengono affrontate, sebbene con le loro variazioni, e allo stesso tempo alcuni elementi caratteristici di alcuni luoghi precisi.

Indubbiamente gli elementi che meglio sintetizzano l'influenza della Belt and Road Initiative sono i nuovi nodi infrastrutturali che supportano tutte le iniziative progettuali cinesi, tra cui principalmente nuovi poli industriali. Anche in una città come Tashkent, dove le zone più interessate da questa iniziativa sono principalmente le SEZs, è possibile notare un coinvolgimento con la BRI che si traduce nella costruzione e miglioramento di nuove reti viarie e ferroviarie, con il fine di potenziare le connessioni con il resto del mondo assumendo un ruolo rilevante nella politica espansionistica cinese.

Questo sviluppo prende forma su un tessuto urbano complesso, che comprende zone rurali e informali che caratterizzano gran parte delle città presenti in Asia. Infatti queste nuove infrastrutture, spesso trovano spazio rubandolo a quegli insediamenti informali disseminati in varie zone della città, comportandone la demolizione.

La redazione di questa guida alla lettura della città, ha come obiettivo ultimo quello di carpire informazioni essenziali allo sviluppo delle città urbane dell'Asia Centrale e della Cina, considerando l'influenza più o meno diretta dei due fenomeni ampiamente discussi nei capitoli precedenti. Essendo la Cina una nazione in cui è difficile reperire dati, soprattutto in questo periodo di pandemia, il sopralluogo diretto

presso la città di Tashkent si pone come ulteriore anello di collegamento tra i differenti casi studio. Il contatto diretto con le realtà prese in esame, ha permesso di svolgere uno studio approfondito delle dinamiche di sviluppo e progresso che hanno interessato Tashkent e l'Uzbekistan.

In questo lavoro di ricerca è stata inoltre svolta un'indagine fotografica come supporto ai vari vocaboli che compongono il dizionario, scattate nelle aree pertinenti agli zoom d'interesse analizzati nel capitolo precedente.

Nell'Appendice B (pag. 285) è presente un approfondimento sulla città di Tashkent e sulle zone a essa limitrofe (la ferrovia Tashkent - Samarcanda e il Peng Sheng Industrial Park) che abbiamo avuto la possibilità di visitare e di testimoniare attraverso alcune fotografie. Le fotografie sono state quindi numerate e inserite in tre ortofoto riassuntive che presentano anche gli elementi grafici utilizzati per il dizionario.



## CONTESTO: ARCHITETTURA INFORMALE

tipologia: a



a1. insediamenti a bassa intensità



a2. villaggi rurali

## CONTESTO: EDIFICATO URBANO

tipologia: b



b1. residenze



b2. settore terziario



b3. settore amministrativo



## CONTESTO: ZONE RURALI

tipologia: c



c1. terreni agricoli



c2. risaie



## CONTESTO: TOPOGRAFIA

tipologia: d



d1. deserto



d2. catene montuose

**INTERVENTO: NUOVE INFRASTRUTTURE**

tipologia: e



e1. rete viaria

e2. rete ferroviaria

**INTERVENTO: MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURE**

tipologia: f



f1. rete viaria

f2. rete ferroviaria

**INTERVENTO: PROGRESSO INDUSTRIALE**

tipologia: g



g1. logistica

g2. stoccaggio

g3. produzione

**INTERVENTO: NUOVI COMPLESSI RESIDENZIALI**

tipologia: h

**INTERVENTO: NUOVI EDIFICI COMMERCIALI**

tipologia: i



i1. servizi ricettivi-ristorativi

i2. servizi ricreativi

i3. edifici commerciali

**INTERVENTO: DEMOLIZIONI**

tipologia: l



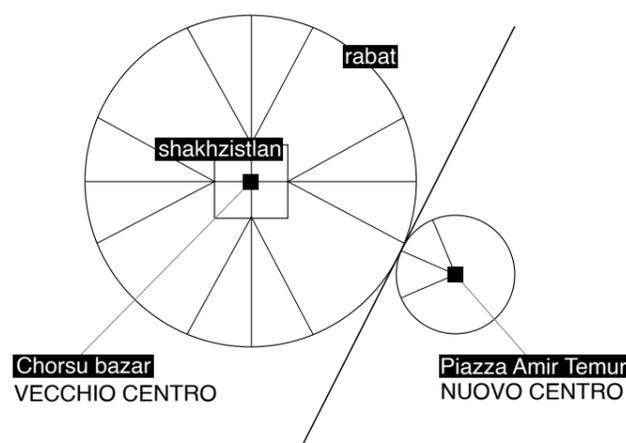
## 4.2 \_ ABACO

## 4.2.1 \_ Tashkent

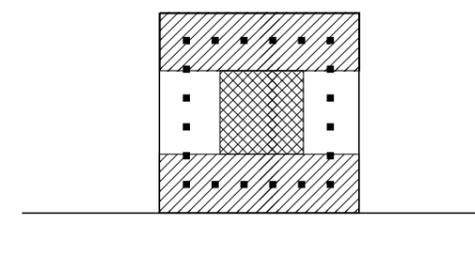
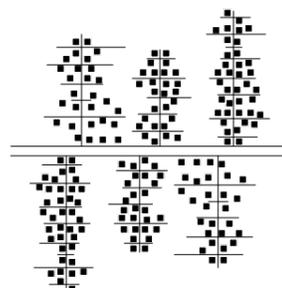
Nel momento del sopralluogo, il tessuto urbano della città di Tashkent si pone come uno spazio irrisolto tra la rigidezza degli impianti sovietici e la confusione dei quartieri tradizionali.

La città antica aveva una forma radiale con il bazar come cuore pulsante, l'attuale bazar Chorsu, attorno al quale vi si sviluppava il cosiddetto shakhzistlan, ossia il centro vero e proprio della città. Da qui lungo gli assi si diramavano 12 strade principali, espandendosi al di fuori dello shakhzistlan e dando vita al rabat, una zona radialmente periferica che seguiva l'espansione della città.

Tuttavia sotto l'influenza dell'Unione Sovietica, la città non crebbe secondo l'impianto tradizionale: venne invece installato un nuovo centro che aveva come fulcro l'attuale piazza Amir Temur, dal quale partivano nuove arterie stradali che anziché adattarsi a quelle più antiche, vennero usate come pretesto per rimodellarle e rompere la radialità dell'antico centro. Il risultato di questi interventi è la situazione caotica attuale, che necessita di una soluzione differente da quella sovietica poiché non risulta molto compatibile con il tessuto tradizionale.



La tipologia del quartiere sovietico ebbe un forte successo anche dopo l'indipendenza, anche grazie allo sviluppo di nuove industrie che richiedevano la costruzione di nuove residenze per i lavoratori che ne facevano parte, zonizzando i quartieri.



Le makhallas, i quartieri tradizionali, avevano un impianto che ricorda la forma di una foglia: una via principale lungo la quale si diramano stradine secondarie. Gli agglomerati di case che si sviluppano lungo questa struttura sono talmente densi che i confini tra le varie mahallas risultano quasi indistinguibili. Inoltre ciascuna casa risulta chiusa e senza finestre lungo la via, mentre si apre all'interno con una corte e viene suddivisa in spazi per gli uomini e spazi per le donne.

### Zoom A

Il miglioramento delle connessioni implica senz'altro un aggiornamento dei trasporti e delle infrastrutture. La zona analizzata alla periferia dell'insediamento urbano, nelle vicinanze dell'aeroporto, al momento dell'analisi si presentava come un'area incompleta destinata all'espansione. L'architettura informale che caratterizza numerose parti della città è presente anche qui, ponendosi da tramite tra una realtà rurale limitrofa e un'altra più urbana. Essendo già presente una stazione, vengono implementate sia le ferrovie che le strade (presupponendo un coinvolgimento nel progetto CAREC 6), dando luogo a nuove industrie che si affiancano ai campi e gli insediamenti a bassa intensità circostanti.

### Zoom B

Il progetto svolto in questa parte della città ha come obiettivo quello di porsi come un nuovo polo centrale della città. Il tessuto urbano 10 anni fa, era prevalentemente composto da mahallas (architettura informale), con la presenza di qualche

edificio commerciale e amministrativo nell'immediato intorno. La costruzione del Tashkent City Park ha comportato la demolizione di un'intera mahallas, per favorire appunto la nascita di questo nuovo polo commerciale, molto attinente alla logica di pensiero dei sindaci distrettuali. Ciò ha comportato la costruzione di nuove reti viarie e il miglioramento di alcune strade già presenti, a discapito degli insediamenti a bassa densità circostanti. Infatti i lavori di costruzione hanno portato allo sgombero di massa dei residenti dell'Ukcha-Almazar makhalla di Tashkent, che sono stati letteralmente gettati in strada, essendo stati promessi nuovi alloggi in periferia o la possibilità di acquistare quelli esistenti in altre parti della città. Ciò ha provocato uno scontento generale per i cittadini di quella makhalla che, oltre ad aver perso la propria casa ottenendo un esiguo compenso, si sono ritrovati costretti a trasferirsi in condomini che non rispecchiavano la loro tradizione o a trasferirsi in periferia (contribuendo in questo modo anche allo sprawl urbano della città).

