



# Xiong'an

## Another Chinese New Area

Politecnico di Torino

Facoltà di Architettura

Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città

Academic Year: 2018/2019

*Candidates:*

Pasquale Giordano

Luca Naso

*Supervisor:*

Michele Bonino

## *Indice*

### *Introduzione*

### *Capitolo 1 - Verso Xiong'an*

- 1.0 *Una condizione global-est*
- 1.1 *Risorgi e splendi*
- 1.2 *Una nuova imprenditorialità*
- 1.3 *Sul tema*
- 1.4 *New Area is the New Black*
- 1.5 *Il sogno cinese*
- 1.6 *Cambio di rotta*
- 1.7 *Le Prospettive per l'area*

### *Capitolo 2 - Diario di viaggio*

- 2.0 *Da Pechino a Xiong'an, passando per Hong Kong*
- 2.1 *Pechino*
- 2.2 *Hong Kong*
- 2.3 *Shanghai Pudong*
- 2.4 *Tianjin Binhai*

## *Capitolo 3 - Xiong'an*

- 3.0 *Lo Hebei*
- 3.1 *Jing-Jin-Ji*
- 3.2 *Sull'Area*
- 3.3 *Il Concorso*
- 3.4 *Approcciare Xiong'an*
  - Pudong New Area, Shanghai*
  - Binhai New Area, Tianjin*
  - Liangjiang New Area, Chongqing*
  - Lanzhou New Area, Lanzhou*
  - Nansha New Area, Ghangzhou*
  - Guian New Area, Guizhou*
  - Tianfu New Area, Chengdu*
  - Xixian New Area, Xi'an*
  - Zhoushan Archipelago New Area*
  - West Coast New Area, Qingdao*
- 3.5 *Gli elementi*
  - Torri Residenziali*
  - Slab*
  - Ville Urbane*
  - Central Business District*
  - Parchi a Tema*
  - Cluster Culturali*
  - Parchi*
  - High - tech Park*
- 3.5 *Xiong'an, Il Masterplan*

### *Conclusioni*

### *Bibliografia e Sitografia*

## Introduzione

L'alba della nuova era per lo Stato cinese, idealmente inaugurata con la formazione delle Zone Economiche Speciali ed il distretto di Pudong a Shanghai (Yeung et al., 2009), a partire dagli anni '80, ha portato, nel corso dei decenni successivi, alla fondazione di nuovi insediamenti sul territorio nazionale, segnando l'avvio di un nuovo e prorompente processo di urbanizzazione. In questo quadro, le New Town, New City, New Area entrano di fatto all'interno dello scenario cinese come strumento di crescita, trasformando il territorio e diventando un mezzo per l'applicazione di politiche territoriali e modo per affermare visioni e speranze.

Nel corso della più recente storia cinese, diciotto New Area sono state istituite in varie parti del Paese, l'ultima delle quali, Xiong'an, è stata annunciata nell'aprile del 2017 e proposta come un piano pionieri-

stico per le prospettive del Paese. Situata a sud della capitale Pechino e al centro della regione dello Hebei, la nuova area metropolitana ha riscosso un crescente interesse, attirando le attenzioni internazionali nei confronti di un piano promosso in prima persona Xi Jinping. Nelle visioni presidenziali, Xiong'an rappresenterà una pietra miliare nella storia cinese, un punto di svolta nella concezione urbana nazionale, segnando un passaggio decisivo nell'allontanamento dalle tendenze che hanno definito il "modo di fare" cinese degli ultimi decenni. Un progetto che si propone come unico, tanto nelle sue finalità quanto nella sua realizzazione, risultato ideale della "nuova urbanizzazione", sostenibile, integrata, con un occhio alle *chinese characteristics* invocate da Xi Jinping.

Sulla base di queste premesse, partendo dalla complessità che circonda i processi di nuova urbanizzazione e dalla curiosità che nasce

nell'addentrarsi in una tematica recente e non ancora approfonditamente esplorata, si sviluppa il lavoro di ricerca che prende come caso studio la nuova area di Xiong'an.

La tesi si pone come primo strumento di indagine nei confronti di un piano ancora aperto, dovendosi confrontare con tutte le problematiche che un prodotto di questo tipo comporta. La mancanza di dati, la difficoltà nel reperire le fonti e la spesso impenetrabile cortina che circonda "le questioni cinesi", caratterizzano il lavoro di chi, come noi, si è affacciato per la prima volta verso est; in questi casi il viaggio diventa parte integrante dell'indagine dove gli spostamenti, le visite e gli incontri, organizzati o fortuiti, costituiscono una componente fondante per la ricerca, arricchendo la percezione di ciò che si sta osservando.

La prima fase del lavoro definisce un contesto entro il quale collocare le New Area. Un percorso di avvicinamento, dall'apertura di Xiaoping all'imprenditorialismo degli '90, dalle new town alla ricerca di un ruolo con il quale poter definire il fenomeno delle New Area nell'ottica di crescita e di riorganizzazione del Paese. Sono componenti urbane, strumenti attraverso cui applicare politiche e riforme; riorganizzano le gerarchie amministrative, urbanizzano e trasformano il territorio attraverso grandi centri metropolitani.

Dopo un primo sguardo sul fenomeno, l'ultima parte del capitolo si conclude introducendo l'area di Xiong'an, definendo le idee promotrici e prospettive all'interno del sogno cinese proposto da Xi Jinping.

La seconda parte, attraverso un reportage fotografico, costituisce un personale diario dei principali spostamenti effettuati; durante il viaggio i fenomeni passano da una scala scritta, letteraria e conosciuta a distanza, ad una concreta che ci circonda. Da Pechino alle New Aree di Pudong e Binhai, l'immersione in luoghi, così lontani dalla realtà quotidiana a cui siamo abituati, costringe a rivedere le conoscenze possedute.

La terza ed ultima parte della tesi si concentra sull'area Xiong'an. In questa fase viene restituito il viaggio intrapreso nelle zone che verranno interessate dal progetto, tra i villaggi e lungo i canali del grande bacino che caratterizza l'area. Alle impressioni scaturite dal sopralluogo, si affianca quanto ottenuto attraverso gli incontri organizzati con le personalità direttamente coinvolte nel progetto; le informazioni raccolte, spesso contraddittorie, si scontrano con le intenzioni della svolta innovativa che fa da vessillo allo sviluppo della nuova area. Confrontati con una casistica delle New Area precedentemente approvate, gli esiti della progettazione preliminare di Xiong'an diventano lo spunto per una riflessione finale su questo progetto.



## 1.0 Una condizione global-est

*Urbanizzazione*: processo tramite il quale la popolazione si concentra nelle città; questo si manifesta con un aumento del numero dei centri urbani e con un incremento della popolazione all'interno degli stessi. (*Encyclopedia Britannica*)

**I**l fenomeno della crescita urbana ha assunto un ruolo centrale nello studio della condizione globale. Stando ai dati delle Nazioni Unite, all'inizio del '900 circa il 13% della popolazione globale viveva nelle zone considerate urbane, con un incremento del 36% nel 1970.

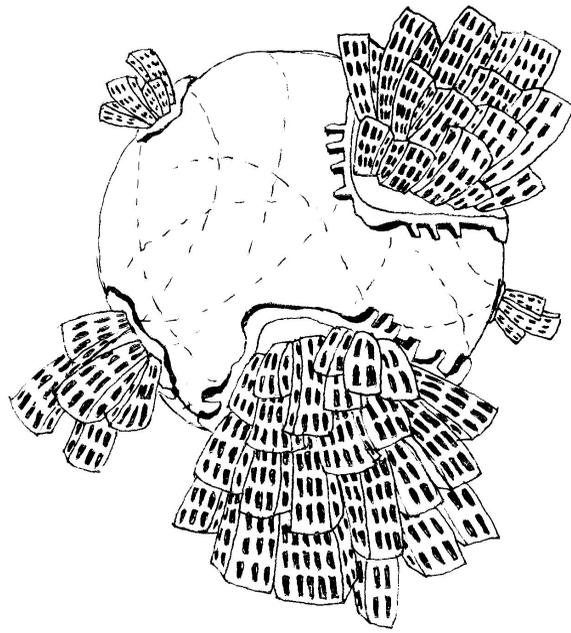
Oggi, più del 55% della popolazione mondiale vive nelle città e si prospetta un aumento fino al 68% nel 2050. Viviamo, quindi, in epoca di migrazioni, in cui le persone cercano stabilità e inseguono nuove opportunità di vita e di lavoro, sperando di poterle trovare nelle aree urbane più ricche, dove spesso, però, la crescita urbana si attua in maniera drammatica a causa di spinte politiche ed economiche contraddittorie.

Il sociologo e urbanista Le Febvre, ne *La Révolution urbaine*, pubblicato nel 1970, destinò le sue riflessioni alla urban society, un tipo di società completamente urbanizzata, figlia dell'industrializzazione.

La produzione industriale era considerata come forma autonoma, auto-legittimata, in cui la crescita economica estendeva i propri effetti su interi territori, estesi su spazi diversi e organizzati in differenti forme amministrative. L'idea era quella di una società influenzata dai fenomeni urbani e spinta da una concezione capitalista della società contemporanea, in una condizione di implosione-esplosione che avrebbe portato all'esodo della realtà rurale ed un predominio della città.

Lo scrittore francese divulgò le proprie ipotesi negli '70, periodo a partire dal quale la visione sulla questione urbana subì rilevanti modificazioni. Se nella prima metà del '900 lo sviluppo urbano si fondava su una visione prevalentemente territoriale e nazionalista, nei primi anni '80, Friedman iniziò ad avanzare le prime ipotesi sulle città globali. Saskia Sassen, economista statunitense nota per le sue analisi sulla globalizzazione e i processi transnazionali, nel suo lavoro *The global city* (2004) delinea la trasformazione dei territori e gli sviluppi metropolitani avvenuti nel corso degli ultimi '50 anni, ritendendoli il risultato della necessità di una nuova organizzazione strutturale nel passaggio da nazionale a globale.

In *From global cities to globalized urbanization* Neil Brenner, studioso di



teoria urbana, riprende l'idea provocatoria di Le Febvre, attualmente non così lontana dalla realtà, inserendola in uno studio del fenomeno di urbanizzazione in un ambito macro-geografico.

L'unità urbana, 'la città', diventa globale e le sue trasformazioni vengono dettate dalla ricerca di profitto in un sistema capitalista globale.

Nell'ultimo mezzo secolo, la scala e la geografia dei fenomeni si sono spostate (Elmqvist et al., 2013). In Europa ed in Nord America il grande impatto dell'urbanizzazione è avvenuto prima della Seconda Guerra Mondiale e il processo può considerarsi come largamente completato entro la prima metà del XX secolo (McKinnon, 2011).

In altre parti del mondo il processo è invece iniziato successivamente. In Asia, la parte più popolosa del mondo, questo fenomeno è nel pieno del suo sviluppo.

Gli stati occidentali hanno basato la loro crescita su una spinta tendenzialmente industriale mentre le regioni orientali sono state coinvolte appieno in quello che è il fenomeno della globalizzazione dove gli impulsi economici e politici hanno guidato l'attuale crescita urbana. Stando a Yeung (2011), l'intera regione asiatica ha cambiato il proprio orientamento avendo formato una struttura connessa tra le città, popolazione ed il resto del mondo in una corsa al mercato globale.

I nuovi paesi in via di sviluppo hanno iniziato a mettere il proprio segno

nell'economia internazionale puntando su una produzione destinata all'esportazione e diventando importanti centri per gli investimenti stranieri. I territori asiatici sono diventati terreno fertile per le compagnie e le firme straniere che hanno trovato la possibilità di investire a prezzi più economici grazie alla maggiore concorrenzialità offerta. Paesi come Hong Kong, Singapore, Thailandia e Vietnam hanno dato il via ad un processo che ha trovato l'apice nella corsa al mercato globale con l'ascesa della regione indiana e della Cina (McKinnon, 2011).

Il miracoloso sviluppo intrapreso ha portato a numerose trasformazioni nell'apparato metropolitano portando ad un conseguente incremento del tasso di urbanizzazione che tra il 1970 ed il 2015 è più che raddoppiato.

Le città asiatiche hanno svolto il ruolo di motore dello sviluppo economico e vetrina per una società in crescita (McKinnon, 2011) dove, per aumentare la visibilità, molti sono stati i piani per lo sviluppo di grandi opere: dai parchi turistici alla fondazione di nuovi centri finanziari, allo sviluppo di nuovi centri metropolitani. Questi spazi, il risultato dell'economia globalizzata (Vogel, 2009) contribuiscono all'immagine delle città globali, e più recentemente dalle metropoli asiatiche, determinando allo stesso tempo i propri limiti e criticità.



## 1.1 Risorgi e splendi

Storicamente considerata un paese rurale, la Cina ha da sempre visto la propria realtà caratterizzata da una società prevalentemente agricola e concentrata sulla realtà delle campagne, definendo una condizione che può dirsi continuata fino all'ultimo quarto del XX secolo (Ren, 2013).

Quando venne istituita la Repubblica Popolare Cinese, nel 1949, il tasso popolazione urbana era intorno al 10% e nell'ultima parte degli anni '70, dopo la fine del periodo maoista, era salito al 20%. Negli ultimi trent'anni il paese ha iniziato un periodo di crescita ed urbanizzazione estremamente aggressivo. All'inizio del nuovo millennio il tasso urbanizzazione era al 35%, salito poi al 55% nel 2015 e previsto a quasi il 70% entro il 2030. L'accelerata urbanizzazione cinese costituisce una componente attuale nella

storia di un paese che, stando a Friedmann (2005b), trova origine già a metà del XIX secolo, ma che comunemente vede il proprio inizio a partire dalla fine degli anni '70. Le riforme economiche e politiche a partire dal 1978 hanno dato inizio al processo di crescita della Cina contemporanea a seguito di un periodo stallo e forte crisi sul territorio.

Questo paragrafo non vuole ripercorre la storia del fenomeno urbano cinese ma, piuttosto, essere un punto di partenza all'interno di un racconto sul fenomeno che sta caratterizzando la regione cinese. In particolare, l'obbiettivo è ricercare, seppur brevemente, quelli che sono stati i principali fattori che hanno portato a questo processo ed in seguito approfondirne alcune tematiche. Se, come detto, gli anni delle riforme hanno segnato un punto di partenza per

l'urbanizzazione, in seguito verranno definite sinteticamente le condizioni dalle quali ha avuto inizio il fenomeno.

A partire dal 1949, la rivoluzione avviata da Mao ha promosso una campagna contro lo sviluppo urbano, che ha caratterizzato l'intero periodo socialista (Ren, 2013) concentrandosi principalmente sulle aree rurali. Sotto l'influenza sovietica, il ruolo dei centri urbani era stato relegato a quello di siti per la produzione industriale.

L'interesse nello sviluppo del settore produttivo portò la realizzazione di progetti per la crescita delle città e piani per la formazione di nuovi centri generando una spinta che vide il numero degli agglomerati urbani salire così come il numero della popolazione. Questo passo in avanti

venne successivamente annullato con il Progetto del Terzo Fronte, attraverso il quale le tensioni globali e la politica statale comportarono un decentramento delle città ed un conseguente disinteresse nell'investire in nuovi centri. L'attenzione del governo era focalizzata su iniziative che mirassero ad un contenimento dell'urbanizzazione e permettessero di massimizzare la produzione industriale. Chan (1994) riassume in cinque punti quelle che sono state le politiche applicate, a partire dal sistema di registrazione (hukou), istituito nel 1960, che permetteva il controllo sugli spostamenti della popolazione e che ha sostanzialmente diviso la società cinese in due parti, agricola e non agricola. A questi vanno aggiunti un contenimento nello sviluppo dell'edilizia residenziale, il decentramento dei siti industriali nelle



aree non urbane, la politica del figlio unico e lo spostamento forzato nelle zone rurali di milioni di giovani cinesi. Quello che il paese si trovò ad affrontare fu un processo di industrializzazione senza urbanizzazione che portò all'arresto l'intera nazione, distruggendo il sistema economico rurale e producendo una divisione netta tra città e campagna (Ren,2013).

Secondo Friedman (2005b), il regime imposto da Mao ha registrato l'intento di trasformare la "città capitalista", dedita al consumo, in una "città della produzione" intesa come macchina per la produzione sotto un controllo centrale. Il risultato del Grande Balzo in Avanti e della Rivoluzione Culturale fu una società divisa, soppressa e con una popolazione passiva nei confronti di uno Stato che aveva impiegato gli ultimi tre decenni in una lotta società borghese chiudendo il proprio sguardo verso il mondo.

Alla fine del periodo maoista la nazione era alla ricerca di modernità e di nuovi incentivi per lo sviluppo economico. La risposta alle necessità del Paese è arrivata due anni dopo la morte di Mao. La Open Door Policy di Deng Xiaoping ha modificato la strategia di crescita dello Stato, prima basata sull'autosufficienza, rendendola incentrata sull'apertura al mercato globale (Huan, 1986). La Cina ha gettato le basi della propria crescita affacciandosi all'ambiente internazionale ed entrando a far parte di quello scenario, dalla "world neoliberalization" definita da Harvey.

Secondo lo studioso, la capacità dello stato cinese è stata quella di "costruire un particolare tipo di economia che incorporava elementi neoliberali con un autoritario controllo centrale". Grazie a quello che Harvey definisce "neoliberal with Chinese characteristics", la regione cinese è riuscita ad ottenere i risultati che altri Stati non sono riusciti a raggiungere (Ren, 2013) con simili politiche di apertura.

Xuefei Ren, in Urban China, ritrova nelle teorie di Harvey una delle cause che hanno innescato l'intera riorganizzazione del sistema urbano, portando ad una transizione, tra gli anni '80 e '90, dalla "rural centered urbanization" alla "city centered urbanization". Il nuovo boom urbano ha interessato inizialmente le town ed i tessuti rurali determinando la sperimentazione di nuove strategie metropolitane. Le coste sono diventate terreno fertile per la fondazione di Special Economic Zone e di New Area, in cui le tassazioni agevolate hanno avuto il compito di attrarre investitori stranieri.

Il nuovo distretto di Pudong a Shanghai è divenuto caso esemplare nelle fondazioni di nuovi distretti economici, così come Shenzhen lo è stato nella formazione di nuovi centri metropolitani. SEZ, Development Zone, New Town, New Area e New District sono diventati nel tempo i parametri utili a definire una nazione che ha costruito il suo spazio all'interno del mondo.

L'urban-based intensive urbanization (Wu, 2006) intrapresa ha cambiato il ruolo della

città, diventata protagonista nello sviluppo economico, ribaltando la condizione di industrializzazione estensiva che aveva definito l'epoca pre-riformista.

La componente urbana ha subito una ri-concettualizzazione, nel tentativo di superare i limiti precedentemente imposti. Una transizione "concettuale", che poi è anche fisica e sociale, in cui l'aumento del tasso di urbanizzazione, una maggiore permissività nei confronti delle migrazioni, la mercificazione dello spazio urbano ed una produzione orientata al mercato globale mirata agli investimenti stranieri hanno definito la programmazione sul nuovo ruolo della città.

## 1.2 Preparare il campo

Prima del 1978, la Cina ha sempre operato all'interno di un sistema economico centrale, dominato da una amministrazione verticale, a cui ha fatto seguito un processo di decentramento promosso dallo Stato, per riuscire a conciliare il nuovo mercato che si stava sviluppando. Conseguentemente, questi cambiamenti hanno avuto forti implicazioni sull'apparato statale e nell'organizzazione delle strategie locali sul territorio nazionale (Li et al., 2012). Nella revisione del rapporto tra central state e governi periferici, le città hanno iniziato ad acquisire un'autonomia senza precedenti, relativamente al loro sviluppo, riuscendo a fruire di nuovi privilegi amministrativi e con la possibilità di applicare piani economici, imporre tassazioni e gestire il mercato dell'urban land.

Il decentramento verso cui il Paese si era mosso, a seguito delle riforme fiscali degli

anni '90, ha trasformato la Cina, in termini economici, in un paese federalista de facto (Qian e Weingast, 1997), portando come conseguenza alla crescita di un urban entrepreneurialism, in cui le amministrazioni cittadine agiscono "more like a firm" (Wu, 2017). Con il controllo delle terre e l'annesso diritto di cessione, i governi locali hanno delineato uno scenario in cui l'imprenditorialità avviata ha guidato lo sviluppo delle città nella loro estensione territoriale, alla ricerca di development partner, per il conseguimento della leadership all'interno delle regioni; un approccio market oriented, in che ha determinato un cambiamento nella definizione delle necessità per lo sviluppo nazionale, con un passaggio dalle zone interne verso le regioni costiere, favorendo una crescita sbilanciata, ma tollerata nell'interesse della crescita economica.

Stando a Wu (2012), il modello di sviluppo applicato ha causato una frattura decisa

nella regolazione della crescita urbana, scuotendo violentemente le fondamenta del sistema amministrativo e portando ad una sempre minore intenzione di definire uno scenario di collaborazione regionale.

Se da una parte il sorgere del city entrepreneurialism ha creato un impatto sullo sviluppo delle city-region, con una massiva espansione urbana per definire un'area metropolitana formata da un sistema compatto tra le zone suburbane ed un polo centrale globalizzato, dall'altra ha delineato la precaria condizione dello Stato nella processo di gestione sotto la crescita globalizzata; l'imprenditorialità dei governi locali ha infatti fatto emergere numerose interferenze negative come l'immigrazione diffusa, l'inadeguatezza delle infrastrutture, la costruzione ridondante, la congestione del traffico, la conversione continua dei terreni agricoli ed il degrado ambientale (Vogel et al., 2010) derivate da una spinta di crescita quasi incontrollata.

Ne è risultata una crisi del sistema imprenditoriale locale, seguita, a partire dal 1999, da una serie di proposte lanciate dallo Stato che hanno innescato due principali cambiamenti: il rafforzamento del ruolo del governo centrale e l'approccio ad uno sviluppo concentrato sulla ricerca di un maggiore coordinamento regionale in grado di intervenire sugli equilibri nazionali.

Alle politiche che hanno favorito lo sviluppo delle aree urbane nelle regioni costiere, si è affiancata la necessità di dover far fronte all'allarmante crisi ambientale ed al problema della sostenibilità, divenuto un punto centrale nelle questioni avanzate da politici

e pianificatori. Gli obiettivi della pianificazione sono stati spinti dalla promozione di un sistema incentrato unicamente sulla crescita economica in direzione di una crescita sostenibile.

In queste nuove prospettive l'idea delle city-region, quali gli agglomerati del Pearl River Delta e dello Yangtze River Delta, è parsa un compromesso accettabile per porre rimedio alla competitività imprenditoriale. La conseguenza è stato il passaggio da politiche city-centered - ritenute fallimentari a causa del downscaling diretto sulle singole città - a quelle region-oriented (Vogel et al., 2010).

Con le proposte per il Developing of the Western Region e le strategie che sono seguite, (Reviving the North East Industrial Base e Boosting the Midland Economic Growth) il Governo Centrale ha definito il proprio intervento per una regional coordination (Li et al., 2012); in seguito l'ingresso della Cina nel WTO (acronimo per World Trade Organization, l'Organizzazione Mondiale del Commercio) e l'adozione di una Scientific View on Development (Liu, 2017), hanno promosso nuove politiche di apertura ed un approccio differente per lo sviluppo economico, sociale ed umano nel coordinamento tra le aree urbane e rurali.

Le strategie espresse con il 10th Five Year Plan, hanno puntato verso l'urbanizzazione come strumento di crescita nazionale, nello sviluppo correlato tra small, medium e big-cities e small town con un focus incentrato sulle city-cluster e sulla regionalizzazione della crescita urbana.



### 1.3 Sul tema

Con i primi paragrafi si è voluto definire uno scenario cercando una contestualizzazione all'interno della quale andare ad inserire il processo di trasformazione della Cina contemporanea; non si vuole ripercorrere storicamente i passaggi di questo processo né tantomeno definire il processo di urbanizzazione nella sua molteplicità quanto concentrarsi su uno degli aspetti di questo sviluppo: quello dei nuovi insediamenti. In particolare la ricerca si pone come obiettivo quello di indagare le National New Area, un fenomeno che sta definendo il contesto della Cina negli ultimi vent'anni.

Studiare le New Area apre discorso all'interno di uno scenario più vasto e temporalmente esteso sulla trasformazione dello Stato cinese e sulle conseguenze della vertiginosa crescita di cui è stato protagonista. Cercare una definizione, o ancora meglio un

ruolo, all'interno dello spettro urbano della Cina diventa quindi una delle questioni da affrontare, non senza alcune difficoltà; un fatto che porta con sé problematiche che si amplificano, come spesso accade, quando si fa riferimento alla realtà cinese, lontana e difficile da interpretare, anche letterariamente.

Parlare dei *new urban spaces* cinesi vuol dire fare riferimento a spazi circoscritti entro limiti territoriali, passando da decine a centinaia di chilometri di superficie. Si inseriscono nella complessità dell'urbano cinese, dove le grandi masse edificate, la congestione metropolitana e l'affollamento delle strade, rappresentano solo una parte dell'idea di città cinese in cui i confini urbani sono spesso confusi e difficili da delimitare, tanto sono incerti, e per cui una visione univoca risulta essere impensabile; sono città nel contesto di una urbanità nei confronti della

quale la mera traduzione linguistica ed uno sguardo occidentale non sono sufficienti a ridurre la complessità di questi luoghi, dove la connotazione che assumono comprende e supera la visione di spazio urbano come ciò che è strettamente costruito.

Dal 1981 al 2015 la superficie costruita destinata ai centri urbani è raddoppiata ed il numero delle city in Cina è salito da 226 a 656 e quello delle town è decuplicato (Liu et al., 2017) dove il popping up process (Wakeman, 2016) intrapreso ha portato il governo cinese a puntare alla fondazione di venti nuove città ogni anno, fino al 2020 (Hornsby, 2010), segnando il passaggio dello Stato “from being a geographically lop-sided country with a few massive, rich cities in the east to being one with major population centres evenly dispersed across the land” (Shepard, 2015).