ZOOM A, tashkent



a1, a2, b1, b3, c1,



e1, e2, f1, f2, g1, g2, g3, i1

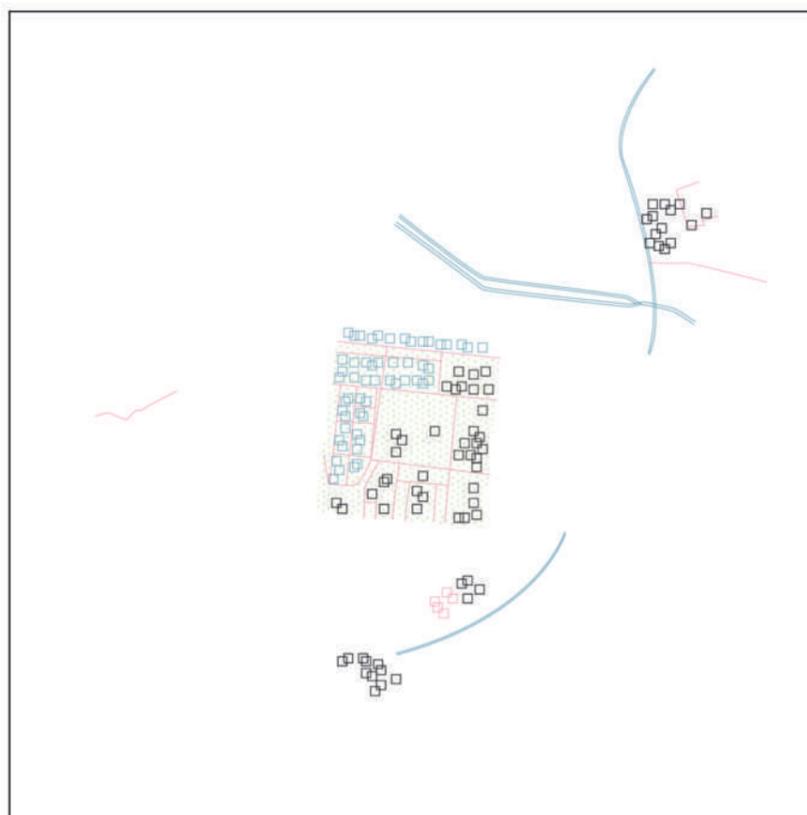


a1, a2, b1, b3, c1, e1, e2, f1, f2, g1, g2, g3, i1

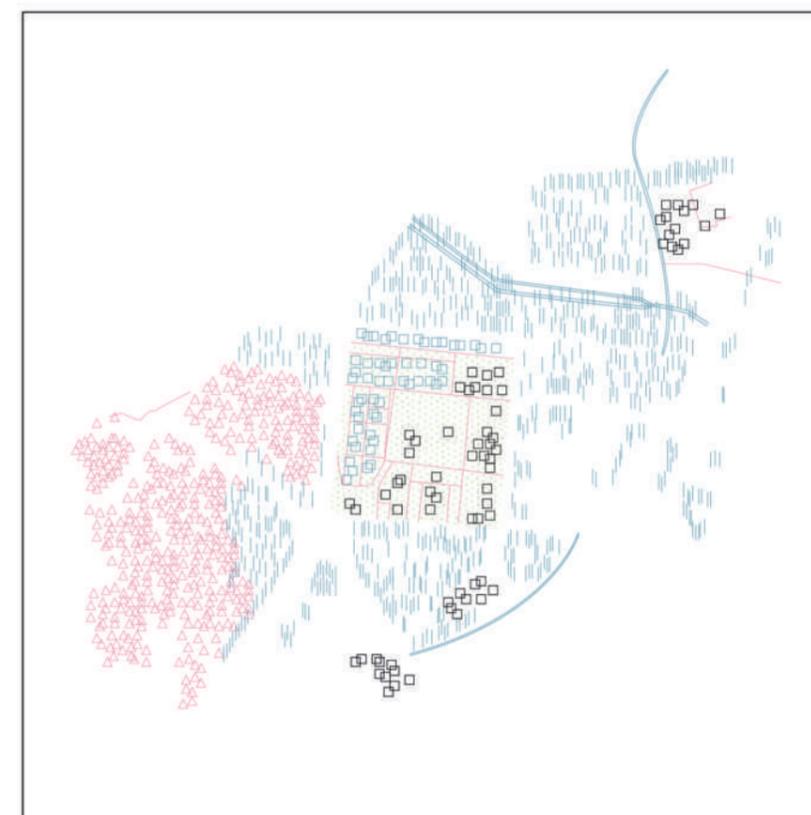
ZOOM B, tashkent



a1, b1, b3



e1, f1, g2, h, i1, i2, i3, l



a1, b1, b3, e1, f1, g2, h, i1, i2, i3, l

## 4.2.2 \_ Urumqi

**Zoom A**

Uno dei maggiori progetti che riguardano l'aeroporto internazionale Urumqi Diwopu è la costruzione del nuovo terminal collocato a nord della struttura già esistente. Nel progetto è prevista anche la realizzazione di due nuove piste, che si sommano all'unica pista esistente.

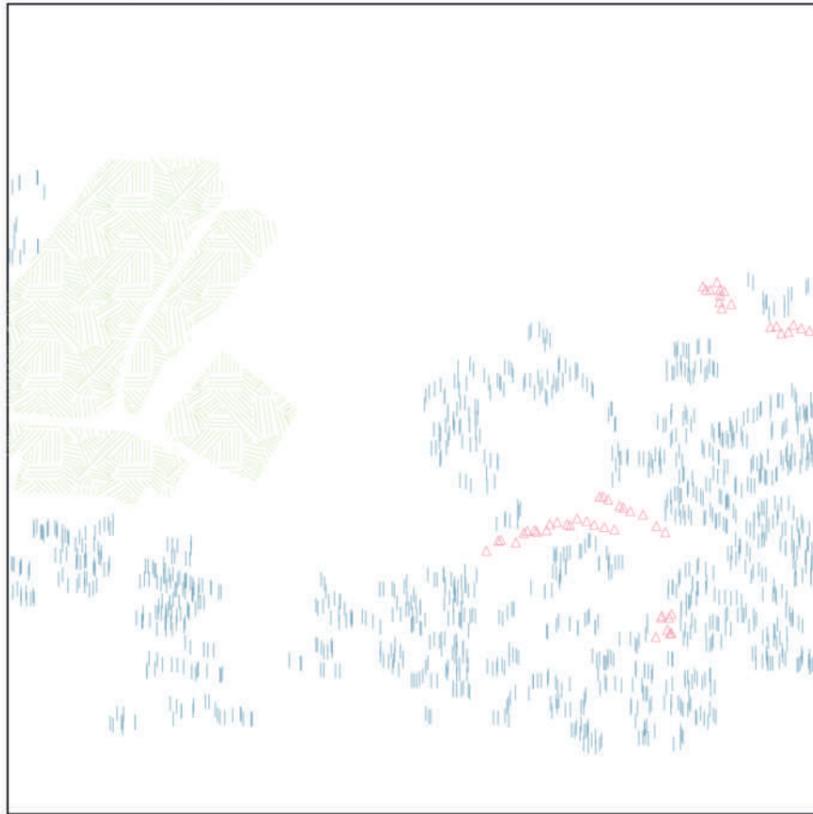
Nell'ultimo decennio le infrastrutture nei pressi dell'aeroporto sono state migliorate e implementate. Diversi edifici a destinazione industriale sono stati collocati nelle zone destinate in passato a terreni agricoli e nei pressi dell'aeroporto sono aumentate anche le unità residenziali, creando dei veri e propri isolati che si aggiungono a quelli già esistenti.

**Zoom B**

Il distretto di Midong, nell'area nord-occidentale della città di Urumqi prevede principalmente edifici a funzione industriale. Al tempo stesso, però, nel progetto di espansione sono previsti anche quartieri residenziali per permettere ai futuri lavoratori del distretto di poter vivere nei pressi del luogo di lavoro. Nell'ultimo decennio gran parte del distretto di Midong ha visto una vera e propria esplosione architettonica, per quanto le maggiori strade e infrastrutture viarie fossero già state previste prima dell'ultimo decennio.

Alcune infrastrutture stradali sono invece state aggiunte successivamente, si tratta di superstrade che permettono il raggiungimento delle diverse zone del distretto, che si estende per più di 3000 m<sup>2</sup>.

ZOOM A, urumqi



a1, a2, b1, b2, c1, c2

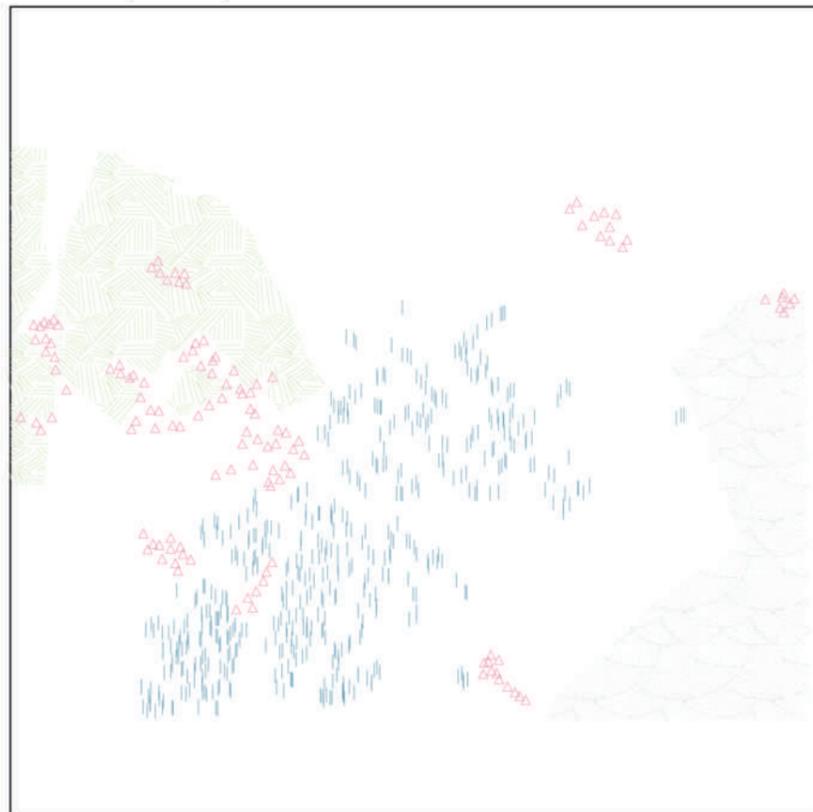


e1, e2, f1, f2, g1, g2, g3, h, i1, i3



a1, a2, b1, b2, c1, c2, e1, e2, f1, f2, g1, g2, g3, h, i1, i3

ZOOM B, urumqi



a1, a2, b1, b2, c1, c2, d2



e1, e2, f1, f2, g1, g2, g3, h, i1, i3



a1, a2, b1, b2, c1, c2, d2, e1, e2, f1, f2, g1, g2, g3, h, i1, i3

### 4.2.3 \_ Khorgos

Khorgos-Horgos è senz'ombra di dubbio uno dei punti focali dell'iniziativa della Belt and Road, in quanto città nata puramente per far parte di questa iniziativa. La composizione del luogo è principalmente naturalistica, ed è situata a cavallo tra la Cina e il Kazakistan. Tuttavia è interessante studiare come questo grande colosso infrastrutturale si sia posto in un contesto desertico e popolato di piccoli villaggi rurali.

#### Zoom A

Il porto di terra<sup>126</sup> si installa nelle vicinanze del villaggio rurale di Penzhim, dotato di una limitata quantità di reti viarie che si perdono all'interno dei terreni agricoli che le circondano. Le nuove arterie ferroviarie si diramano nel bel mezzo del deserto, attrezzandosi delle strutture necessarie allo stoccaggio e smistamento delle merci e dei container. Oltre a fungere da nodo logistico, questa infrastruttura dà vita a nuovi reticoli stradali che ospitano nuove industrie e gettano le basi per il progetto di un nuovo piccolo nucleo urbano (Nurkent).

#### Zoom B

Nonostante il nuovo polo commerciale e logistico di Khorgos-Horgos si sviluppi sul confine tra Cina e Kazakistan, l'estensione del porto di terra si sviluppa più a sud di questo nuovo nucleo, andando a intaccare un piccolo nucleo rurale-urbano già presente sul territorio, rubando terreno ai campi e le risaie che lo circondano. Al loro posto sorge un esteso complesso ferroviario e una nuova griglia stradale, che già ospita edifici industriali in espansione verso nord. Anche l'insediamento rurale viene dotato di nuove strade, e in nel piccolo nucleo urbano le reti viarie vengono migliorate.

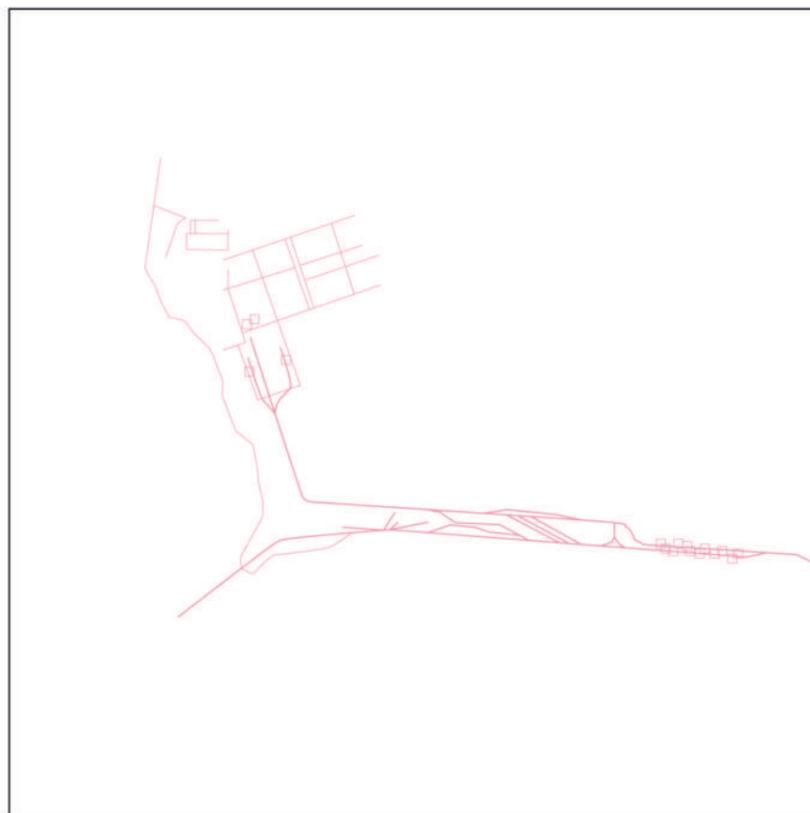
---

126 Dryport o porto di terra: è un punto di snodo ferroviario e stradale, collegato a un porto marittimo, necessario per lo smistamento di merci marittime indirizzate verso destinazioni più interne. Oltre al loro ruolo nel trasbordo di merci, i porti di terra possono anche includere strutture per lo stoccaggio e il consolidamento delle merci, la manutenzione di vettori merci stradali o ferroviari e servizi di sdoganamento. L'ubicazione di queste strutture in un porto asciutto allevia la concorrenza per lo stoccaggio e lo spazio doganale nel porto marittimo stesso.