I nuovi spazi cinesi vengono generalmente racchiusi sotto le definizioni di new town o new urban area (Zhiseng, 2015), spesso associati ai processi di suburbanizzazione nella progettazione di spazi inseriti in zone sottosviluppate, sono pensati come uno strumento necessario per il bilanciamento delle zone metropolitane, funzionando come poli attrattivi e destinazioni per gli investimenti e la popolazione (Wang et al, 2010). Rispetto alla condizione assoluta e generica, i termini New Town, New City, New District e New Area fanno riferimento a luoghi differenti, spazi built from scratch (Keeton, 2014), che definiscono zone indipendenti, progettate e costruite, che molto spesso tendono a sovrapporsi per poter ottimizzare

e beneficiare al massimo delle varie politiche territoriali, funzionando in maniera complementare tra loro, integrando funzioni e caratteristiche per raggiungere l’ideale di un urbanismo con caratteristiche cinesi (Liu et al., 2017).

I termini si affiancano e si rischia di incappare facilmente nella conceptual confusion and theoretical difficulties definite da Zisheng (2015), in cui il confine che separa i diversi elementi è sottile ed alle volte questi si sovrappongono e si scambiano. Sono accumulati dall’accezione ‘new’ in una visione incentrata sul significato di questo aggettivo. Quello di “nuovo” è un concetto che rimane aperto, in qualche modo libero di essere interpretato ma contemporaneamente proprio la libertà di sguardo ne definisce la vaghezza, tanto da rendere il new inutilizzabile per riuscire a delineare una categoria interpretativa (Bonino et al, 2018). Questo infatti può essere riferito ad un cambiamento all’approccio nella progettazione così come ad una deviazione avvenuta nella concezione dello spazio che definisce i nuovi ambienti metropolitani o ad una differente traiettoria intrapresa per riuscire a concretizzare nuovi obiettivi politici e speranze nazionali. Il “nuovo” va paragonato, confrontato rispetto a qualcosa che è già stato ed allo stesso tempo il nuovo è soggetto in grado di essere superato, come scrive Shepard (2015) “The old is being replaced with the new, and the new is being replaced with the newer, in a cyclical process of creation and destruction.”

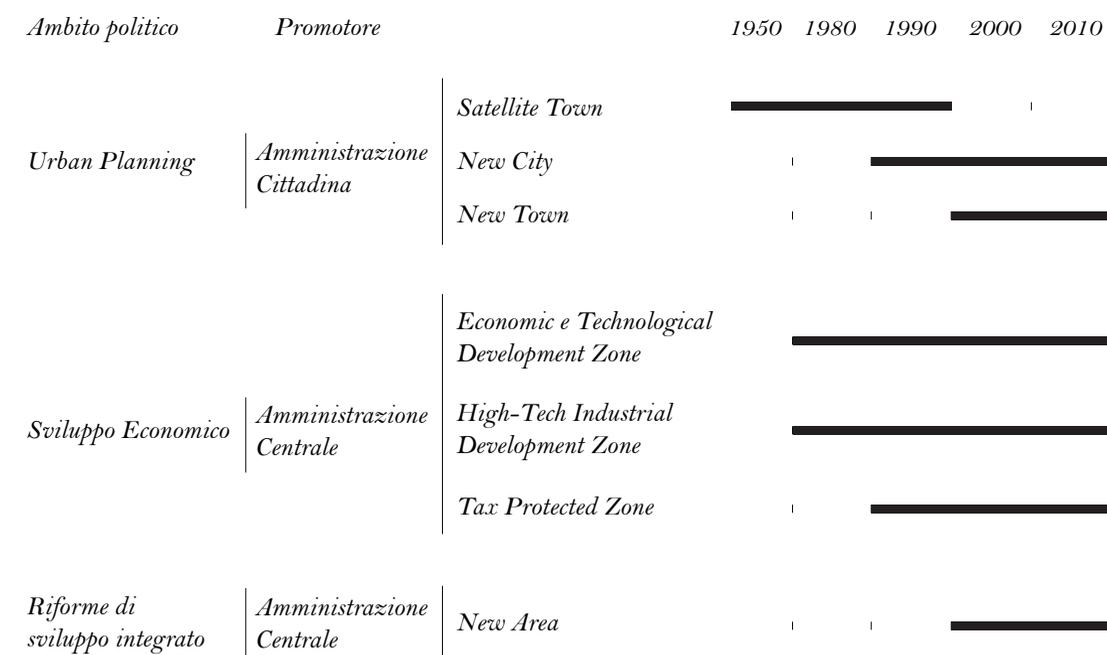
New Town, New City e New Area si rita-

gliano il proprio spazio nella complessa definizione del mondo urbano cinese (Gullotta, 2016); una strada percorribile, per trovare una maggiore chiarezza, consiste nel definire i fenomeni attraverso la loro collocazione nello scenario politico, lungo il percorso di rapida urbanizzazione e nel passaggio da un’economia pianificata a una di mercato (Wu T. et al., 2011); è probabilmente questo lo snodo che ha segnato la transizione dello sviluppo urbano da city-centered a region-oriented (Vogel, 2010): al suo interno la formazione di poli e centri metropolitani è un tema attuale ma non nuovo (Wakeman, 2016).

I nuovi insediamenti hanno delineato una storia che in Cina può essere ricondotta alla seconda metà del ‘900, ma che nei Paesi Occidentali arretra fino all’epoca delle città

industriali, alla metà del ‘700. I piani per i quartieri nati a seguito dello sviluppo industriale delle grandi città europee fanno da sfondo alla Garden City, teorizzata da Howard nel 1898 (Wang et al, 2010) e presa come modello iniziatore del movimento delle new town; argomentazioni tese a confrontare lo sviluppo occidentale e orientale, nei quali è necessario riconoscere le diversità negli obiettivi intrapresi e nei risultati ottenuti da queste due realtà (Tan, 2012).

La narrazione, condivisa in ambito letterario, si sviluppa a partire dalle Satellite Town, promosse a partire degli anni ‘50 anni, come strumenti utilizzati per rispondere alla domanda di industrializzazione generata dal governo maoista; le grandi città come Shanghai o Pechino (Wu, 2015) sono state oggetto di una pianificazione indiriz-



zata alla decentralizzazione di nuovi centri produttivi nelle aree periferiche della città. Un'iniziativa che trovò uno scarso supporto politico e l'obiettivo di creare una rete industriale nelle aree rurali non riuscì nell'intento di una forza competitiva della città nei confronti degli altri territori locali, specialmente i distretti maggiori, in grado di attrarre investimenti più consistenti. Nonostante i piani implementati nel corso degli anni, le Satellite town sono state ritenute lontane dal raggiungimento di un risultato soddisfacente nella loro indipendenza urbana e nella scala di sviluppo (Liu et al., 2017).

In seguito, i cambiamenti più radicali nello sviluppo di nuovi insediamenti possono essere ritrovati nel periodo di rapida suburbanizzazione vissuto dalla città cinesi (Wu, 2015) tra gli anni '90 e l'inizio del nuovo millennio. Con la riorganizzazione del sistema economico nazionale, ormai indirizzato verso lo scenario globale, alla ricerca di una socialist market economy, le nuove possibilità offerte da un rinnovato sistema di tassazioni ed un mercato fondiario, che ha reso possibile il proliferare del real estate, i governi locali hanno avuto l'opportunità di attuare iniziative e promuovere investimenti nello sviluppo urbano. New City prima e New Town poi, decentralizzano l'apparato metropolitano per ridurre la congestione delle grandi città puntando su aree suburbane indipendenti con un richiamo ideale alle Satellite town. Modificano però la struttura monofunzionale di quest'ultime attraverso una pianificazione mirata ad accogliere una maggiore differenziazione nelle funzioni con

le prospettive di uno sviluppo congiunto tra la componente produttiva, residenziale e la possibilità di offrire servizi pubblici migliori (Wu, 2015).

In questo contesto i nuovi insediamenti, New City, New Town e New Area, hanno iniziato a presentarsi un po' ovunque sul territorio cinese, modificando le logiche insediative, trasformando e riorganizzando la struttura urbana.

## 1.4 *New Area is the New Black*

Come anticipato, il lavoro di tesi si concentra sullo delle New Area, facendo particolare riferimento alle National New Area (nel corso della tesi denominate soltanto New Area). All'interno del quadro geografico, politico, amministrativo ed economico precedentemente delineato, queste entità si qualificano come una delle implementazioni più recenti attuate sul territorio cinese; un fenomeno in rapida ascesa, sviluppatosi velocemente, che ha coinvolto le città cinesi e che non trova un preciso riscontro in ambito letterario, dato che esse complicano ulteriormente le numerose questioni relative alle new town.

“Che cosa sono le New Area?”. Una questione tutt'altro che semplice, che forse sfugge a una soluzione certa, data la moltitudine di attori, fattori ed eventi che si incrociano nella loro definizione e che sembra prospettare una quasi inevitabile semplificazione.

Derivate dalla strategia delle Development Zone, avviata negli anni '80 (Li, 2015a), sono in prosecuzione dalle Special Economic Zone di Shenzhen, Shantou, Zhuhai e Xiamen (Yeung et al, 2009), istituite lungo la costa orientale del paese; le New Area, spesso accostate e assimilate, nella letteratura, ai New District, diventano una parola d'ordine a partire dalla fondazione di Pudong, a Shanghai, nel 1992; entrano però di diritto a far parte del lessico urbano cinese all'inizio degli anni 2000, quando, di fatto, diventano parte di una strategia nazionale per la crescita del Paese (Li, 2015).

A livello nazionale, 3 nuovi distretti urbani erano stati approvati prima 2010 ed in soli quattro anni oltre 106 vari nuovi distretti, tra provinciali e municipali, ed ulteriori otto aree statali sono state approvate nella speranza di emulare il successo riscosso da Pudong ( Fang et al.,2016). Una mossa, quella

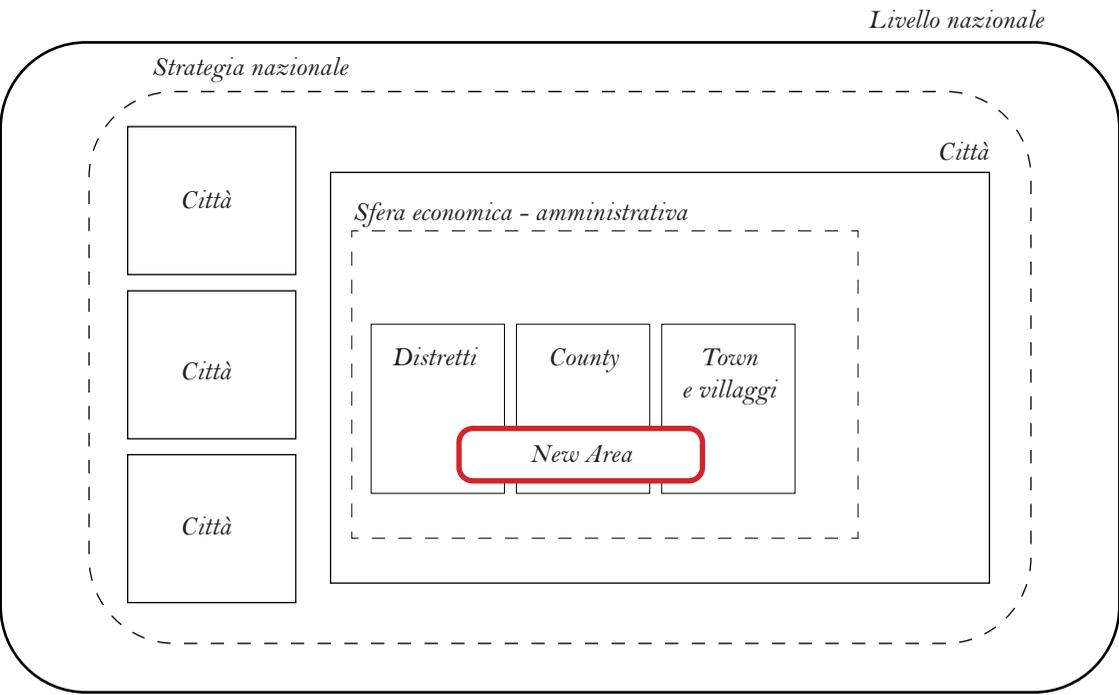


Segnaletica nella New Area di Lanzhou

della New Area, che ha destato sempre maggiore interesse all'interno delle amministrazioni cittadine, vedendo nell'applicazione di queste strategie un tassello fondamentale per aumentare la competitività delle città sotto la loro giurisdizione (Li, 2015). Pudong, Binhai, Liangjiang, Lanzhou, Nansha e Tianfu ricorrono nella attualità cinese solo come alcune delle diciotto istituite a livello nazionale, ad oggi, a cui si affiancano in centinaia di nuovi distretti, provinciali e municipali che rappresentano il risultato del new urban district frenzy, definito da Fang (2016), come rimedio agli urban disease causati dalla crescita urbana globalizzata.