ZOOM A, khorgos



a2, c1, d1

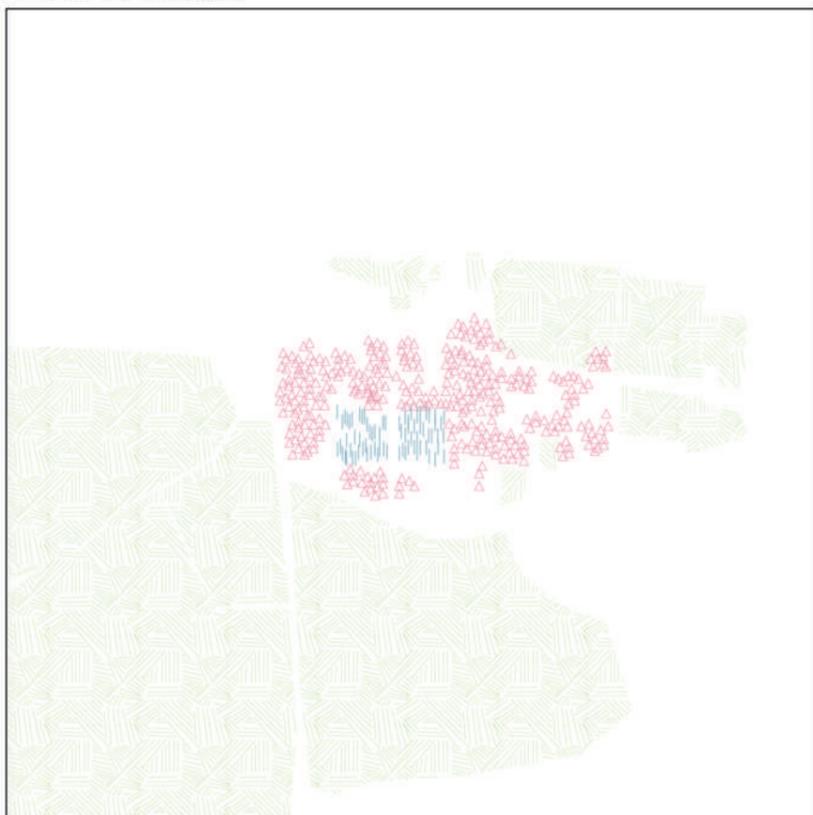


e1, e2, g1, g2, g3

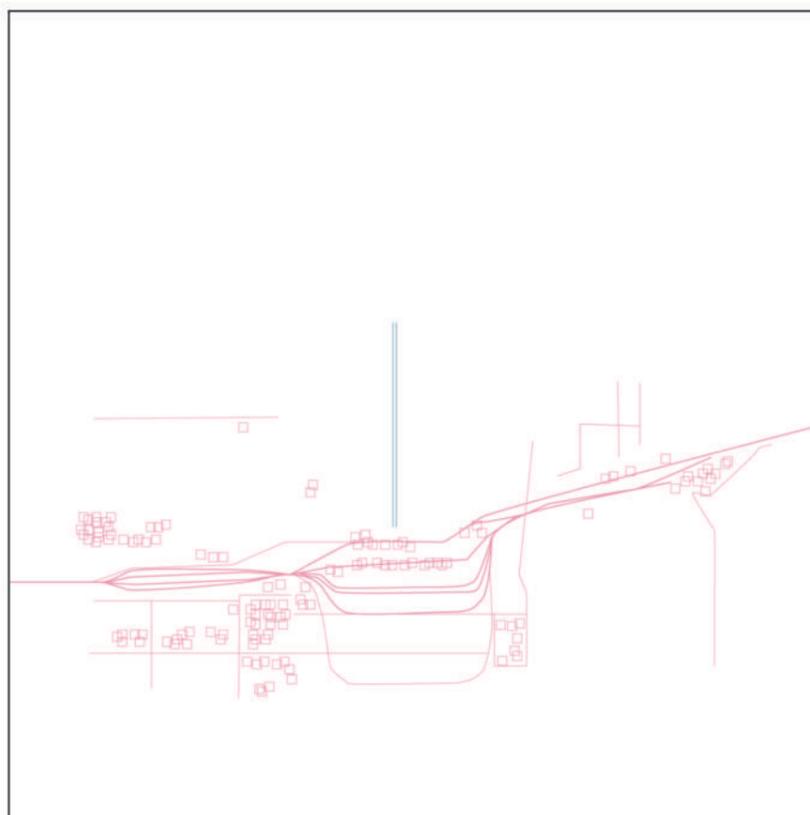


a2, c1, d1, e1, e2, g1, g2, g3

ZOOM B, khorgos



a1, a2, b1, b3, c1, c2



e1, e2, f1, g1, g2, g3



a1, a2, b1, b3, c1, c2, e1, e2, f1, g1, g2, g3

## 4.2.4 \_ Xi'an

**Zoom A**

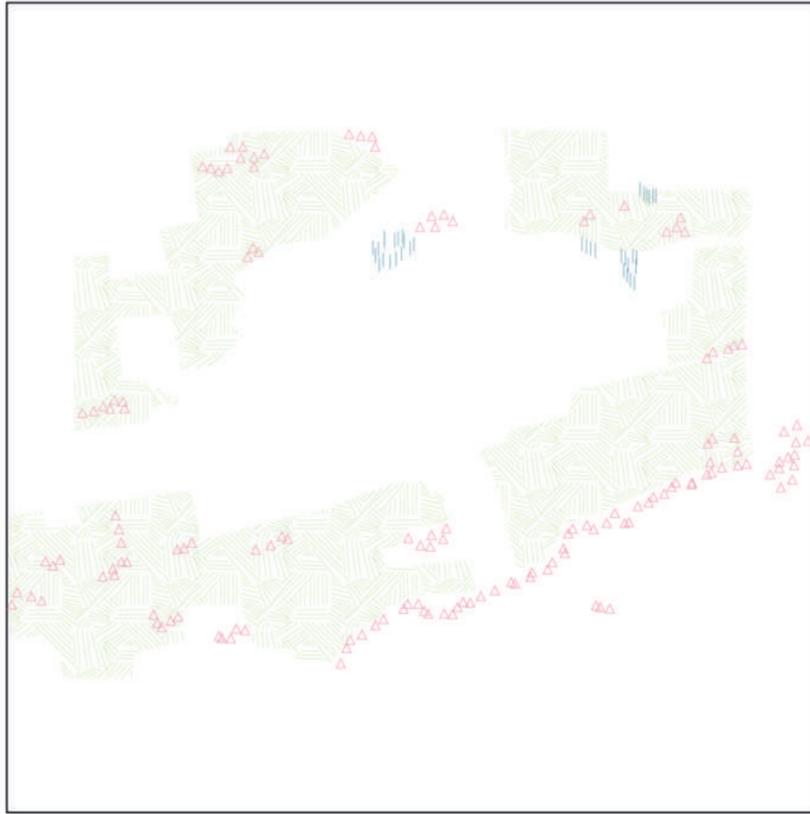
L'aeroporto internazionale Xi'an Xianyang ha vissuto diverse fasi di espansione nell'ultimo decennio: nel 2012, considerata la seconda fase dell'infrastruttura, sono entrati in funzione una seconda pista e un terzo terminal. Nel 2020 (terza fase) è stato invece reso pubblico il progetto che prevede la realizzazione di due ulteriori piste, l'ampliamento di una delle due piste esistenti e la costruzione di un nuovo terminal. L'obiettivo è quindi quello di raddoppiare la capacità di gestione del traffico di passeggeri rispetto a quella iniziale.

Le infrastrutture stradali sono state ampliate e quelle esistenti sono state migliorate: nell'ottica di un afflusso nettamente maggiore di passeggeri si è reso infatti necessario adeguare le strade e le superstrade per il raggiungimento dell'aeroporto.

**Zoom B**

L'Hi-tech Zone di Xi'an si sta espandendo in luoghi fino a poco tempo fa destinati all'uso agricolo. Nell'ultimo decennio appare quindi evidente come la zona si stia espandendo verso occidente rispetto al centro cittadino esistente. Gran parte dalle aree agricole esistenti vivono l'occupazione da parte di edifici industriali e destinati all'evoluzione tecnologica, collegati ovviamente anche da nuove infrastrutture di trasporto che possano rendere l'Hi-tech Zone collegata al suo interno e anche con il resto della città di Xi'an.