Dal punto di amministrativo le New Area vengono ricondotte a "county level administrative zones that have been marked for large-scale urbanization projects or

simple added on to an existing municipality" (Shepard, 2015), facendo riferimento a particolari città designate specificatamente dal governo centrale per l'implementazione di politiche speciali, amministrativamente sotto la giurisdizione delle autorità locali o commissioni incaricate dello sviluppo territoriale (Liu, 2017). Fanno riferimento a parti città, amministrativamente sotto la giurisdizione delle autorità locali o commissioni incaricate dello sviluppo territoriale, designate specificatamente dal governo centrale per l'implementazione di politiche speciali; in prossimità o distanziate dal centro esistente, all'interno dei propri confini le New Area sono costituite, in parte o nella loro totalità, da diversi territori giuridicamente inferiori quali counties, town e villaggi sottoposti ad un processo di urbanizzazione entro processi di re-scaling territoriale; in



larga parte guidati sotto l'influenza di azioni politiche, le New Area seguono la tendenza di una amministrativa urbanization, con il passaggio istituzionale degli elementi che la compongono.

La modalità di sviluppo generale per i nuovi distretti urbani segue una procedura standard. In primo luogo, alcune società di sviluppo urbano e di investimento (possedute o condivise dalle amministrazioni locali) sono i principali investitori. Il comitato del partito e i comitati di gestione sono istituiti come agenzie governative per gestire e dare le acquisizioni di terreni, credito bancario, tasse e altri benefici e supporto politico. In realtà, ci sono diverse modalità di gestione che spesso hanno relazioni piuttosto complesse con le principali città. I nuovi distretti rompono le divisioni amministrative originali, complicando il coordinamento tra i nuovi quartieri e quelli delle "vecchie" città.

Da un punto di vista geografico, la maggior parte delle "new" esistenti in Cina, sono vicini alla città principale per mantenere stretti legami con le divisioni e funzioni, innestando vecchie e nuove aree urbana seguendo una diverse modalità di insediamento. La prima è la cosiddetta "enclave" dove i nuovi distretti urbani sono lontani dalla città principale, come la Nuova Area di Lanzhou ecc., principalmente a causa della mancanza di risorse territoriali nelle immediate vicinanze. Il secondo è la modalità "one" come Shanghai Pudong, Tianjin Binhai, Zhousan Islands, ecc., i nuovi distretti sono stati aggiunti ai distretti delle

città principali. Il terzo è la modalità "integrated" in quanto le New Area sono effettivamente all'interno di zone urbane consolidate, come Liangjiang a Chongqing, formata dai distretti di Jiangbei, Yubei e Beipei, o come Xi'an e Tianfu (Fang et al., 2016).

In quanto supporti pianificati, nonostante spesso si facciano riferimenti a questi elementi come mancanti di una progettazione scientifica ed una guida razionale (Fang et al., 2016), seguono un processo di sviluppo e posizionamento con il quale massimizzare, potenziare, le caratteristiche del centro a cui vengono annesse, rappresentando un intervento radicale nella riorganizzazione spaziale. Seguendo quanto affermato da Harvey, secondo cui "the human activity creates a specific spatial form", le New Area si instaurano secondo dettami morfologici, relazionandosi con la città esistente, estendendosi infrastrutturalmente lungo assi definiti, formando un nuovo polo di crescita, allo stesso tempo distanziato del nucleo metropolitano principale ma contemporaneamente in prospettiva per lo sviluppo un sistema urbano integrato; a differenza dei fenomeni di suburbanizzazione che hanno segnato la prima fase di espansione urbana delle città cinesi, i nuovi distretti non definiscono unicamente un'espansione spaziale, ma complessificano il processo di crescita diventando parti funzionali, diversificate, combinando *urban, rural and industrial, residential and recreational industries* (Lifeng 2012).

Considerate come laboratori con cui implementare le *comprehensive reforms* (Liu, 2017),

strumento del governo centrale per garantire nuove riforme attraverso l'integrazione, le New Area riguardano gli aspetti di sviluppo economico, sociale, diversificato e bilanciato nella ricerca di un equilibrio tra urbanizzazione e industrializzazione.

Sono usati per urbanizzare, re-distribuire la popolazione e sviluppare le economie locali, che dovrebbero essere attivate da questi oggetti. Soprattutto nelle ultime istituite, il Governo centrale è intervenuto per porre rimedio all'individualismo che si era generato negli ultimi anni passando da una ideologia *getting rich first a common prosperity*, diventato uno slogan a partire dal 1999 (Li, 2015).

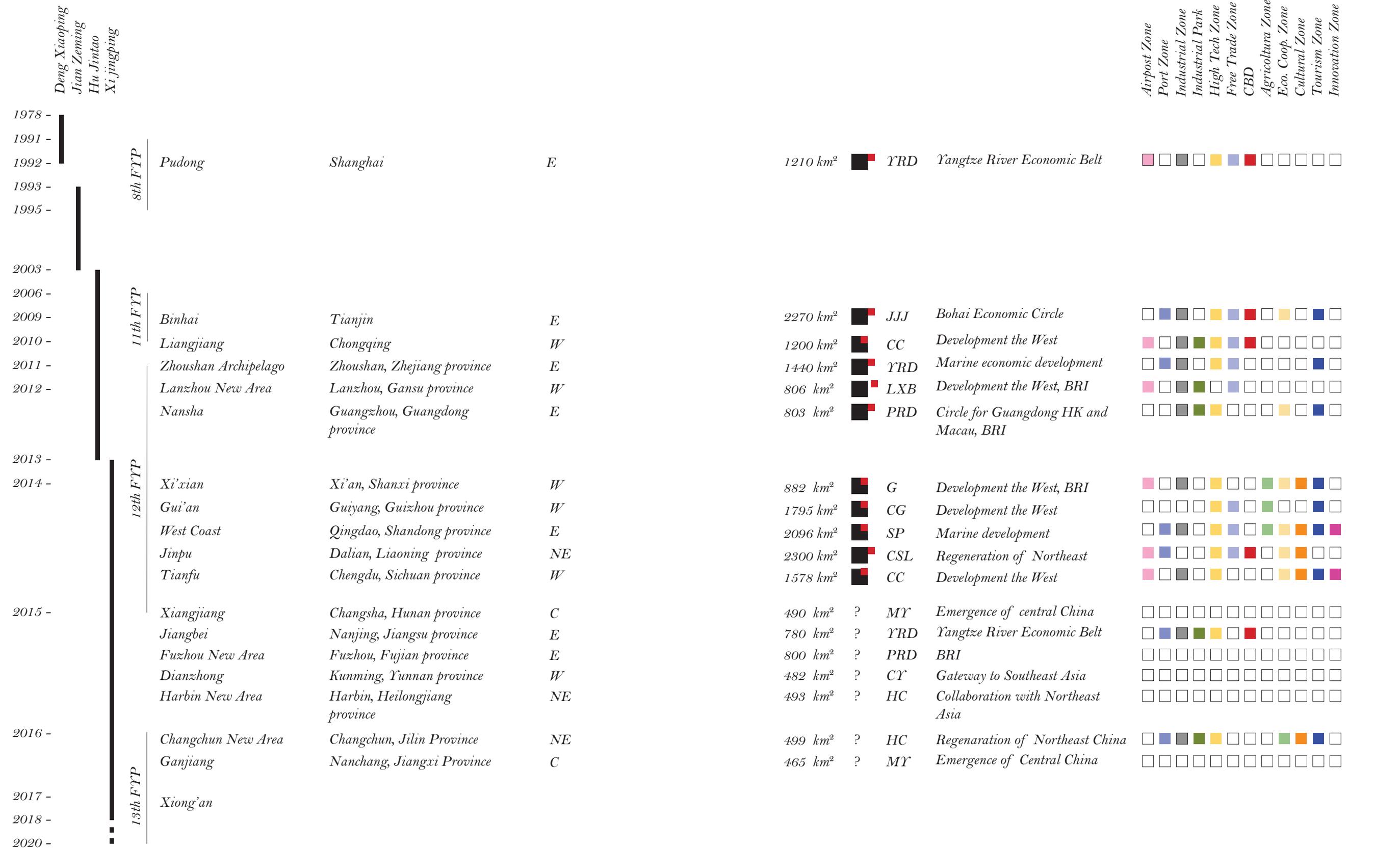
Potenziano i modelli precedentemente applicati puntando ad una maggiore diversificazione funzionale, entrando a far parte di una strategia focalizzata sulla necessità di intraprendere uno sviluppo coordinato; a livello locale nell'integrazione delle componenti urbane e rurali e a livello nazionale attraverso piani di crescita regionali nel tentativo di riequilibrare le differenze che affliggono le diverse parti del Paese.

In questa prospettiva le New Area si spostano, seguendo le direttrici delineate dai piani quinquennali. Vanno verso ovest, nelle province dello Shanxi e all'interno delle catene montuose del Gansu, diventando vettori, punti di partenza e di passaggio per le nuove tratte commerciali istituite con i Paesi Europei, come la Belt and Road Initiative. Si instaurano a nord-est e lungo la costa orientale, rigenerando e potenziando, integrandosi nelle prospettive di sviluppo

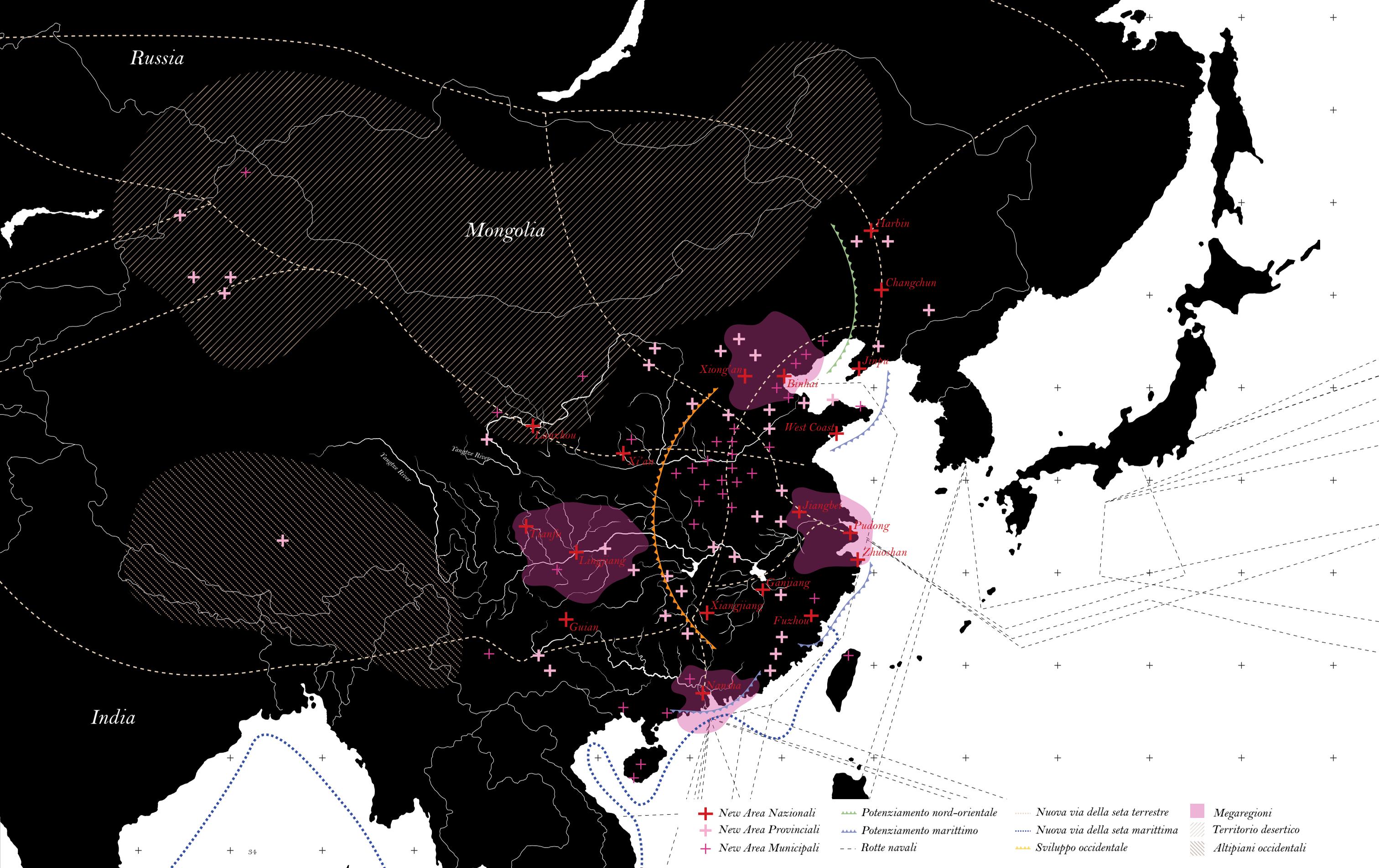
a sostegno delle rete urbana delle megaregioni; come Nansha, nel sud, che si vede protagonista nello sviluppo delle relazioni commerciali tra Macao, Hong Kong e la città di Guangzhou, all'interno del Pearl River Delta.