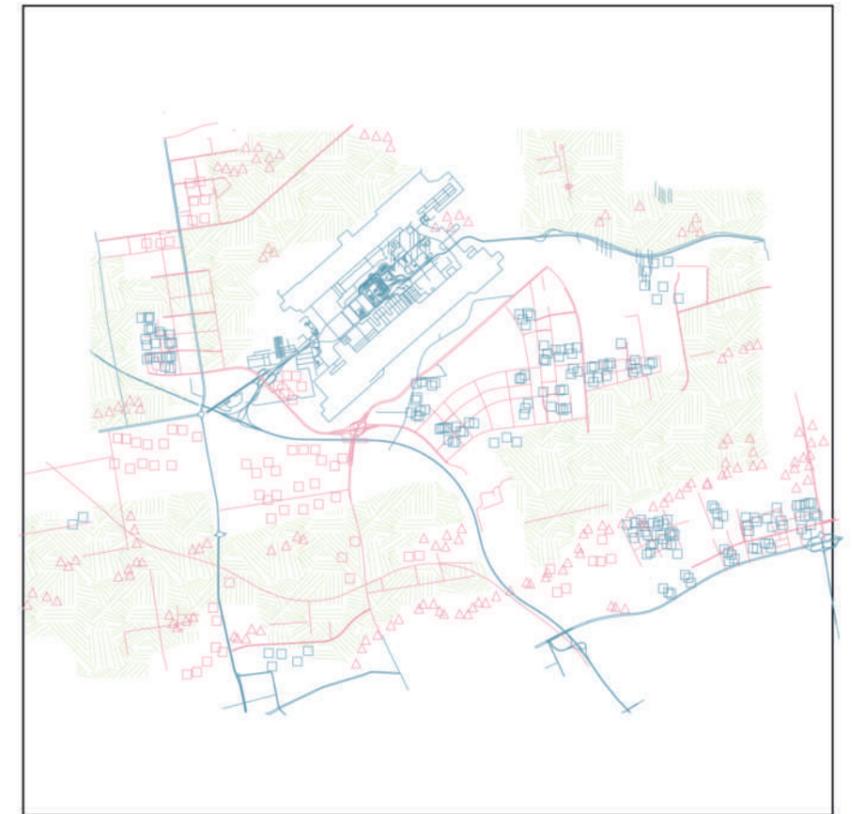
ZOOM A, xi'an



a1, a2, b1, b2, c1, c2

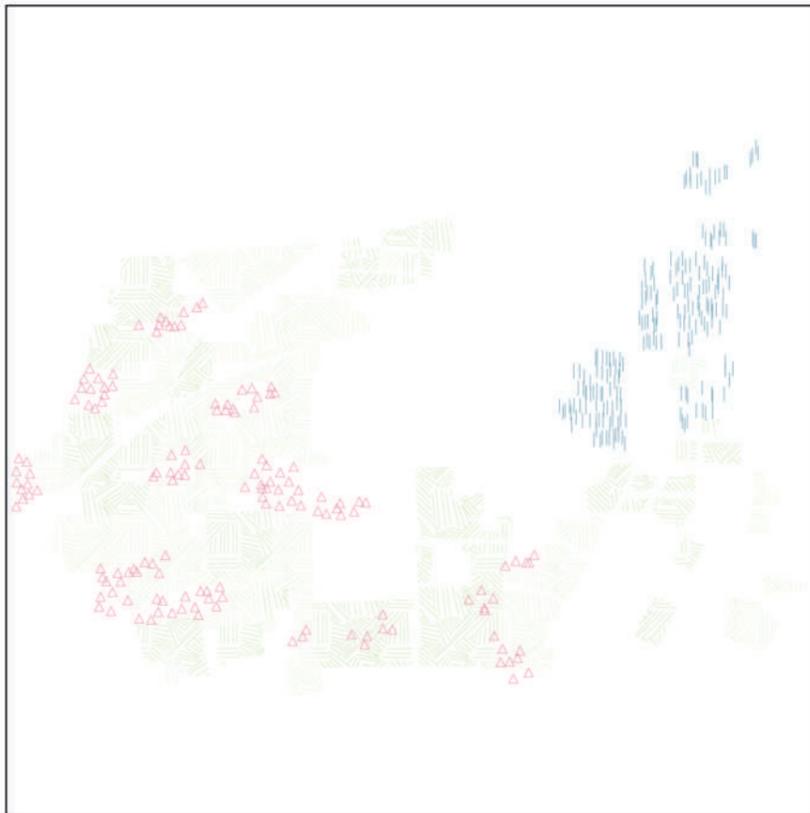


e1, f1, g1, g2, g3, h



a1, a2, b1, b2, c1, c2, e1, f1, g1, g2, g3, h

ZOOM B, xi'an



a1, a2, b1, b2, c1, c2



e1, f1, g1, g2, g3, h, i1, i3



a1, a2, b1, b2, c1, c2, e1, f1, g1, g2, g3, h, i1, i3

## 4.2.5 \_ Relazioni e compatibilità

Gli elementi del dizionario, in seguito, vengono divisi in elementi già presenti sul campo di studio (contesto, colonna), ed elementi che caratterizzano gli interventi e le trasformazioni che vengono effettuate (intervento, riga), messi in relazione tramite una tabella che ne evidenzia le compatibilità. Da ciò si evincono tre tipologie relazionali, di cui due strettamente relazionate tra loro in maniera consequenziale, mentre la terza è composta da parametri che si escludono vicendevolmente.

## Relazione 1:

Evidenzia la relazione che si crea tra un contesto informale e il conseguente riutilizzo di questi spazi per nuove infrastrutture e una crescita industriale-produttiva. L'architettura informale non viene infatti presa in considerazione in un eventuale ridisegno della città, bensì viene vista come un foglio bianco da utilizzare a proprio piacimento per la crescita della città.

## Relazione 2:

Relazione che lega una realtà urbana già consolidata a un miglioramento infrastrutturale della zona stessa, incentivando la creazione di nuove residenze. Contrariamente a quanto descritto prima, vengono conservate queste zone urbane, che spesso non appartenendo a un piano regolatore sembrano nate dal nulla, e utilizzate come input dal quale partire per riqualificare la città. Può essere interpretato come conseguenza della relazione 1, dove risulta inoltre necessario creare nuove residenze per sostituire quelle informali che probabilmente in precedenza sono state demolite.

## Relazione 3:

In un contesto rurale, ossia laddove la destinazione d'uso del suolo è principalmente agricola, è impossibile che avvengano fenomeni di demolizione. Queste relazioni infine, vengono riportate spazialmente sulla cartografia di ciascun caso studio, creando un abaco grazie al quale è possibile mettere a confronto 4 città appartenenti a realtà diverse ma sotto l'influenza di eventi comuni.

		INTERVENTO					
		—	=	□	□	□	■
CONTESTO	△	○	×	○	×	×	○
		×	○	×	○	○	○
	■	○	○	○	○	○	×
	□	○	×	○	×	×	×

### 4.3 \_ RIFLESSIONI CONCLUSIVE

Il continente asiatico è sempre stato un argomento complesso e al tempo stesso interessante da analizzare sotto molti punti di vista. Gli obiettivi e i progetti della recente iniziativa della Belt and Road, hanno incrementato ulteriormente la poledricità della Cina e degli stati confinanti, espandendosi e contaminando numerosi territori sparsi in tutto il mondo. Trattandosi di un intervento a così larga scala sono molti i progetti coinvolti, di cui tuttavia a volte è difficile riscontrarne una concretezza vera e propria sulle realtà urbane. I casi più rappresentativi di questa iniziativa, come per esempio quello a Gwadar o quello a Khorgos, sono localizzati in zone dove la preesistenza e l'impatto sul territorio sono minime, senza causare grandi cambiamenti a livello urbano. In questa ricerca si è cercato di espandere lo studio del fenomeno della BRI oltre l'osservazione diretta dei casi studio più eclatanti, cercando di proiettare la sua influenza su contesti urbani vissuti. Non è infatti un caso che l'Asia, oltre a essere la terra madre dell'iniziativa e quindi quella più coinvolta, risulti scenario di diversi fenomeni di informalizzazione, presenti soprattutto nelle zone rurali ma anche nei centri urbani. L'urban-rural divide è infatti un fenomeno comune che in maniera indiretta entra in relazione con l'intangibilità della Belt and Road Initiative, generando trasformazioni e interazioni che spesso non vengono approfondite perché difficilmente analizzabili.

Gli insediamenti informali nascono dalle condizioni morfologiche, sociali ed economiche del luogo, definendo nuove relazioni ed infrastrutture. Ciascun luogo ha le sue peculiarità e necessità, cresciute e derivate dal susseguirsi di avvenimenti storici che ne caratterizzano l'evoluzione. Dall'esterno queste architetture informali vengono viste come un problema da eliminare o da relegare alle campagne della città, spesso adottando politiche errate e contribuendo ad aumentare le disuguaglianze tra urbano e rurale. Il progetto della BRI si relaziona al territorio cercando di porre rimedio a questi problemi fornendo ad esempio nuove infrastrutture e conseguenti nuovi posti di lavoro. Il problema è l'approccio globale applicato indifferentemente in tutti i luoghi coinvolti, tenendo scarsa considerazione del contesto. Questo risulta essere uno dei motivi per cui il progetto è spesso situato in zone remote, e allo stesso tempo motivo per cui studi urbani a riguardo non sono facilmente reperibili.

La complessità dell'analisi urbana di questi due fenomeni è rappresentata anche dalla grandezza della scala a cui solitamente siamo abituati a pensare. Le ripercussioni dell'iniziativa cinese sono spesso riscontrabili in maniera indiretta sul territorio, poiché non sempre è necessario un progetto architettonico vero e proprio brandizzato BRI per notare le trasformazioni che avvengono in determinate città. Tashkent ne è un esempio lampante, poiché non presenta nessun progetto direttamente collegato al fenomeno nel raggio di 50km dal centro città, eppure risulta strettamente connessa ad esso, grazie anche alla sua posizione strategica all'interno del mercato mondiale. Allo stesso modo l'urban-rural divide, e l'informalità annessa, è un fatto derivante dalle modificazioni e trasformazioni dei flussi tra città e campagna, oltre che essere influenzato dalle diverse riforme politiche ed economiche. Uno step fondamentale all'interno della ricerca quindi, è stata la concretizzazione di questa serie di evoluzioni economiche, sociali e politiche in elementi appartenenti alla morfologia urbana, in modo tale da poterli relazionare tra loro e rifletterli sullo sviluppo urbano dei vari casi studio.

L'urbanizzazione di una città procede a parallelamente con il suo sviluppo economico e la sua crescita demografica, e l'importanza di uno sviluppo sostenibile e resiliente è diventata sempre più importante. Per questo motivo, per risolvere il problema della concretizzazione dei due fenomeni globali in un contesto locale, sono stati scelti gli obiettivi dettati dall'Agenda 2030 come tramite tra le due diverse scale. I target elencati sono infatti necessari per la sostenibilità dell'urbanizzazione: in base ad essi la città si evolve e trasforma, traducendoli in azioni concrete rappresentate da elementi morfologici che possono essere studiati e messi a confronto. Durante l'analisi è risultato logico ricondurre lo sviluppo urbano allo sviluppo infrastrutturale, poiché sono i collegamenti e i servizi che connettono i veri tessuti urbani e rurali a rendere una città come tale.

L'esperienza diretta a Tashkent ci ha permesso di osservare in prima persona l'effettiva organizzazione della città. Essa rientra negli interessi della Belt and Road principalmente per la sua posizione economica strategica, e per una convenienza economica (come ci è stato confermato da un responsabile del parco industriale cinese di Peng Sheng, a 70km di distanza). Analogamente a Peng Sheng, le SEZ circostanti vogliono incrementare ulteriormente la connettività e produttività del paese (come il tunnel Qamchiq costruito per la ferrovia che collega Anglian e Pap, due città nella Valle di Fergana), ripercuotendone indirettamente i benefici sulla capitale Uzbeka. La Tashkent che abbiamo avuto modo di visitare presenta diverse zone di

rinnovamento e rilancio economico, tutte indissolubilmente accompagnate da un rinnovamento infrastrutturale. Tuttavia è possibile osservare come queste buone azioni progressiste vengano effettuate a discapito dell'informalità: un'intera mahallas è stata demolita per la costruzione del Tashkent City Park, e centinaia di cittadini hanno perso le loro case e stati costretti a trasferirsi in zone più rurali circostanti, poiché le nuove residenze edificate richiedevano un affitto troppo elevato. La città riflette nella sua interezza un conflitto continuo tra le varie filosofie architettoniche che le hanno influenzate. Ciò si riflette anche, e soprattutto, sull'impianto urbano, che non sembra seguire regole precise e risulta confusionario. È proprio sull'organizzazione urbana che si riflette quell'indifferenza al contesto caratteristica delle politiche globalizzate, in conflitto con quegli insediamenti informali che se a un occhio esterno possono essere visti come difettosi, per chi vi abita sono considerate come case vere e proprie.