Le premesse intenzionali delle New Area, nella loro preponderante componente politica ed economica, si riflettono in un'aprogettazione morfologica ed infrastrutturale; è qui che le New Area si complessificano ulteriormente, realizzando un salto concettuale che ne stratifica l'identità. Spesso trovano la propria concezione fisica nell'annullamento, nella tabula rasa delle pre-esistenze, organizzandosi attraverso la fondazione di nuove città; in questo passaggio le New Area vengono rappresentate da nuovi centri metropolitani, da New Town o New City, che diventano la dimensione fisica, tangibile delle volontà imprenditoriali delle amministrazioni, e che si caricano della responsabilità dell'immagine della New Area stessa.

Come accennato, diciotto New Area sono state istituite nel corso della storia cinese, l'ultima delle quali, Xiong'an, nell'aprile del 2017, proponendosi come un piano millenario, un punto di svolta per la Cina. Sulla base della complessità rilevate nell'osservazione di questi fenomeni, e con la volontà di investigare una tematica ancora parzialmente inesplorata, si fonda questo lavoro di ricerca, che prende come caso studio Xiong'an, cercando di esplorare ed osservare le dinamiche di un piano i cui sviluppi, ad oggi, rimangono incerti.



CC: Chengdu-Chongqing  
 CG: Central Guizhou  
 CSL: Central and Southern Liaoning  
 CY: Central Yunnan  
 G: Guanzhong  
 HC: Harbin-Chengcun  
 JJJ: Jing-jin-ji  
 LXB: Lanzhou-Xining-Bayin  
 MY: Middle Yangtze  
 PRD: Pearl River Delta  
 SP: Shandong Peninsula  
 YRD: Yangtze River Delta  
 Modello amm. "Enclave"  
 Modello amm. "One"  
 Modello amm. "Integrated"



Russia

Mongolia

India

Harbin

Changchun

Jinpu

Xiongan

Binhai

West Coast

Jiangbei

Pudong

Zhuoshan

Ganjiang

Fuzhou

Nansha

Guian

Lingxiang

Tianjin

Yangtze River

Yangtze River

Luoyang

Xi'an

- + New Area Nazionali
- + Potenziamnto nord-orientale
- + Nuova via della seta terrestre
- Megaregioni
- + New Area Provinciali
- + Potenziamnto marittimo
- + Nuova via della seta marittima
- Territorio desertico
- + New Area Municipali
- + Rotte navali
- + Sviluppo occidentale
- Altipiani occidentali

## 1.5 Il sogno cinese

Nel 2013 Xi Jinping è stato eletto Presidente della Repubblica Popolare Cinese<sup>1</sup>. Il 17 marzo dello stesso anno, nel corso della prima seduta plenaria del dodicesimo Congresso nazionale, ha parlato del Chinese Dream. Questa dovrebbe essere la visione guida per la nuova leadership nei prossimi 5-10 anni (Feng, 2015).

In vari discorsi pubblici, fin dal 2012, Xi ha ripetutamente sottolineato che il ‘Sogno Cinese’ è quello di una great rejuvenation della nazione cinese, a livello nazionale e internazionale.

Prima di affrontare in dettaglio cosa si intende con ‘Sogno Cinese’, è opportuno esaminare più a fondo il concetto di rejuvenation, facendo riferimento alla storia recente della Cina, dal ‘Secolo dell’Umiliazione’, periodo storico che va

dalla Prima Guerra dell’oppio (1839-1842) alla fine della Seconda Guerra Mondiale (1945). In questo periodo, lungo poco più di un secolo, i cinesi hanno visto decadere il loro impero, di fatto già smembrato, e l’invasione dalle forze imperialiste occidentali e giapponesi. Un’amara considerazione che risuona nelle parole pronunciate da Xi Jinping nel marzo 2013: *“La nazione cinese ha sofferto inusuali difficoltà nella storia moderna del mondo.”*

Il concetto di rejuvenation, profondamente radicato nella memoria collettiva della Cina, rappresenta il desiderio di un paese forte, prospero e libero dagli invasori. Il concetto costituisce un fattore essenziale per la costruzione dell’identità nazionale cinese, essendosi inserita nell’educazione, nella cultura popolare e nella società (Wang, 2013). Le modalità di comunicazione del ‘rejuvenation’ hanno fornito storicamente

ai leader politici il pretesto o il potere necessario per la mobilitazione della massa sociale: attraverso le esperienze traumatiche del paese sono riusciti ad aumentare il sostegno popolare e hanno evidenziato l'impegno istituzionale di riportare la Cina alla sua precedente gloria, incrementando il sentimento di rivalsa nei confronti dei 'nemici'.

Il concetto di 'sogno cinese' riprende i medesimi ideali, ovvero rendere la Cina un posto migliore, con maggiore forza, prosperità ed equità sociale. Si rileva, però, un atteggiamento più positivo rispetto al passato, privo di enfasi nelle rimostranze verso gli oppositori. Nel complesso, il 'sogno cinese' può essere considerato una nuova versione del 'rejuvenation', la rivisitazione e l'aggiornamento di un concetto usato come piattaforma politica da generazioni dei moderni leader cinesi (Wang, 2013).

Nel suo discorso di insediamento, Xi ha posto l'attenzione sullo "sviluppo equilibrato" per rendere forti le fondamenta della realizzazione della 'civiltà materiale', che si concretizza nella prosperità economica e nella forza del paese. Il Capo di stato si è impegnato ad attuare "ulteriori riforme di apertura" e perseguire "lo sviluppo scientifico" avviato da Hu Jintao<sup>2</sup>.

Il concetto del Chinese Dream rappresenta il passaggio ad una nuova visione del futuro della Cina, la quale si apre ad orizzonti più ampi rispetto agli anni precedenti: esso non è simbolo o retorica del nuovo partito.

Sono prospettive e concezioni che inducono a ritenere che la Cina è tornata alla grandezza di un tempo e non si tratta di una ascesa dal nulla (Taylor, 2015).

Dopo tre decenni e mezzo di crescita senza freni, l'economia cinese ha iniziato a rallentare fino a poco meno del 7 per cento del PIL nel terzo trimestre del 2015. Il Presidente Xi Jinping ha coniato il termine 'nuova normalità' per riferirsi a questa impreveduta situazione (Tung, 2016), e va considerato che le sfide che seguiranno sono molteplici. Come riporta Tung, le opportunità includono l'integrazione economica regionale, consistenti riserve estere per finanziare lo sviluppo in patria e all'estero e l'aggiornamento delle competenze scientifiche e tecnologiche delle persone. Tuttavia, la Cina si trova ad affrontare numerose sfide, tra cui: l'invecchiamento della popolazione, la debolezza istituzionale, la corruzione unita alla debole governance aziendale e alla crescente disparità di reddito e non ultima la nuova fiducia che la Cina deve guadagnarsi sulla scena mondiale.

Per completare la great rejuvenation e per affrontare la transizione economica del decennio dopo la crisi del 2008, il governo cinese ha trasformato l'ideologia del 'sogno cinese' in realtà, creando il "New Normal", ossia una 'nuova normalità'.

Le politiche del New Normal vengono esplicate nel tredicesimo piano quinquennale (2016-2020), in cui vengono ufficializzati i principali obiettivi:  
- attuare un tasso di crescita più basso del



passato (6.5% annuo), ma costante, che consenta di implementare le riforme;

- programmare una crescita improntata sulla qualità e una riduzione degli investimenti pubblici, che, tra il 2008 e il 2009, hanno innescato una crisi di sovrapproduzione e aumentato il debito;
- ridurre il peso delle esportazioni nel PIL, affinché la crescita non dipenda dalla domanda estera, rivelatasi volatile, e aumentare i consumi interni, per risolvere il decennale problema del saving glut, l'accesso forzato dei risparmi e la scarsa propensione al consumo;
- promuovere il Made in China 2025, che dovrebbe segnare il passaggio da Cina 'fabbrica del mondo' a prima esportatrice di tecnologia al mondo.

Per attuare questa strategia il governo ha individuato due distinte procedure: puntare sul programma della Belt and Road Initiative (BRI), per aprire mercati in cui importare le merci, e sull'urbanizzazione con il New Type Urbanization Plan (NUP), per far crescere la domanda interna e implementare lo sviluppo.

L'iniziativa del BRI si suddivide in 2 parti: Silk Road Economic Belt e New Maritime Silk Road. La New Maritime Silk Road<sup>3</sup>. Questi due piani di sviluppo economico e commerciale prevedono la realizzazione di un sistema di apporto e sostegno per corridoi marittimi e terrestri in grado di collegare i mercati asiatici con quelli europei e africani<sup>4</sup>. Lo si potrebbe definire una sorte di Piano Marshall cinese<sup>5</sup>; basti pensare - come riporta Luca Zorloni della Redazione

Italiana di Wired, che la Cina ha stanziato 60 miliardi di dollari per i progetti del BRI in Africa, per creare le più opportune condizioni di un mercato favorevole per l'esportazione di prodotti cinesi. Le rotte del BRI sono destinate a trasportare non solo i prodotti, ma infrastrutture, porti e città, lungo le tratte dalla Cina all'Africa, all'Asia e all'Europa. La Cina sta costruendo intere città in Africa, come la Special Economic Zone della Tanzania, o Bagamoyo, una Shenzhen africana<sup>6</sup>. Ovviamente, anche nella stessa Cina, lungo le tratte della BRI, vengono costruite nuove aree, di cui il caso emblematico è sicuramente la New Area di Lanzhou, nella quale si sta abbattendo una montagna per fare spazio ai treni merci in partenza da Xi'an, dove è stata progettata una ulteriore New Area.

1 Cina, Xi Jinping eletto presidente della Repubblica, [www.laRepubblica.it](http://www.laRepubblica.it), consultato il 13/10/2018

2 Xi, J., Speech at the closing ceremony of the first Plenary of the 12th National People's Congress, March 27, 2013.

3 Swaine M. D. (2015). *Chinese views and commentary on the 'One Belt, One Road' initiative*, in "China Leadership Monitor", 47(2), 3.

4 Paolo Bosso, *I nuovi enormi investimenti della Cina in Africa*, [www.ilpost.it](http://www.ilpost.it), consultato il 18/10/2018

5 Milena Gabanelli, *Cina via della seta silk road 1000 miliardi investimenti infrastrutture europa*, [www.corriere.it](http://www.corriere.it), dataroom, consultato il 10/10/2018

6 Nick Van Mead, *China in africa win win development or a new colonialism*, [www.theguardian.com](http://www.theguardian.com), consultato il 5/10/2018

## 1.6 Cambio di rotta

Per decenni la caratteristica distintiva del modello di urbanizzazione cinese è stata la propensione a sistemare i migranti rurali-urbani nelle città. Negli ultimi venti anni le città cinesi sono divenute troppo estese, troppo veloci e senza una adeguata pianificazione; il Consiglio di Stato ha deciso, pertanto, di porvi rimedio (Wu, 2015).

Questo tema è stato affrontato nel marzo del 2014 dal Central Committee of the Communist Party of China al consiglio di stato con la redazione del National New Type Urbanization Plan. Il concetto di new normal nell'urbanistica sta nel passaggio da un'urbanizzazione rapida e su larga scala a un miglioramento della qualità della vita urbana (Wang et al 2015).

Il piano è completo e ambizioso; copre quasi diversi aspetti dell'urbanizzazione, dalla migrazione rurale-urbana, alla distribuzione

spaziale, dai collegamenti tra le città, allo sviluppo sostenibile; Stabilisce un approccio sostenibile e centrato sulla persona, prestando più attenzione al benessere (Bay et al. ,2014).

L'urbanizzazione è una delle quattro dimensioni della nuova strategia, le altre tre sono l'industrializzazione, la digitalizzazione e la modernizzazione agricola. (Ali, 2016) Gli obiettivi principali del piano sono tre:

- il Piano rappresenta una strategia per la crescita economica e le riforme. Sin dalla fine degli anni '90, ma più acutamente dopo la crisi finanziaria globale, la Cina è stata alla ricerca di un modo per stimolare la domanda interna e l'urbanizzazione sarebbe un 'fattore chiave' in questo processo<sup>1</sup>. I cittadini della classe media, sicuri e permanenti nelle città, comprano case, beni

durevoli e altro. Trasformare i migranti in residenti significa rimuovere una incertezza che limita il consumo (Looney, 2016). È proprio la riforma del passaporto urbano, Hukou, che potrebbe dare un incremento per il consumo interno. Rivedere questo sistema garantirebbe l'accesso del 45% della popolazione al passaporto urbano e quindi all'accesso ai servizi pubblici, per il passaggio definitivo da un'economia basata sugli investimenti a una basata sui servizi<sup>2</sup>.

Come riporta Giuliano Marucci in *Cemento rosso*, il secolo cinese. Mattone dopo mattone, il sistema degli Hukou non sarà rivisto per tutti, "le città di prima fascia potranno continuare a centellinare il numero degli Hukou messi a disposizione dei lavoratori migranti, riservandoli sostanzialmente alla fascia di popolazione

con il livello più alto, meglio se di caratteristiche tecnico scientifico. Le città al di sotto del milione di abitanti invece si dovranno far carico del grosso dei nuovi Hukou urbani, che dovrebbero riguardare circa 100 milioni di lavoratori migranti." Questo dovrebbe portare a una minore pressione demografica sui grandi centri e al contempo razionalizzare la distribuzione dei migranti lavoratori all'interno dei "piccoli" centri.

- Il secondo obiettivo, collegato anch'esso al passaporto urbano, è il divario tra il reddito tra le zone rurali e quelle urbane. Cheng, in un articolo su land use policy del 2014, parla di urban bias (pregiudizio urbano). Il Pregiudizio urbano è collegato al fatto che negli ultimi trent'anni le aree urbane hanno assorbito tutte le produzioni divenendo di

fatto il centro dello sviluppo economico del Paese. Come fa notare Cheng, si tratta di una scelta politica e se, da un lato ha avuto successo, dall'altra, concentrando le industrie nelle città, le campagne e le zone rurali sono state dimenticate. Di conseguenza, la differenza di reddito e il livello dei servizi pubblici tra aree urbane e rurali diventano evidenti.

Già l'Amministrazione di Hu Jintao aveva proposto un piano per risolvere questo divario e modernizzare la campagna cinese attraverso il documento conosciuto come Building Socialist Countryside però i risultati sono stati insufficienti. Per accorciare questo divario il Piano prevede che le aree rurali vengano pianificate insieme alle città. L'urbanizzazione è un problema regionale (Cheng, 2014)

e deve essere risolto insieme con le amministrazioni sia rurali che urbane delle piccole e medie città affinché riescano a svilupparsi maggiormente, alleggerendo il peso sulle metropoli e risolvendo quel big city disease che affligge le grandi città cinesi.

- Terzo e ultimo obiettivo è l'aspetto ambientale. La pressione e il danno sulle risorse e sull'ambiente causati dall'urbanizzazione stanno diventando sempre più importanti (Ali, 2016) e l'urbanizzazione, a sua volta, è anche legata ai problemi ambientali e sanitari<sup>3</sup>. Circa due terzi delle città cinesi sono prive di accesso all'acqua potabile, affette da un grave inquinamento delle acque superficiali e sotterranee. La qualità dell'aria e dell'acqua nelle città e nelle aree rurali circostanti alle



metropoli si sta deteriorando, con l'aumento delle malattie respiratorie e dei casi di cancro<sup>4</sup>.

La maggior parte dello sviluppo urbano si è verificata nella parte orientale del paese, in particolare lungo la costa. Il procedere dello sviluppo urbano e industriale nell'entroterra e verso ovest, per diffondere la produzione in tutto il paese e ridurre le disparità regionali, è chiaramente articolato nella strategia del governo. Ma questo potrebbe portare le industrie inquinanti in regioni in cui gli ecosistemi fragili stanno fornendo servizi cruciali per la nazione<sup>5</sup>.

Le strategie di gestione ambientale che si fermano ai confini amministrativi delle città non sono più efficaci, come esemplificato dalla sempre maggiore frequenza di smog di estensione regionale. I funzionari devono identificare buone pratiche per collaborare attraverso i confini di città e regioni (Bay et al., 2014).

In futuro, ci sarà un severo controllo sull'acquisizione di terreni per l'urbanizzazione e sulla cieca espansione del mercato immobiliare; Si dovrebbe prestare attenzione a combinare l'aumento del terreno per la realizzazione della città e la diminuzione del terreno residenziale rurale (Cheng et al, 2014); occorre, poi, migliorare il funzionamento urbano diminuendo le emissioni di carbonio.

È necessario sottolineare che, se il consumo di risorse e prodotti che alimenta la crescita economica cinese eguaglierà quello delle famiglie statunitensi, si prospetta un aumento significativo delle emissioni di

CO<sub>2</sub> che presenterà sfide di sostenibilità per il Paese e per l'intero pianeta. Infatti, se nel Piano l'accento è posto sul coinvolgimento delle persone nella vita urbana, la promozione di stili di vita a basse emissioni di carbonio è solo menzionata, senza misure o obiettivi concreti da raggiungere (Bay et al., 2014 Ali, 2016).

Altri aspetti fondamentali individuati dal piano sono:

- restringere i poteri dei vari livelli di governo in materia di urbanistica, facendo cooperare le regioni;
- creare un network di strade dense, abbattendo così il 'superblocco' e le gated communities;
- aumentare la prevalenza dei quartieri con un mix funzionale;
- imporre dei confini alle città per limitare l'espansione senza fine;
- preservare gli edifici storici e migliorare il "carattere cittadino"
- migliorare la qualità dei servizi pubblici,
- migliorare la qualità architettonica e i metodi costruttivi;
- creare città sempre più efficienti che richiedano meno risorse da punto di vista energetico<sup>6</sup>.

Sulla qualità architettonica il presidente Xi si è espresso più volte. A tal proposito, il 14 ottobre del 2014<sup>7</sup>, si è scagliato contro le weird architectures, come il CCTV di Rem Koolhaas a Pechino chiamato affettuosamente dai pechinesi "big pants", o come il grattacielo a forma di moneta a Guangzhou e innumerevoli altre architetture 'bizzarre' che popolano la Cina



odierna.

Per Xi le arti devono essere: “ *like sunshine from the blue sky and the breeze in spring that will inspire minds, warm hearts, cultivate taste, and clean up undesirable work styles*”.

Invocando un ritorno alla tradizione cinese<sup>8</sup>, Xi crede che l'arte e l'architettura in Cina debbano fare appello al cittadino medio, che dovrebbe essere anche il soggetto principale di tutte le opere d'arte e il fine ultimo dell'architettura. Non solo si fa riferimento al plagio in architettura, con riferimento anche al settore tecnologico (Copycat China) che va contro l'idea disogno cinese di 'rinnovamento'.

L'architettura secondo Xi non dovrebbe

essere più bizzarra, sovradimensionata e legata alla cultura occidentale (si parla di Xenocentrismo), ma gli edifici dovrebbero essere “sostenibili, verdi, economici e un piacere a vedersi”<sup>9</sup> tutto sottolineato, nel sopra citato, New Type Urbanization. Tuttavia, forse il messaggio più chiaro che emerge dai discorsi di Xi sull'arte e sull'architettura è la sua tendenza verso il nazionalismo cinese (parte di quello che alcune persone preferiscono chiamare 'la svolta maoista' di Xi Jinping)<sup>10</sup>. Il New York Times<sup>11</sup> cita una parte del suo discorso, in cui afferma che l'arte cinese dovrebbe “diffondere i valori cinesi contemporanei, incarnare la cultura tradizionale cinese e riflettere la ricerca estetica della gente cinese”.

1 Looney, K. - Rithmire, M. E. (2016). *Urbanization with Chinese characteristics? China's gamble for modernization*.

2 Condizioni e impegni destinati alla World Bank Organization.

3 Grimm, N. B. et al. *Science* 319, 756-760 (2008).

4 Chen Z. - Wang, J.N. - Ma G.X. - Zhang Y.S. *Lancet* 382, 1959-1960 (2013).

5 Bai, X., Shi, P., & Liu, Y. (2014). *Society: Realizing China's urban dream*. *Nature News*, 509 (7499), 158.

6 Wades Hepar, *The impact of chinas new urbanization plan could be huge*, [www.forbes.com](http://www.forbes.com), consultato il 14/09/2018.

7 Xinhua, *Xi Jinping and His Era: Architect of Modernization for New Era*, [www.globaltimes.cn](http://www.globaltimes.cn), consultato il 17/10/2018.

8 Megan Willett, *Xi-Jinping hates weird architecture*, [www.businessinsider.com](http://www.businessinsider.com) consultato il 10/09/2018.

9 Cal Li, *China Moves to Halt 'Weird' Architecture*, [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com), consultato il 5/09/2018.

10 Russell L. Moses, *What to make of Xi Inpings maoist*, *The Wall Street Journal* consultato il 8/09/2018.

11 Austin Ramzy, *Xi Jinping calls for artists to spread chinese value*, [sinosphere.blogs.nytimes.com](http://sinosphere.blogs.nytimes.com), consultato il 16/10/2018.



## 1.7 Verso Xiong'an

La Sintesi delle politiche del New Type Urbanization Plan, parte integrante del sogno cinese, sarà la 'città perfetta'.

La leadership di Deng Xiaoping è indissolubilmente legata allo straordinario successo di Shenzhen che segna la prima fase del boom economico cinese degli anni Ottanta, quella di Jiang Zemin è legata a quella di Pudong, progetto con la pretesa di eguagliare le principali capitali del mondo occidentale; Xi Jinping allo stesso modo vuole legare il suo nome a quello di Xiong'an, e segnare il passaggio ad una Cina che non guarda più a occidente per trovare modelli da seguire, ma che si pone come modello da esportare a livello nazionale e internazionale.

Xiong'an nasce come base del nuovo pensiero urbanistico. Guardando alla regione circostante, nella New Area si trasferiranno molte delle sue funzioni-non-

capitali, come università, ospedali, aziende, banche e sedi commerciali, per alleviare il sovraffollamento di Pechino. Anche le imprese high-tech e i centri di innovazione di Zhongguancun, uno dei principali centri di innovazione della Cina, si sposteranno a Xiong'an. Inoltre, Xiong'an dovrebbe disporre di ampi spazi verdi e strade più strette, creando un paesaggio urbano più confortevole rispetto ai grandi viali a più corsie di Pechino. Ciò sfiderà il modello di urbanizzazione cinese negli ultimi decenni, basato sull'utilità economica a scapito della vivibilità e dell'estetica.

Xiong'an costituisce una nuova ala di Pechino, insieme a Thongzhou; nelle previsioni, aiuterà lo sviluppo delle città di Shijiazhuang, capitale dell'Hebei, le città limitrofe e Zhangjiakou, la sede delle Olimpiadi invernali del 2022. La New Area sarà anche una e delle due ali dello Hebei.





Questa Nuova Area si propone di essere innovativa, aiutando la Cina a spostarsi in settori ad alto valore aggiunto, soprattutto nell'industria ad alta tecnologia (Made in China 2025), di alleviare l'inquinamento della regione (sette delle dieci città più inquinate della Cina si trovano nelle vicinanze della provincia di Hebei) Xiong'an può offrire un percorso alternativo sia per la Cina settentrionale che per la nazione nel suo complesso. Si prevede inoltre che Xiong'an contribuisca ad accelerare lo sviluppo economico dell'area più ampia di Pechino-Tianjin-Hebei (JingJinJi), divenendo la versione settentrionale delle centrali elettriche regionali che guidano l'economia cinese, simile al delta del Fiume delle Perle in il sud e il delta del fiume Yangtze a Est. È un'altra nuova zona di importanza nazionale dopo la Zona Economica Speciale di Shenzhen e la Nuova Area di Shanghai Pudong. È il Piano del Millennio e rappresenta un evento nazionale, ribadita da Bayong:

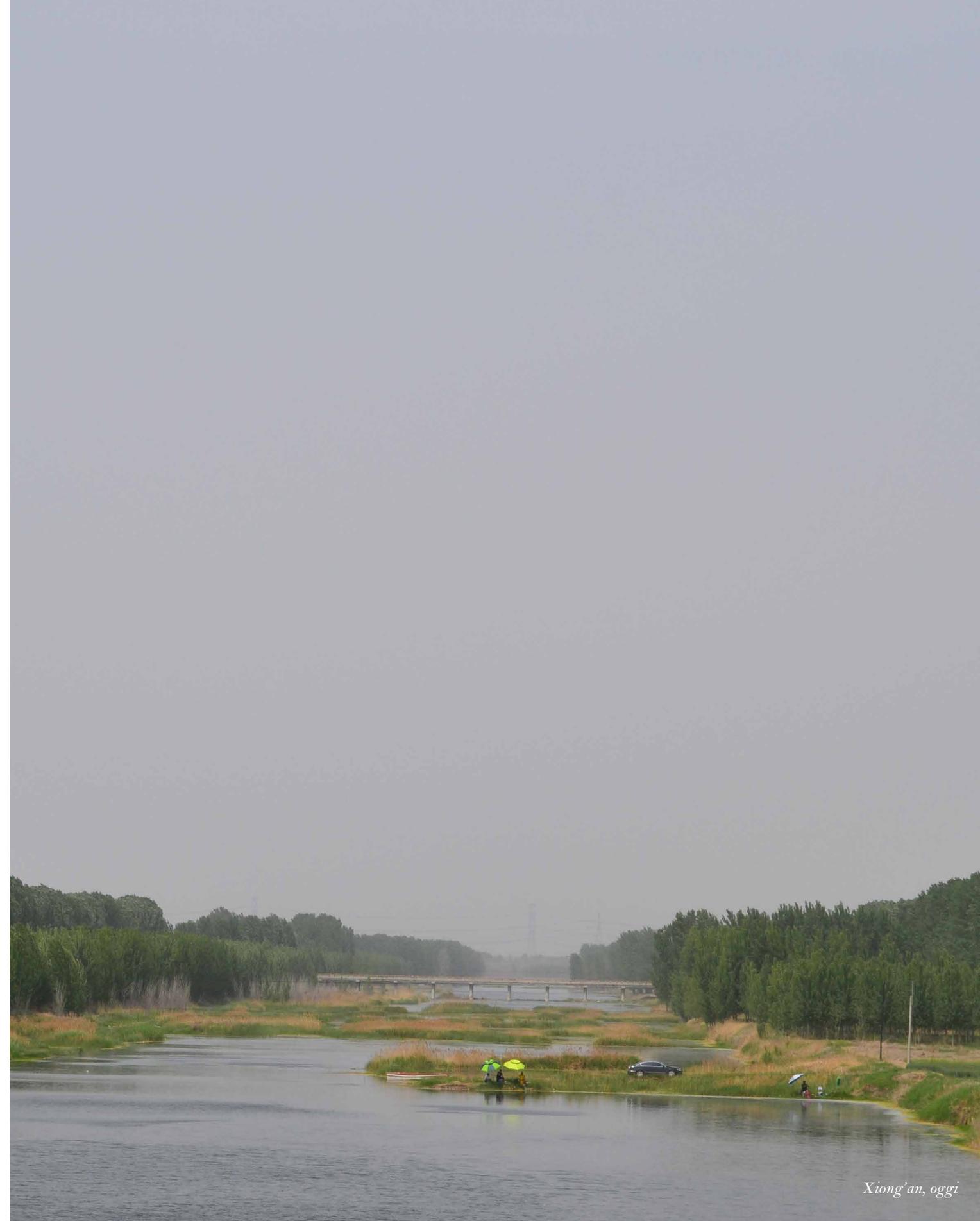
*“La pianificazione della New Area di Xiong'an dovrebbe diventare il punto di riferimento per la pianificazione urbana della futura Cina... la New Area di Xiong'an può essere paragonata a Shenzhen e a Pudong...”*

A differenza di Shenzhen negli anni Ottanta, questa volta Xiong'an godrà del sostegno di un governo centrale con potere finanziario e risorse amministrative a disposizione. Il paragone con Pudong e Shenzhen viene sempre richiamato dai media, anche se è necessario ribadire che le tre città appartengono a tre background differenti. Il successo delle prime due città è dovuto

a una serie di concause: per Shenzhen la vicinanza a Hong Kong è sicuramente stata un fattore di successo e con l'istituzione di Pudong, la Cina è tornata sulla scena internazionale, prendendo ancora una volta come modello quello degli States.