È stato quindi possibile grazie a questo sopralluogo estrapolare le tre relazioni morfologiche evidenziate nell'ultimo capitolo, come obiettivo ultimo di questo lavoro di ricerca. Queste relazioni sintetizzano tutto il processo analitico che ha condotto a questa conclusione. Nello studio di uno sviluppo urbano non è certamente possibile definire regole ferree che accomunino tutti i diversi sviluppi che caratterizzano le città. Questo conferma il fatto che le preesistenze di un territorio, con le loro informalità, difetti e relazioni umane, conferiscano a ciascun luogo la propria particolarità. Tuttavia riteniamo che sia possibile individuare delle tipologie relazionali ricorrenti anche grazie a questo fenomeno della globalizzazione, che può accomunare realtà differenti in una maniera che altrimenti non risulterebbe possibile: in questo modo globale, informale e locale entrano in contatto tra loro, evidenziando gli elementi differenti e comuni di ciascun caso studio analizzato. In conclusione, la prospettiva di utilizzo di questo dizionario morfologico è quella di poter essere affiancata ad ulteriori città coinvolte da questi due fenomeni, e ulteriormente arricchita di elementi che consentano una lettura più comprensibile di queste città difficilmente accessibili e poliedriche.



## CAPITOLO 2

ADB (2021), *Harnessing Uzbekistan's Potential Of Urbanization. National Urban Assessment*, disponibile in: <https://www.adb.org/documents/uzbekistan-national-urban-assessment>

Ambrosetti E. T., Ferrari A. (2021). *La Russia guarda a Est: come cambia il rapporto con Pechino*, disponibile in: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/la-russia-guarda-est-come-cambia-il-rapporto-con-pechino-30877>

Amighini A. (2018), *Da Kunming il corridoio verso il sud-est asiatico*, tratto da ISPI, disponibile in: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/da-kunming-il-corridoio-verso-il-sud-est-asiatico-20719>

Basso M. (2015), *L'Agenda urbana nazionale della Cina: una prima esplorazione, rapporto sulle città 2015*

Batsaikhan U., Dabrowski M. (2017), *Central Asia: twenty-five years after the breakup of the USSR*, *Russian Journal of Economics* 3

Bertozzi D. A. (2019). *La Nuova Via della Seta: il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt&Road Initiative*, Diarkos

Boden G. (2012), *China's Accession to the WTO: Economic Benefits*, Illinois Wesleyan University

Bressan M., Beccari S.F., Politi A., Savignoni D. (2016). *Eurasia e jihadismo*, Carocci Editore

Bretlich S. (2015), *Kazakhstan's Urban Development Struggles with Mono-cities, Modern diplomacy*

Cao H. (2010), *Urban Rural Income Disparity and Urbanization: What Is the Role of Spatial Distribution of Ethnic Groups? A Case Study of Xinjiang Uyghur Autonomous Region in Western China*, tratto da Taylor&Francis Online, disponibile in: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00343400903401550>

CER (2009). *Urbanization and industrialization in Uzbekistan: challenges, problems and prospects*, disponibile in: [https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03\\_land\\_admin\\_and\\_urban\\_dev/Urbanization\\_and\\_industrialization\\_in\\_Uzbekistan\\_challenges\\_\\_problems\\_and\\_prospects.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/hlm/prgm/cph/experts/uzbekistan/03_land_admin_and_urban_dev/Urbanization_and_industrialization_in_Uzbekistan_challenges__problems_and_prospects.pdf)

Chatzky A., McBride J., Siripurapu A. (2021). *What's Next for the Trans-Pacific Partnership (TPP)?*, disponibile in: <https://www.cfr.org/background/what-trans-pacific-partnership-tpp>

Chaudhuri D. (2005). *A Survey of the Economic Situation in Xinjiang and its Role in the Twenty-first Century*, tratto da ResearchGate.net, disponibile in: [https://www.researchgate.net/publication/247766540\\_A\\_Survey\\_of\\_the\\_Economic\\_Situation\\_in\\_Xinjiang\\_and\\_its\\_Role\\_in\\_the\\_Twenty-first\\_Century](https://www.researchgate.net/publication/247766540_A_Survey_of_the_Economic_Situation_in_Xinjiang_and_its_Role_in_the_Twenty-first_Century)

Chen Y., Luo P. (2020), *Urbanization and the Urban Rural Income Gap in China: A Continuous Wavelet Coherency Analysis*, MDPI

Cheng W., Fang C., Gao Q., Zhang X. (2019), *Spatiotemporal characteristics of the expansion of an urban agglomeration and its effect on the eco-environment: Case study on the northern slope of the Tianshan Mountains*, tratto da ResearchGate.net, disponibile in: [https://www.researchgate.net/publication/334228532\\_Spatiotemporal\\_characteristics\\_of\\_the\\_expansion\\_of\\_an\\_urban\\_agglomeration\\_and\\_its\\_effect\\_on\\_the\\_eco-environment\\_Case\\_study\\_on\\_the\\_northern\\_slope\\_of\\_the\\_Tianshan\\_Mountains](https://www.researchgate.net/publication/334228532_Spatiotemporal_characteristics_of_the_expansion_of_an_urban_agglomeration_and_its_effect_on_the_eco-environment_Case_study_on_the_northern_slope_of_the_Tianshan_Mountains)

Dabrowski M. (2016), *Currency crises in post-Soviet economies - a never ending story?*, *Russian Journal of Economics* 2

Dengfeng C., Jinhe Z. *Research on the Evaluation of Urban-Rural Integration Process in Xinjiang Uygur Autonomous Region of China*, tratto da: *Proceedings of the 8th International Conference on Innovation & Management*, disponibile in: [https://www.pucsp.br/icim/ingles/downloads/papers\\_2011/part\\_3/part\\_3\\_proc\\_18.pdf](https://www.pucsp.br/icim/ingles/downloads/papers_2011/part_3/part_3_proc_18.pdf)

Derudder B., Xinjian L., Kunana C. (2018). *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*, World Bank Group

Dondokov Z. B-D. (2018). *The economic corridor China-Mongolia-Russia:*

problems and development prospects , disponibile in: [https://www.researchgate.net/publication/328613958\\_The\\_economic\\_corridor\\_China-Mongolia-Russia\\_problems\\_and\\_development\\_prospects](https://www.researchgate.net/publication/328613958_The_economic_corridor_China-Mongolia-Russia_problems_and_development_prospects)

Dutton M. (1998), *Street life in China*, Cambridge University Press

Fitzgerald J. (2002), *Rethinking China's provinces*, Routledge

Graceffo A. (2020). *Mongolia and the Belt and Road Initiative: the prospects for the China-Mongolia-Russia Economic Corridor* , tratto da: *China Brief Volume*, disponibile in: <https://jamestown.org/program/mongolia-and-the-belt-and-road-initiative-the-prospects-for-the-china-mongolia-russia-economic-corridor/>

Griffiths R. T. (2017). *Revitalising the Silk Road. China's Belt and Road Initiative*, Hipe Publications

Gu C., Kesteloot C., I. G. (2015), *Theorising chinese urbanization strategy in China*, Habitat International 71

HKTDC (2015), *The SEAN Link in China's Belt and Road Initiative* , disponibile in: <https://beltandroad.hktdc.com/en/insights/asean-link-chinas-belt-and-road-initiative>

Hornsby A., Mars N. (2008), *The Chinese Dream: a society under construction*, Nai Uitgevers Pub  
[https://www.pucsp.br/icom/ingles/downloads/papers\\_2011/part\\_3/part\\_3\\_proc\\_18.pdf](https://www.pucsp.br/icom/ingles/downloads/papers_2011/part_3/part_3_proc_18.pdf)

Huchet J. F., Anno 1992: il momento di svolta per la politica di riforma e apertura della Cina

Junussova M. (2020), *Cities and Local Governments in Central Asia*, Routledge

Kornai J. (1980), *Economics of Shortage, Volume A*

Laurence J.C. Ma (2005), *Urban administrative restructuring, changing scale relations and local economic development in China*, *Political geography* 24

Lin G. C. S. (2002), *The growth and structural change of chinese cities: a contextual and geographical analysis*, *Cities* 19

Lion E. (2014), *Le Zone Economiche Speciali in Cina e a Taiwan come motori per lo sviluppo economico: un confronto*, Università Ca' Foscari Venezia

Lombardozi L. (2020), *Patterns of accumulation and social differentiation through a slow-paced agrarian market transition in post-soviet Uzbekistan*, *Journal of agrarian change*

Luft G. (2016). *It takes a Road. China's Belt and Road Initiative: an American response to the new Silk Road* , IAGS, disponibile in: [http://www.iags.org/Luft\\_BRI.pdf](http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf)

Ma, L. J. C. (2002). *Urban transformation in China, 1949 2000: A review and research agenda*, *Environment and Planning*

Parisi S. (2021). *La storia della Via della Seta in Cina* , disponibile in: <https://www.viaggio-in-cina.it/via-della-seta/storia.htm>

Pavone G. (2004). *La Via della Seta analisi del declino (XV-XVI secolo)*  
Sconosciuto (2016). *China-Mongolia-Russia economic corridor focuses on 7 areas* , in: [https://www.chinadaily.com.cn/world/2016-09/16/content\\_26808486.htm](https://www.chinadaily.com.cn/world/2016-09/16/content_26808486.htm)

Sconosciuto (2019). *Belt and Road: One masterplan. Six economic corridors of power* , disponibile in: <https://www.sc.com/en/feature/one-master-plan-six-corridors/>

Sconosciuto (2019). *Xi Jinping Chairs and Addresses the Leaders' Roundtable of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation (BRF)* , disponibile in: <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0429/c22-1392.html>

Sconosciuto, *Asean member states* , disponibile in: <https://asean.org/about-asean/member-states/>

Sconosciuto, Belt and Road Initiative , disponibile in: <https://www.belt-road-initiative.com/belt-and-road/>

Sconosciuto, History and Development of Xinjiang , disponibile in: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cein/eng/ssygd/UrumqiRiot/t573267.htm>

Sharma M. (2019). India's Approach to China's Belt and Road Initiative Opportunities and Concerns , tratto da In the Chinese Journal of Global Governance, disponibile in: [https://brill.com/view/journals/cjgg/5/2/article-p136\\_3.xml?language=en](https://brill.com/view/journals/cjgg/5/2/article-p136_3.xml?language=en)

Shepard W. (2017). What happened on China's New Silk Road in 2017 , disponibile in: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/12/20/what-happened-on-chinas-new-silk-road-in-2017/?sh=2dfe86d472e9>

Stephan-Emmrich M., Philipp Schröder P. (2018), Mobilities, Boundaries, and Travelling Ideas: Rethinking Translocality Beyond Central Asia and the Caucasus, Open Book Publisher

Swerts E. (2017), A database on chinese urbanization: China cities, Cybergeo: European journal of geography

Taliga H. (2021). Belt and Road Initiative in Central Asia , ITUC CSI IGB, disponibile in: [https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt\\_and\\_road\\_initiative\\_in\\_central\\_asia.pdf](https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf)

The State Council Information Office of the People's Republic of China (2019). Historical Matters Concerning Xinjiang , disponibile in: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cegv/eng/zywjyh/t1683694.htm>

Thorton, P. M. (2011), What is to be undone: The making of the middle class in China, Routledge

Urbanization in Central Asia: Challenges, issues and prospects, analytical report, Tashkent 2013, ESCAP, UNDP

Victor F. S. SIT (1988), China's export oriented open areas: the export processing zone concept, Asian Survey

Xiaolan F. (2003), Balasubramanyam V. N., Township and village enterprises in China, Journal of development studies

Xinru L. (2016). La Via della Seta, Guerini e Associati

XV Legislatura, L'Asia centrale ex sovietica, servizio affari internazionali, volume 45, Maggio 2006

Yeh, A. G. O., Fang F., Wang J., Economic transition and urban transformation of China: the interplay of the state and the market, Urban studies 52, 2015

Yin-Wah C. (2020), China's new urbanization plan: progress and structural constraints, Cities 103

### CAPITOLO 3

Hong P. (2017). Strengthening national policy capacity for jointly building the Belt and Road towards the Sustainable Development Goals. A capacity development project financed by UN Peace and Development Trust Fund”, disponibile in: [https://www.un.org/en/unpdf/assets/pdf/PDF-SDG-2016-02%20cdas\\_beltandroadb.pdf](https://www.un.org/en/unpdf/assets/pdf/PDF-SDG-2016-02%20cdas_beltandroadb.pdf)

Horvath B. (2016). Identifying Development Dividends along the Belt and Road Initiative: Complementarities and Synergies between the Belt and Road Initiative and the Sustainable Development Goals”, disponibile in: <https://www.undp.org>

Sahadeo J. (2007), Russian Colonial Society in Tashkent, 1865–1923, Bloomington

Shepard W. (2016), Khorgos: Why Kazakhstan Is Building A New Dubai On The Chinese Border: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/02/28/will-a-place-called-khorgos-become-the-next-dubai/?sh=bab0d9af4b7e>

Simon M. A. (2020), Asymmetrical flows: <https://www.e-flux.com/architecture/new-silk-roads/313106/asymmetrical-flows/>

Sito ufficiale del dryport: <http://www.sezkhorgos.kz/lang/eng>

Stronski P. (2011), Tashkent. Forging a Soviet City. 1930–1966, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press

## Appendice A

SDGs AGENDA 2030

*Fonte traduzione e testo: ASVIS (Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile)*

## **GOAL 1: PORRE FINE AD OGNI FORMA DI POVERTÀ NEL MONDO**

- 1.1 Entro il 2030, eliminare la povertà estrema per tutte le persone in tutto il mondo, attualmente misurata come persone che vivono con meno di \$1,25 al giorno
- 1.2 Entro il 2030, ridurre almeno della metà la percentuale di uomini, donne e bambini di ogni età che vivono in povertà in tutte le sue dimensioni in base alle definizioni nazionali
- 1.3 Applicare a livello nazionale sistemi adeguati e misure di protezione sociale per tutti, includendo i livelli minimi, ed entro il 2030 raggiungere sostanziale copertura dei poveri e dei vulnerabili
- 1.4 Entro il 2030, assicurare che tutti gli uomini e le donne, in particolare i poveri e i vulnerabili, abbiano uguali diritti riguardo alle risorse economiche, così come l'accesso ai servizi di base, la proprietà e il controllo sulla terra e altre forme di proprietà, eredità, risorse naturali, adeguate nuove tecnologie e servizi finanziari, tra cui la microfinanza.
- 1.5 Entro il 2030, costruire la resilienza dei poveri e di quelli in situazioni vulnerabili e ridurre la loro esposizione e vulnerabilità ad eventi estremi legati al clima e ad altri shock e disastri economici, sociali e ambientali
- 1.a Garantire una significativa mobilitazione di risorse da una varietà di fonti, anche attraverso la cooperazione allo sviluppo rafforzata, al fine di fornire mezzi adeguati e prevedibili per i paesi in via di sviluppo, in particolare per i paesi meno sviluppati, ad attuare programmi e politiche per porre fine alla povertà in tutte le sue dimensioni
- 1.b Creare solidi quadri di riferimento politici a livello nazionale, regionale e internazionale, basati su strategie di sviluppo a favore dei poveri e attenti alla parità di genere, per sostenere investimenti accelerati nelle azioni di lotta alla povertà

## **GOAL 2: PORRE FINE ALLA FAME, RAGGIUNGERE LA SICUREZZA ALIMENTARE, MIGLIORARE LA NUTRIZIONE E PROMUOVERE UN'AGRICOLTURA SOSTENIBILE**

- 2.1 Entro il 2030, eliminare la fame e assicurare a tutte le persone, in particolare i poveri e le persone in situazioni vulnerabili, tra cui i bambini, l'accesso a un'alimentazione sicura, nutriente e sufficiente per tutto l'anno
- 2.2 Entro il 2030, eliminare tutte le forme di malnutrizione, incluso il raggiungimento, entro il 2025, degli obiettivi concordati a livello internazionale sull'arre-

sto della crescita e il deperimento dei bambini sotto i 5 anni di età, e soddisfare le esigenze nutrizionali di ragazze adolescenti, in gravidanza, in allattamento e delle persone anziane

- 2.3 Entro il 2030, raddoppiare la produttività agricola e il reddito dei produttori di alimenti su piccola scala, in particolare le donne, le popolazioni indigene, le famiglie di agricoltori, pastori e pescatori, anche attraverso l'accesso sicuro e giusto alla terra, ad altre risorse e stimoli produttivi, alla conoscenza, ai servizi finanziari, ai mercati e alle opportunità creare che creino valore aggiunto e occupazione non agricola
- **2.4 Entro il 2030, garantire sistemi di produzione alimentare sostenibili e applicare pratiche agricole resilienti che aumentino la produttività e la produzione, che aiutino a conservare gli ecosistemi, che rafforzino la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici, alle condizioni meteorologiche estreme, alla siccità, alle inondazioni e agli altri disastri, e che migliorino progressivamente il terreno e la qualità del suolo**
- 2.5 Entro il 2020, assicurare la diversità genetica di semi, piante coltivate e animali da allevamento e domestici e le loro specie selvatiche affini, anche attraverso banche del seme e delle piante gestite e diversificate a livello nazionale, regionale e internazionale, e promuovere l'accesso e la giusta ed equa condivisione dei benefici derivanti dall'utilizzo delle risorse genetiche e delle conoscenze tradizionali collegate, come concordato a livello internazionale
- 2.a Aumentare gli investimenti, anche attraverso una cooperazione internazionale rafforzata, in infrastrutture rurali, servizi di ricerca e di divulgazione agricola, nello sviluppo tecnologico e nelle banche genetiche di piante e bestiame, al fine di migliorare la capacità produttiva agricola nei paesi in via di sviluppo, in particolare nei paesi meno sviluppati
- 2.b Correggere e prevenire restrizioni commerciali e distorsioni nei mercati agricoli mondiali, anche attraverso l'eliminazione parallela di tutte le forme di sovvenzioni alle esportazioni agricole e tutte le misure di esportazione con effetto equivalente, conformemente al mandato del Doha Development Round
- 2.c Adottare misure per garantire il corretto funzionamento dei mercati delle materie prime alimentari e dei loro derivati e facilitare l'accesso tempestivo alle informazioni di mercato, anche per quanto riguarda le riserve di cibo, al fine di contribuire a limitare l'estrema volatilità dei prezzi alimentari

**GOAL 6: GARANTIRE A TUTTI LA DISPONIBILITÀ E LA GESTIONE SOSTENIBILE DELL'ACQUA E DELLE STRUTTURE IGIENICO SANITARIE**

- 6.1 Entro il 2030, conseguire l'accesso universale ed equo all'acqua potabile sicura e alla portata di tutti
- **6.2** Entro il 2030, raggiungere un adeguato ed equo accesso ai servizi igienico-sanitari e di igiene per tutti ed eliminare la defecazione all'aperto, con particolare attenzione ai bisogni delle donne e delle ragazze e di coloro che si trovano in situazioni vulnerabili
- 6.3 Entro il 2030, migliorare la qualità dell'acqua riducendo l'inquinamento, eliminando le pratiche di scarico non controllato e riducendo al minimo il rilascio di sostanze chimiche e materiali pericolosi, dimezzare la percentuale di acque reflue non trattate e aumentare sostanzialmente il riciclaggio e il riutilizzo sicuro a livello globale
- 6.4 Entro il 2030, aumentare sostanzialmente l'efficienza idrica da utilizzare in tutti i settori e assicurare prelievi e fornitura di acqua dolce per affrontare la scarsità d'acqua e ridurre in modo sostanziale il numero delle persone che soffrono di scarsità d'acqua
- 6.5 Entro il 2030, attuare la gestione integrata delle risorse idriche a tutti i livelli, anche attraverso la cooperazione transfrontaliera a seconda dei casi
- 6.6 Entro il 2020, proteggere e ripristinare gli ecosistemi legati all'acqua, tra cui montagne, foreste, zone umide, fiumi, falde acquifere e laghi
- 6.a Entro il 2030, ampliare la cooperazione internazionale e la creazione di capacità di supporto a sostegno dei paesi in via di sviluppo in materia di acqua e servizi igienico-sanitari legati, tra cui i sistemi di raccolta dell'acqua, la desalinizzazione, l'efficienza idrica, il trattamento delle acque reflue, le tecnologie per il riciclo e il riutilizzo
- 6.b Sostenere e rafforzare la partecipazione delle comunità locali nel miglioramento della gestione idrica e fognaria

**GOAL 7: ASSICURARE A TUTTI L'ACCESSO A SISTEMI DI ENERGIA ECONOMICI, AFFIDABILI, SOSTENIBILI E MODERNI**

- **7.1** Entro il 2030, garantire l'accesso universale ai servizi energetici a prezzi accessibili, affidabili e moderni
- 7.2 Entro il 2030, aumentare notevolmente la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale

- 7.3 Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica
- 7.a Entro il 2030, rafforzare la cooperazione internazionale per facilitare l'accesso alla tecnologia e alla ricerca di energia pulita, comprese le energie rinnovabili, all'efficienza energetica e alla tecnologia avanzata e alla più pulita tecnologia derivante dai combustibili fossili, e promuovere gli investimenti nelle infrastrutture energetiche e nelle tecnologie per l'energia pulita
- 7.b Entro il 2030, espandere l'infrastruttura e aggiornare la tecnologia per la fornitura di servizi energetici moderni e sostenibili per tutti i paesi in via di sviluppo, in particolare per i paesi meno sviluppati, i piccoli Stati insulari, e per i paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare, in accordo con i loro rispettivi programmi di sostegno

**GOAL 8: INCENTIVARE UNA CRESCITA ECONOMICA DURATURA, INCLUSIVA E SOSTENIBILE, UN'OCCUPAZIONE PIENA E PRODUTTIVA ED UN LAVORO DIGNITOSO PER TUTTI**

- **8.1** Sostenere la crescita economica pro-capite a seconda delle circostanze nazionali e, in particolare, almeno il 7 per cento di crescita annua del prodotto interno lordo nei paesi meno sviluppati
- 8.2 Raggiungere livelli più elevati di produttività economica attraverso la diversificazione, l'aggiornamento tecnologico e l'innovazione, anche attraverso un focus su settori ad alto valore aggiunto e settori ad alta intensità di manodopera
- 8.3 Promuovere politiche orientate allo sviluppo che supportino le attività produttive, la creazione di lavoro dignitoso, l'imprenditorialità, la creatività e l'innovazione, e favorire la formalizzazione e la crescita delle micro, piccole e medie imprese, anche attraverso l'accesso ai servizi finanziari
- 8.4 Migliorare progressivamente, fino al 2030, l'efficienza delle risorse globali nel consumo e nella produzione nel tentativo di scindere la crescita economica dal degrado ambientale, in conformità con il quadro decennale di programmi sul consumo e la produzione sostenibili, con i paesi sviluppati che prendono l'iniziativa
- 8.5 Entro il 2030, raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con

disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore

- 8.6 Entro il 2020, ridurre sostanzialmente la percentuale di giovani disoccupati che non seguano un corso di studi o che non seguano corsi di formazione
- 8.7 Adottare misure immediate ed efficaci per eliminare il lavoro forzato, porre fine alla schiavitù moderna e al traffico di esseri umani e assicurare la proibizione e l'eliminazione delle peggiori forme di lavoro minorile, incluso il reclutamento e l'impiego di bambini-soldato, e, entro il 2025, porre fine al lavoro minorile in tutte le sue forme
- 8.8 Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario
- 8.9 Entro il 2030, elaborare e attuare politiche volte a promuovere il turismo sostenibile, che crei posti di lavoro e promuova la cultura e i prodotti locali
- 8.10 Rafforzare la capacità delle istituzioni finanziarie nazionali per incoraggiare e ampliare l'accesso ai servizi bancari, assicurativi e finanziari per tutti
- 8.a Aumentare gli aiuti per il sostegno al commercio per i paesi in via di sviluppo, in particolare i paesi meno sviluppati, anche attraverso il Quadro Integrato Rafforzato per gli Scambi Commerciali di Assistenza Tecnica ai Paesi Meno Sviluppati .
- 8.b Entro il 2020, sviluppare e rendere operativa una strategia globale per l'occupazione giovanile e l'attuazione del Patto globale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro .

#### **GOAL 9: COSTRUIRE UNA INFRASTRUTTURA RESILIENTE E PROMUOVERE L'INNOVAZIONE ED UNA INDUSTRIALIZZAZIONE EQUA, RESPONSABILE E SOSTENIBILE**

- 9.1 *Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti*
- 9.2 *Promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e, entro il 2030, aumentare in modo significativo la quota del settore di occupazione e il prodotto interno lordo, in linea con la situazione nazionale, e raddoppiare la sua quota nei paesi meno sviluppati*
- 9.3 Aumentare l'accesso dei piccoli industriali e di altre imprese, in particolare nei paesi in via di sviluppo, ai servizi finanziari, compreso il credito a prezzi accessibili, e la loro integrazione
- 9.4 Entro il 2030, aggiornare le infrastrutture e ammodernare le industrie per

renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente e dei processi industriali, in modo che tutti i paesi intraprendano azioni in accordo con le loro rispettive capacità

- 9.5 Potenziare la ricerca scientifica, promuovere le capacità tecnologiche dei settori industriali in tutti i paesi, in particolare nei paesi in via di sviluppo, anche incoraggiando, entro il 2030, l'innovazione e aumentando in modo sostanziale il numero dei lavoratori dei settori ricerca e sviluppo ogni milione di persone e la spesa pubblica e privata per ricerca e sviluppo
- 9.a Facilitare lo sviluppo sostenibile e resiliente delle infrastrutture nei paesi in via di sviluppo attraverso un maggiore sostegno finanziario, tecnologico e tecnico ai paesi africani, ai paesi meno sviluppati, ai paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare e ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo
- 9.b Sostenere lo sviluppo della tecnologia domestica, la ricerca e l'innovazione nei paesi in via di sviluppo, anche assicurando un ambiente politico favorevole, tra le altre cose, alla diversificazione industriale e a conferire valore aggiunto alle materie prime
- 9.c Aumentare significativamente l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e sforzarsi di fornire un accesso universale e a basso costo a Internet nei paesi meno sviluppati entro il 2020.

#### **GOAL 10: RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE ALL'INTERNO E FRA LE NAZIONI**

- 10.1 Entro il 2030, raggiungere e sostenere progressivamente la crescita del reddito del 40 per cento più povero della popolazione ad un tasso superiore rispetto alla media nazionale
- 10.2 Entro il 2030, potenziare e promuovere l'inclusione sociale, economica e politica di tutti, a prescindere da età, sesso, disabilità, razza, etnia, origine, religione, status economico o altro
- 10.3 Garantire a tutti pari opportunità e ridurre le disuguaglianze di risultato, anche attraverso l'eliminazione di leggi, di politiche e di pratiche discriminatorie, e la promozione di adeguate leggi, politiche e azioni in questo senso
- 10.4 Adottare politiche, in particolare fiscali, e politiche salariali e di protezione sociale, e raggiungere progressivamente una maggiore uguaglianza
- 10.5 Migliorare la regolamentazione e il controllo dei mercati e delle istituzioni finanziarie globali e rafforzarne l'applicazione
- 10.6 Assicurare maggiore rappresentanza e voce per i paesi in via di sviluppo

nel processo decisionale delle istituzioni economiche e finanziarie internazionali a livello mondiale al fine di fornire istituzioni più efficaci, credibili, responsabili e legittime

- 10.7 Facilitare la migrazione ordinata, sicura, regolare e responsabile e la mobilità delle persone, anche attraverso l'attuazione di politiche migratorie programmate e ben gestite
- 10.a Attuare il principio del trattamento speciale e differenziato per i paesi in via di sviluppo, in particolare per i paesi meno sviluppati, in conformità con gli accordi dell'Organizzazione Mondiale del Commercio
- 10.b Promuovere l'aiuto pubblico allo sviluppo e i relativi flussi finanziari, compresi gli investimenti esteri diretti, agli Stati dove il bisogno è maggiore, in particolare i paesi meno sviluppati, i paesi africani, i piccoli Stati insulari in via di sviluppo e i paesi senza sbocco sul mare in via di sviluppo, in accordo con i loro piani e programmi nazionali
- 10.c Entro il 2030, ridurre a meno del 3 per cento i costi di transazione delle rimesse dei migranti ed eliminare i corridoi di rimesse con costi più alti del 5 per cento.

#### **GOAL 11: RENDERE LE CITTÀ E GLI INSEDIAMENTI UMANI INCLUSIVI, SICURI, DURATURI E SOSTENIBILI**

- **11.1** Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso ad un alloggio e a servizi di base adeguati, sicuri e convenienti e garantire l'ammodernamento dei quartieri poveri.
- **11.2** Entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani.
- 11.3 Entro il 2030, aumentare l'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificazione e gestione partecipata e integrata dell'insediamento umano in tutti i paesi.
- 11.4 Rafforzare gli impegni per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo.
- 11.5 Entro il 2030, ridurre in modo significativo il numero di morti e il numero di persone colpite da calamità, compresi i disastri provocati dall'acqua, e ridurre sostanzialmente le perdite economiche dirette rispetto al prodotto interno lordo globale, con una particolare attenzione alla protezione dei poveri e delle persone in situazioni di vulnerabilità.

- **11.6** Entro il 2030, ridurre l'impatto urbano negativo pro capite delle città.
- 11.7 Entro il 2030, fornire l'accesso universale a spazi verdi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per le donne e i bambini, gli anziani e le persone con disabilità.
- 11.a Sostenere rapporti economici, sociali e ambientali positivi tra le zone urbane, periurbane e rurali, rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale.
- 11.b Entro il 2020, aumentare notevolmente il numero di città e di insediamenti umani che adottino e attuino politiche e piani integrati verso l'inclusione, l'efficienza delle risorse, la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici, la resilienza ai disastri, lo sviluppo e l'implementazione, in linea con il Quadro di Sendai per la Riduzione del Rischio di Disastri 2015-2030, la gestione complessiva del rischio di catastrofe a tutti i livelli.
- 11.c Sostenere i paesi meno sviluppati, anche attraverso l'assistenza tecnica e finanziaria, nella costruzione di edifici sostenibili e resilienti che utilizzino materiali locali.

#### **GOAL 13: ADOTTARE MISURE URGENTI PER COMBATTERE IL CAMBIAMENTO CLIMATICO E LE SUE CONSEGUENZE**

- 13.1 Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i paesi
- 13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici
- 13.3 Migliorare l'istruzione, la sensibilizzazione e la capacità umana e istituzionale riguardo ai cambiamenti climatici in materia di mitigazione, adattamento, riduzione dell'impatto e di allerta precoce
- 13.a Dare attuazione all'impegno assunto nella Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici per raggiungere l'obiettivo di mobilitare 100 miliardi di dollari all'anno entro il 2020 congiuntamente da tutte le fonti, per affrontare le esigenze dei paesi in via di sviluppo nel contesto delle azioni di mitigazione significative e della trasparenza circa l'attuazione e la piena operatività del Green Climate Fund attraverso la sua capitalizzazione nel più breve tempo possibile
- 13.b Promuovere meccanismi per aumentare la capacità di una efficace pianificazione e gestione connesse al cambiamento climatico nei paesi meno sviluppati e nei piccoli Stati insulari in via di sviluppo concentrandosi, tra l'altro, sulle donne, i giovani e le comunità locali ed emarginate

## Appendice B

### Materiale fotografico di supporto al dizionario

*Le fotografie sono state scattate da Lara Giordano e Daria Fossà  
durante il periodo di sopralluogo a Tashkent (Uzbekistan)  
compreso tra il 10/01/2022 e il 26/01/2022*



Ortofoto del Peng Sheng Industrial Park



Ortofoto parziale della linea ferroviaria Tashkent - Samarcanda



Ortofoto parziale della città di Tashkent



**TIPOLOGIA: A1**  
contesto: insediamenti a bassa intensità



*mahallas gulbozor: due foto scattate nelle vicinanze del Tashkent City Park (direzione nord)*



*mahallas gulbozor: entrata di una residenza*



*via di una mahallas nelle vicinanze del complesso Khast Imam (direzione sud)*



*parete in terra cruda di un'abitazione*



6

*spazio residuo tra le abitazioni della mahallas vicino al Khast Imam*



7

*una delle vie principali della mahallas dietro il Khast Imam: è possibile notare sullo sfondo la costruzione di una nuova moschea a discapito della demolizione della mahallas*



**TIPOLOGIA: A2**  
contesto: villaggi rurali

*tettoia costruita nello spazio risultante tra due abitazioni*



*insediamenti presenti sulla linea ferroviaria ad alta velocità tra Tashkent e Samarcanda*



11

**TIPOLOGIA: B1**  
contesto: residenze



12

*fila di complessi residenziali, edificati probabilmente all'inizio degli anni 2000  
via: Navoiy shoh ko'chasi*



14



13

*edificio residenziale situato tra il circo permanente e il Tashkent City Park  
via: Zarqaynar ko'chasi*



15

*locali commerciali situati nei pressi del circo permanente  
via: Sebzor ko'chasi*

**TIPOLOGIA: B2**  
contesto: settore terziario



16

*locali commerciali situati tra il circo permanente e l'antico mercato del Chorsu  
via: Zarqaynar ko'chasi*



*hotel in una via delle mahallas vicino al circo permanente*

**TIPOLOGIA: B3**

contesto: settore amministrativo



18

*Centro espositivo  
via: Sharof Rashidov Shoh ko'chasi*



20

*edificio amministrativo nei pressi della piazza Amir Temur  
via: Istiklal ko'chasi*