Xiong'an è diversa, ad oggi non vi è nulla, si presenta come una distesa di campi intervallati da piccoli villaggi e poche città. Sarà il centro della mega regione dello Jing Jin Ji, ma di fatto non presenta alcun background storico, solo un presidente del partito comunista determinato a voler far nascere la sua città. Basterà questo per portare al successo la città?

Senza dubbio, Xiong'an è cruciale per la 'Nuova Era' di Xi - e per la sua eredità. Il successo o il fallimento di Xiong'an potrebbe influenzare la sua nuova visione per lo sviluppo cinese. Essendo sia un simbolo che una sfida per la continua trasformazione economica della Cina, Xiong'an merita un'attenzione particolare negli anni a venire.





## *2.0 Da Pechino a Xiong'an, passando per Hong Kong*

Una parte importante della nostra ricerca è avvenuta sul territorio cinese. Il periodo della nostra permanenza è stato troppo breve per avere anche solo l'illusione di aver conosciuto, capito ed imparato quello che è il mondo del Regno di Mezzo, ma sufficiente per far nascere in noi una serie di riflessioni a posteriori su quella che è la condizione cinese e degli innumerevoli fenomeni che nascono al suo interno.

Questa parte della ricerca viene strutturata come un diario di viaggio dei nostri principali spostamenti sul territorio cinese per restituire una panoramica di quello che è un contesto completamente diverso da quello occidentale.

Il viaggio è stato per noi uno strumento prezioso sia all'interno della fase di studio ma anche come mezzo per soddisfare le nostre curiosità nei confronti di un mondo

estraneo, lontano, mettendoci di fronte alla necessità di adattarci e capire come approcciare una realtà distante, spesso costringendoci a rivedere quelle che erano le nostre idee.

Durante la nostra permanenza siamo stati accompagnati da un senso di incertezza che ha fatto crescere in noi la convinzione che il tutto non possa e forse non debba essere visto come un unicum ma piuttosto come una composizione di frammenti. Partire con la certezza di poter capire a priori con uno sguardo lontano, attraverso gli strumenti che la letteratura ed i media ci mettono a disposizione, la realtà cinese non è sufficiente per leggere quello che è il contesto dello Stato asiatico.

Durante il nostro viaggio abbiamo avuto l'opportunità di confrontarci con differenti realtà: dalla capitale Pechino alle claustrofobiche e alle volte futuristiche

strade della più occidentale Hong Kong passando per il Bund di Shanghai. Ogni spostamento, sia che questo fosse a piedi, in taxi, in treno o in metropolitana, nei grandi centri o nelle campagne, è servito per acquisire una maggiore coscienza del mondo in cui eravamo, dandoci piccoli tasselli su cui riflettere per proseguire la nostra ricerca.

In questo capitolo abbiamo deciso di descrivere i quattro principali "spostamenti metropolitani" che abbiamo compiuto durante il nostro viaggio, lasciando fuori il percorso nelle campagne di Xiong'an che verrà approfondito nella parte successiva del lavoro.

Comporre questo diario ci ha messo ulteriormente di fronte alla consapevolezza di quanto frammentato è incompleto possa essere trasmettere, attraverso le parole e le immagini, quello che è un racconto della realtà cinese, dove ci si scontra quotidianamente con un ambiente estraneo. Decidere cosa mostrare e come descrivere le città cinesi risulta essere un'operazione complicata. Tante sono le sfumature, più o meno marcate, che definiscono i centri urbani e rispondere alla semplice domanda: "Come descrivere Pechino?" diventa un'operazione tutt'altro che banale. La capitale cinese è Piazza Tien'an'men e allo stesso tempo gli stretti e spesso maleodoranti hutong, le luci di Sanlitun e le desolate aree della periferia. Così la scelta diventa un'operazione soggettiva dettata dalle nostre sensazioni, dalla componente emotiva nei confronti dell'esperienza vissuta per cui siamo

pienamenti coscenti di quanto parziale possa essere la nostra vista sulla Cina.

Ogni città può essere vista come una realtà a parte ed al loro interno osservare come queste siano composte da condizioni differenti. Spostarsi da un centro all'altro e all'interno degli stessi ha aumentato la nostra percezione e conoscenza dell'urbanità cinese con tutte le sue complesse dinamiche e conseguenze e ci ha reso più consapevoli della varietà e composizione di forme che vanno a definire quelli che sono i grandi agglomerati urbani. In questi luoghi si intrecciano situazioni estremamente differenti tra loro, dove a tessuti ormai prossimi alla rovina fanno da contraltare edifici governativi monumentali e occidentalizzanti centri commerciali, dove la nuova classe capitalista cinese guarda dall'alto in basso una popolazione ammassata in strutture decadenti. Differenze che permettono di osservare la realtà cinese sia come fenomeno fisico ma anche come condizione sociale, fatta di contraddizioni e contrasti.









*Tra gli hutong di Dashilan*



徕卡

S.DANCE 舞動節奏

鹿纪

NCE 手工 METAL

Custom

Waltwo

B B



安全生产 人人有责





BLING BLINK  
(BALLY)  
BEAUTY & NAIL

colourmix 卡萊美

八家房10位位

colourmix 卡萊美

MORIMOR

生 | \$ ¥ € £

MARATHON  
SPORTS 馬拉松

Mon-Fri  
星期一至五  
pm 4 - midnight 12  
Sat & Sunday Holiday  
星期六及日及假期  
12

LINK  
NAIL

銅鑼灣書店

Mon-Fri  
星期一至五  
pm 4 - midnight 12  
Sat & Sunday Holiday  
星期六及日及假期  
12

稅  
貨

足運來  
Satisfy  
4/F  
Massage

MORIMOR

東  
RET

名

Two pedestrians in the foreground, one looking at a mobile phone.

White car with license plate UJ 4886

Dark van with license plate UZ 6941

Hok Ling Street  
鶴齡街

世界上最滑啤酒

GIVE WAY  
讓



東榮汽車  
Auto Spa  
HOUSE



幸運

女子理髮公司  
腳底穴位推拿

樓上17F

六福珠寶

CAMEL CAMEL







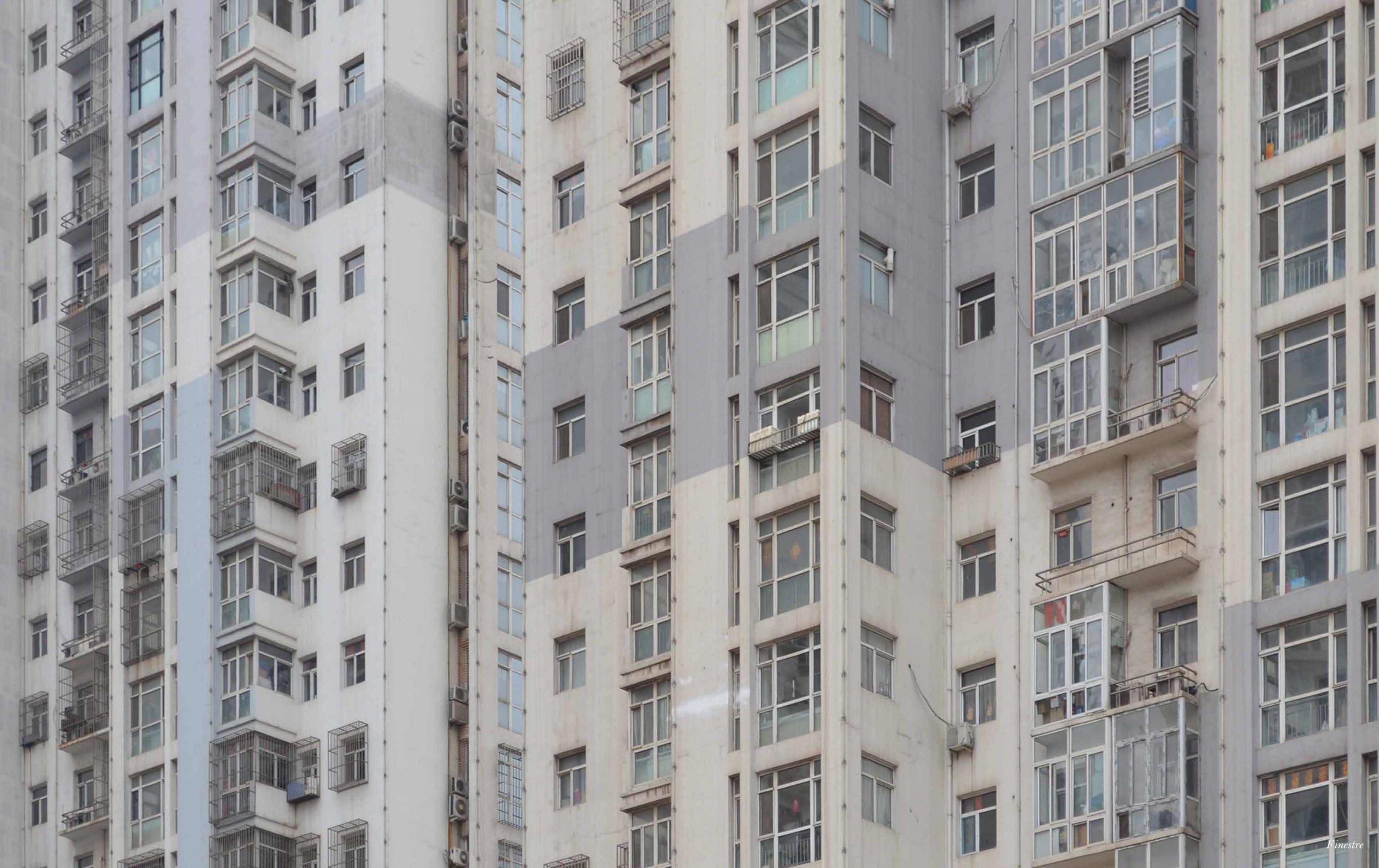














天津农商银行

GLOBAL GO 寰球GO  
Global Go Carnival  
嘉年华

Global Go Carnival  
嘉年华









### 3.0 *Lo Hebei*

**L**a provincia dello Hebei, letteralmente “ A Nord del Fiume ”, deve il suo nome alla vicinanza con della regione con il corso dello Huang He. Diventata parte della Cina dopo l’unificazione sotto la dinastia Qin, nonostante per molti secoli si stata esclusa dalla sfera politica ed economica cinese, la provincia ha sempre svolto un ruolo significativo all’interno dello scenario nazionale. Regione di confine e frontiera contro i nemici della dinastia Han (206 B.C- 220 D.C) e successivamente territorio di partenza per le espansioni avvenute sotto i Tang (618-907 D.C) durante il primo millennio, la rilevanza dello Hebei è andata incontro ad un percorso ascendente sotto le diverse dinastie intauratesi nei territori del nord. Inoltre grazie allo spostamento della capitale a Pechino ed il completamento del Gran Canal, la regione ha avuto la possibilità di instaurare scambi commerciali

con le province meridionali, riuscendo in questo modo ha mantenere la propria importanza strategica nel corso dei secoli.