19

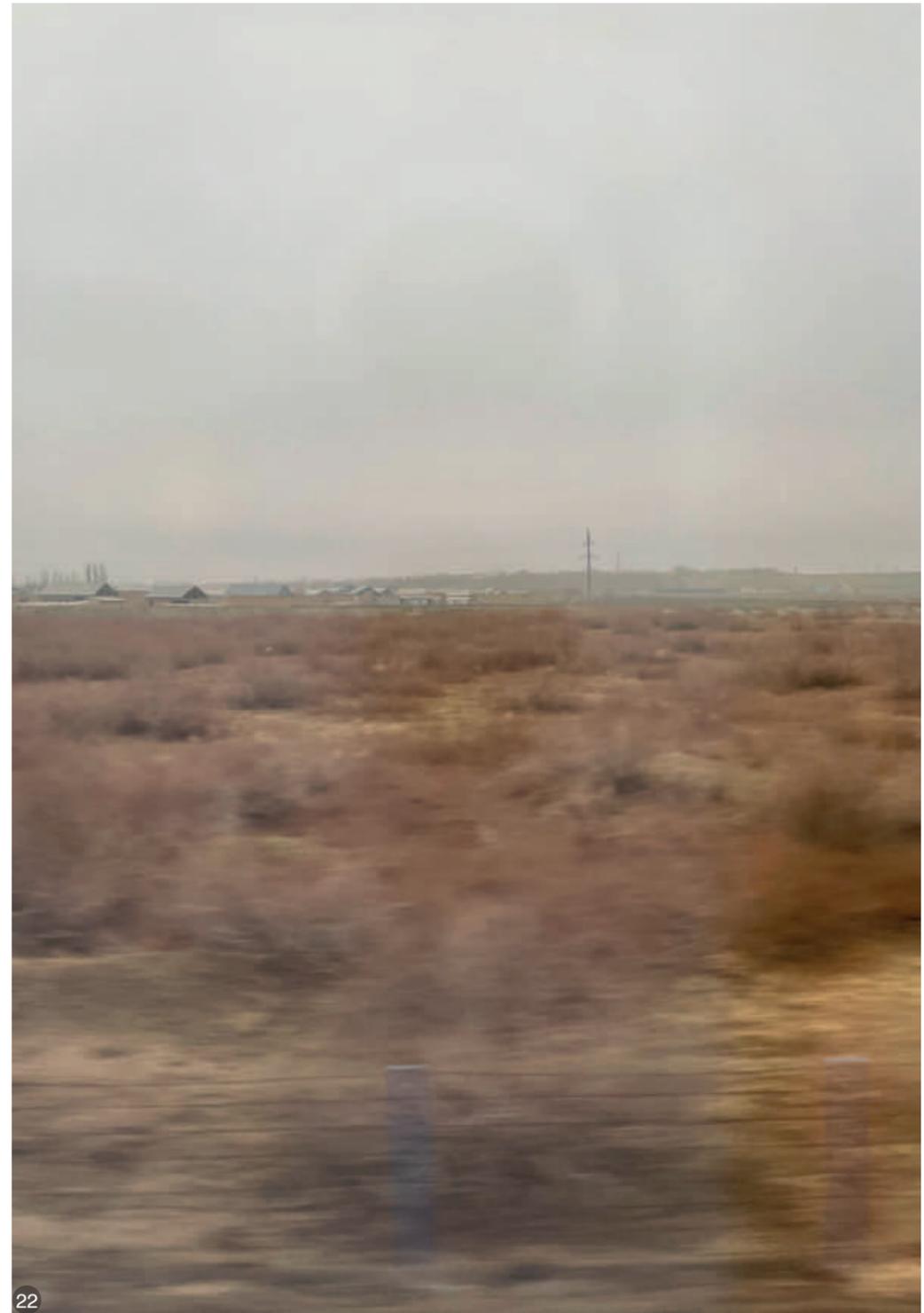
*Museo statale di storia dell'Uzbekistan  
via: Buyuk Turon ko'chasi*



21

*Hotel Uzbekistan  
via: Mirzamakhmud Musakhanov ko'chasi*

**TIPOLOGIA: C1**  
contesto: terreni agricoli



22

*terreni agricoli e rurali disposti lungo la linea ferroviaria ad alta velocità tra Tashkent e Samarcanda*



*terreni agricoli del parco industriale cinese di Peng Sheng*

**TIPOLOGIA: E1**  
intervento: nuove reti viarie



*uno degli ingressi del parco situato a nord, in corrispondenza dell'incrocio con Botir Zokirov ko'chasi*



*una delle nuove strade sorte con il progetto del Tashkent City Park  
via: Batir Zokirov ko'chasi*



*percorso stradale nei pressi del parco industriale cinese di Peng Sheng*

**TIPOLOGIA: F1**  
intervento: miglioramento delle reti viarie



28

*percorso pedonale che conduce alla piazza Amir Temur*



30

*vista di Abdulla Qodiriy ko'chasi dal passaggio pedonale sopraelevato*



29

*incrocio sopraelevato tra Abdulla Qodiriy ko'chasi e Sebzor ko'chasi*



31

*marciapiede che costeggia Abdulla Qodiriy ko'chasi*



*zona di stoccaggio merci (rubinetteria) del parco industriale cinese di Peng Sheng*

**TIPOLOGIA: G2**  
intervento: edifici di stoccaggio



*showroom delle merci (rubinetteria) del parco industriale cinese di Peng Sheng*



*zona di stoccaggio merci (rubinetteria+ceramica) del parco industriale cinese di Peng Sheng*



*zona di stoccaggio merci (pelletteria) del parco industriale cinese di Peng Sheng*

**TIPOLOGIA: G3**  
edifici di produzione



36



38



37



39

*zona di produzione (ceramiche) del parco industriale cinese di Peng Sheng*

*zona di produzione (pelletteria) del parco industriale cinese di Peng Sheng, vista dall'autostrada*



**TIPOLOGIA: H**  
intervento: nuovi complessi residenziali



*complesso residenziale in stile "europeo" compreso tra il Tashkent City Park e Furqat ko'chasi*



*edificio residenziale che si affaccia sul Tashkent City Park  
via: Navoiy Shoh ko'chasi*

**TIPOLOGIA: I1**

intervento: nuovi servizi ricettivi-ristorativi



*transito pedonale all'interno del Tashkent City Park, sullo sfondo a sinistra si intravede l'Hilton Hotel.*



*vista dal parco dell'Hilton Hotel e dei nuovi edifici commerciali in fase di costruzione*

**TIPOLOGIA: I2**  
intervento: nuovi servizi ricreativi



*lago artificiale del Tashkent City Park*



*cartelli informativi del Tashkent City Park*



*vista notturna del Tashkent City Park*



49

*vista notturna del parco divertimenti Anhor Lokomotiv  
via: Shayhontohur ko'chasi*

**TIPOLOGIA: I3**

intervento: nuovi edifici commerciali



50

*nuovi negozi del Tashkent City Park*



51

*nuovo edificio commerciale  
via: Abdulla Qodiriy ko'chasi*

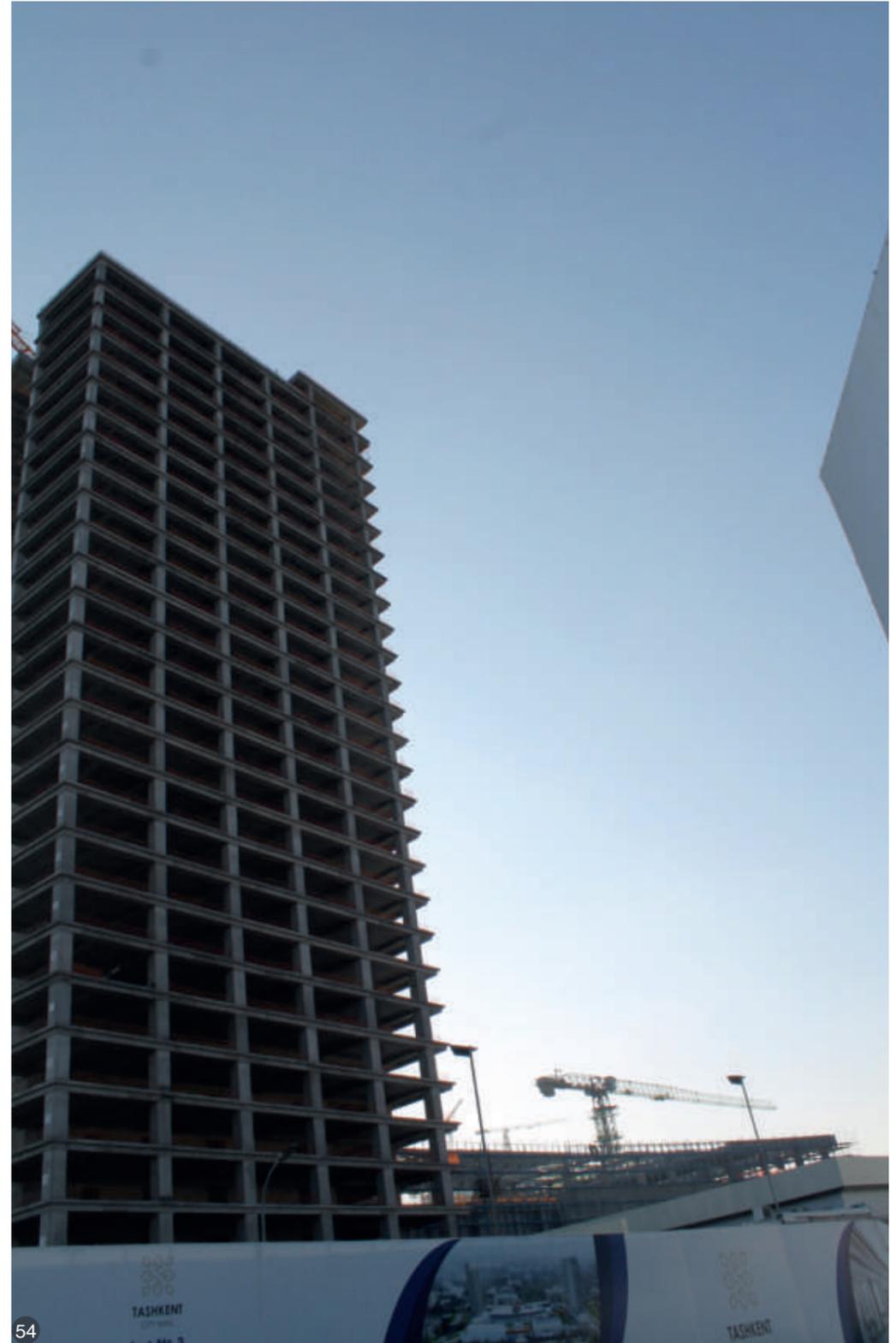
**TIPOLOGIA: L**  
intervento: demolizioni



52



53



54

*lavori in corso per il progetto del Tashkent City Park*

## RINGRAZIAMENTI

Il primo ringraziamento va al Professor Michele Bonino e alla Professoressa Valeria Federighi, per averci guidate con attenzione durante questo percorso, per la gentilezza e la simpatia che ci avete sempre riservato e per la preziosa opportunità del sopralluogo in Uzbekistan che ci avete proposto e permesso di attuare.

Grazie anche al Professor Fulvio Rinaudo, non solo per il debito economico che abbiamo nei suoi confronti, ma anche e soprattutto per l'immensa disponibilità durante il sopralluogo a Tashkent.

Ai miei genitori, che anche se non capiscono niente di questa tesi è grazie a loro che ho potuto terminare il mio percorso di studi. Oltre all'ansia e le manie di controllo devo aver ereditato da voi anche qualcosa di buono se sono arrivata fin qui.

Grazie alla luna in cancro di mia sorella, che anche se è lontana ha saputo darmi buoni consigli.

Ai miei nonni e mia zia, che indipendentemente da quello che faccio sono e saranno sempre orgogliosi di me. Grazie per il vostro affetto, le preghierine di Marisa e il borsello di Gigi.

Grazie alla mia famiglia, vi voglio bene.

À Sami, la plus belle chose que m'a donnée la pandémie, mon têtù préféré et le seul tamarro de ma vie. Tu es généralement celui qui sait exprimer ses sentiments, en fait, je n'en dirai pas beaucoup plus. Tu es l'une des raisons pour lesquelles je suis heureux de terminer mon parcours universitaire. Merci d'avoir toujours été mon soutien durant cette dernière année et demie.

A Daria, mia compagna di sventure e di carta astrale, dal primo kebab in corso Vinzaglio alle sedie scomode dell'aeroporto di Tashkent, grazie per la tua compagnia e per il tuo sostegno psicologico.

Grazie a tutti i miei amici, da Torino a Roma e fino a Napoli, a quelli nuovi e quelli vecchi, a quelli lontani e quelli vicini, a quelli universitari e quelli (quella) d'infanzia. Grazie per aver condiviso con me l'ansia per gli esami, la spensieratezza dei viaggi, la progettazione online e l'inizio di nuove esperienze.