Rinominato Zhili, per evidenziare la condizione di controllo sotto Pechino, con la dinastia Qing e tornato al proprio nome originario con l’instaurazione della Repubblica Cinese ed il successivo spostamento della capitale a Nanjing, lo Hebei dal XIX secolo è teatro di numerosi conflitti. Un periodo di tensioni culminati con lo scoppio della seconda guerra sino-giapponese quando l’ invasione del 1937 mette in ginocchio l’intera nazione e la regione diventa uno dei principali scenari del conflitto fino alla resa dell’ esercito occupante nel 1945.

Dopo la fine del conflitto, lo Hebei passa sotto il controllo delle forze Maoiste ed a partire dagli anni ‘50 subisce una serie di trasformazioni territoriali che ne portano l’

espansione, come l'annessione di parte della provincia di Chahar, ed allo stesso tempo, negli anni '60, lo vedono privato di parte dei propri confini, annessi alla municipalità di Tianjin<sup>1</sup>.

Ad oggi la provincia dello Hebei è divisa in 172 counties ed 11 città con stato prefetturale (Guo,2013) con capitale a Shijiazhuang. Occupa una superficie di circa 187.000 km<sup>2</sup> circondando completamente le municipalità di Pechino e Tianjin ed entrando a far parte dell'esteso sistema infrastrutturale che le collega.

La popolazione di 75 milioni di abitanti<sup>2</sup>, fa dello Hebei la quinta provincia più popolosa della Cina. Il tessuto sociale è sostanzialmente diviso a metà per quanto riguarda la condizione degli abitanti, dove circa il 50% della popolazione rientra nella definizione di residente urbana, in quello che è un tessuto etnico composto per la maggior parte da Han e da minoranze quali Mongoli, Manciu e Hui (Guo,2013).

Estendendosi tra le pianure del nord della Cina ed il mare di Bohai ad est, la regione si sviluppa su di un territorio che può definirsi unico nello scenario cinese, vantando la presenza di rilievi montuosi, altopiani, regioni collinari e pianure in cui si inserisce un sistema idrico che rappresenta un elemento determinante all'interno dello scenario dello Hebei. I fiumi ed i bacini della provincia rappresentano una fonte sostanziale nel nord della Cina da sempre afflitto da una grave carenza d'acqua ed in particolare i reservoirs della regione servono a rinforzare le scorte idriche della capitale. A questo ruolo lo Hebei affianca la

possibilità di sfruttare una linea costiera di quasi 500 km per lo sviluppo di industrie e del trasporto e del turismo marittimo.

Per quanto riguarda l'economia della regione, il processo di produzione instaurato durante il periodo Maoista ha fatto sì che questa vivesse una grandiosa crescita industriale a partire dagli anni '50. Dominato da una consolidata tradizione nell'industria metallurgica, tanto da diventare primo produttore di acciaio a livello nazionale nel 2006, lo Hebei può vantare al suo attivo anche una serie di settori collaterali, ma non meno importanti, dove quello tessile, energetico e chimico sono alcuni dei campi che si affiancano al ruolo di fonte mineraria che la regione svolge nell'ottica nazionale.

Alle industrie pesanti inoltre lo Hebei accosta una produzione agricola in cui le grandi superfici coltivate fanno sì che la regione si inserisca come prima fonte agricola statale, impiegando il 40% della popolazione<sup>3</sup> provinciale nella produzione di circa il 20% della riserva di grano nazionale.

Grazie alla sua posizione, lo Hebei ricopre un ruolo strategico come centro di distribuzione delle risorse. Sul piano internazionalizzato la capitale Shijiazhuang e le città di Baoding, Tangshan e Handan sono alcuni dei centri più attivi per quanto riguarda le esportazioni dei prodotti metallurgici portando lo Hebei ad essere stato protagonista di una rapida crescita della propria componente industriale nel corso del ventunesimo secolo. Australia,

Giappone e Corea sono le destinazioni principali di un mercato che non manca dell'influenza straniera instauratasi negli anni.

Contemporaneamente all'aumento del GDP si contrappone una crescente e sempre più preoccupante criticità ambientale. L'inquinamento prodotto dalle industrie pesanti ha infatti fortemente intaccato il sistema naturale e la qualità dell'aria dell'intera regione portandola ad essere considerata, con la sua capitale Shijiazhuang, la più inquinata della Cina. Il flusso costante di nuove costruzioni e gli scarichi industriali uniti ad una scarsità di precipitazioni stanno mettendo a rischio la concentrazione idrica della zona meridionale dello Hebei definendo una condizione aggravata da un aumento delle temperature e ritenuta non più sostenibile dal governo centrale che nel corso dell'ultimo decennio aveva iniziato un processo di decentralizzazione di numerose industrie altamente inquinanti da Pechino ai territori esterni alla città. Una manovra con lo scopo di alleviare la pressione dell'inquinamento sulla metropoli e la sua popolazione ma che allo stesso tempo ha visto lo Hebei doversi fare carico di decine di nuovi impianti.

I piani del nuovo presidente, nella concreta realizzazione dello slogan "Clear waters and green mountains are as good as mountains of gold and silver"<sup>4</sup>, hanno posto la regione al centro di quella che viene considerata la prima linea di difesa contro l'inquinamento mossa dalla Capitale. Le prospettive ecologiste di Xi Jinping hanno portato alla messa in opera di misure

di controllo sempre più stringenti nei confronti dei centri urbani e delle imprese, andando ad interessare anche la condizione dei singoli abitanti. I piani per lo Hebei prevedono l'allontanamento della regione dai tradizionali metodi produttivi adottando sistemi e tecnologie più sostenibili per adattarsi ad i nuovi standard imposti dal Governo.

Le preoccupazioni del nuovo leader non si rivolgono unicamente al benessere della popolazione, ma puntano alla preservazione degli elementi del territorio nella tutela delle componenti ambientali, da quelle terrestri alle sempre più scarse ed inquinate risorse idriche, puntando sullo sviluppo coordinato con le provincie di Pechino e Tianjin per risanare e rilanciare l'immagine del nord della Cina.

<sup>1</sup> Frederick Fu Hung Victor C. Falkenheim, Hebei, <https://www.britannica.com/place/Hebei>

<sup>2</sup> [www.data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=E0103](http://www.data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=E0103), consultato il 25/10/2018

<sup>3</sup> [www.data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=E0103](http://www.data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=E0103), consultato il 25/10/2018

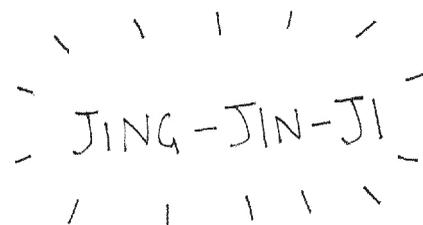
<sup>4</sup> Yanzhong Huang, *Why China's Good Environmental Policies Have Gone Wrong*, [www.nytimes.com/2018/01/14/opinion/china-environmental-policies-wrong.html](http://www.nytimes.com/2018/01/14/opinion/china-environmental-policies-wrong.html), consultato il 25/10/2018

### 3.1 Jing-Jin-Ji

La mega-regione del Jing-Jin-Ji vede l'origine del proprio nome dai caratteri tradizionali utilizzati per chiamare i centri che la compongono: Bei-Jing, Tian-Jin e lo Hebei, anticamente Ji. Viene formata a partire dalla seconda metà degli '80 (Hartmann et al, 2014), ma i presupposti per la sua fondazione risalgono al 1950. Dopo la fondazione della Repubblica Popolare Cinese infatti, furono molti gli studi urbanistici effettuati sulla Capitale con l'obiettivo di sviluppare un piano di espansione di Pechino delocalizzando i centri governativi e, successivamente, proponendo una distribuzione di nuclei urbani esterni sui modelli del Greater London e Greater Paris<sup>1</sup>. Proposte ritenute poco efficaci e solo negli anni '80 l'idea di uno sviluppo di Pechino esteso ai territori circostanti venne preso concretamente in considerazione ed il Greater Beijing, una grande area

metropolitana che avrebbe ridistribuito le funzioni urbane della Capitale e promosso uno sviluppo coordinato con i vari centri minori, ha rappresentato la strategia più promettente verso cui lavorare.

Un prospetto che ha richiesto anni di negoziazione fino a quando nel luglio del 2014 il Presidente Xi Jinping rilancia l'idea di creare una potenziale megalopoli da 130 milioni di abitanti (Del Monaco, 2016) attraverso un piano per lo sviluppo coordinato tra le municipalità di Pechino, Tianjin e la provincia dello Hebei.



La mega-regione occupa una superficie di oltre 200.000 kmq, con una popolazione residente di 110 milioni di individui, dove dieci città formano la conurbazione attraverso la quale Xi Jinping cerca di ristrutturare la seconda economia globale dopo decenni di crescita<sup>2</sup>. Un'ascesa ampiamente guidata dallo sviluppo degli agglomerati del Pearl River Delta e dello Yangtze River Delta che hanno costituito le maggiori aree economiche della Cina, definendo le megaregioni come uno dei principali vettori di crescita del Paese. Uno sviluppo che ha portato allo stesso tempo una forte disparità nelle economie regionali e verso cui il nuovo leader cinese vuole porre rimedio riequilibrando le condizioni delle diverse parti del paese proponendo la megaregione come modello di crescita applicabile all'intera nazione.

Il Jing-Jin-Ji si presenta come una megalopoli emergente se confrontata alle conurbazioni costiere ormai consolidate nel corso dei decenni ed in una posizione più favorevole per quanto riguarda la possibilità di aprirsi ad i mercati internazionali (Del Monaco, 2016). A questo si aggiungono le complicazioni istituzionali dovute alle diverse condizioni amministrative delle tre zone ed una disomogeneità nella struttura economica<sup>3</sup> che hanno posto l'intero piano di fronte a forti perplessità.

Nonostante questo, secondo la Xinhua<sup>4</sup>, nel 2017 oltre 10 miliardi di yuan sono stati investiti per promuovere il piano di integrazione; segno della volontà governativa nell'attuazione del programma

di cui i primi processi concreti sono in fase di realizzazione: operazioni che coinvolgono i tre territori sotto differenti aspetti, puntando ad uno sviluppo sinergico ottimizzando i settori di specializzazione delle singole regioni le quali lavorano tra loro in modo complementare<sup>5</sup>.

L'obiettivo è la formazione di un sistema triangolare (Hartmann et al, 2014) basato sulla differenziazione tra le aree all'interno del cluster; operazione necessaria per stimolare l'economia del mega-agglomerato ed impedire la formazione di flussi concorrenziali interni e sprechi di risorse: Pechino investe nello sviluppo di tecnologie industriali e servizi ad alta tecnologia e Tianjin può vantare un sistema industriale avanzato e l'implementazione del settore aerospaziale e marittimo. Per quanto riguarda lo Hebei questo ha rappresentato per gli esperti il maggiore punto di debolezza dato il suo sistema produttivo che ne determina le limitate potenzialità all'interno della megaregione (Zhou, 2017). Una disparità cronica quella tra la Capitale e lo Hebei nei confronti della quale l'amministrazione centrale cerca di porre rimedi con la fondazione di nuovi parchi industriali ed intervenendo sui metodi di produzioni; azioni necessarie per sviluppare un'integrazione che nel 2017 ha dato i suoi primi segni positivi facendo registrare un aumento del salario medio per la popolazione della regione.

*"The central government's vigorous promotion of integrated development in Beijing-Tianjin-Hebei ... has brought immeasurable development potential to our province,"* annuncia Dang

Xiolong, membro a capo dell'ufficio per la pianificazione economica dello Hebei<sup>6</sup>.

Oltre all'aspetto produttivo il programma per il Jing-Jin-Ji, si propone di sviluppare un efficiente apparato infrastrutturale, quasi riferendosi all'antico proverbio "Se vuoi diventare ricco, prima costruisci una strada", che sembra perfettamente adattarsi alla condizione del piano.

Seguendo le direttive delineate durante il XIII Piano quinquennale, nel corso degli ultimi anni il sistema dei trasporti è stato fortemente implementato all'interno della mega-regione con il completamento di più di 1000 km di tessuto stradale, l'estensione della linea ferroviaria tra Pechino ed il CBD di Binhai e l'avvio delle operazioni per il collegamento tra Tianjin e Baoding. Un progetto esteso che nel 2016, secondo Marucci (2017), ha visto l'approvazione di un investimento da 240 miliardi di yuan per lo sviluppo di quasi 1000 km di nuovi tratti ferroviari ad alta velocità.

Stando allo Hebei Development and Reform Commission, l'integrazione dei sistemi di trasporto influenzerà Jing-Jin-Ji sotto diversi aspetti. Oltre a migliorare la mobilità a livello lavorativo, e di conseguenza la sua efficienza, il potenziamento dei collegamenti all'interno della regione agevoleranno la formazione di nuovi centri satelliti riducendo i costi di trasporto a carico delle aziende. Inoltre, le prospettive per la formazione di un sistema metropolitano, previsto per il 2021, tra Pechino e lo Hebei riuscirà ridurre a meno di un ora il tempo di trasferimento tra le

città della regione e la Capitale. Nel piano per il Jing-jin-ji, Pechino trova una potenziale soluzione ai problemi che affliggono la città e per le questioni nazionali verso le quali il Presidente Xi Jinping ha dimostrato la propria preoccupazione. A partire dal 2015, a seguito del lancio di un programma trans-regionale (Zhou, 2017), una diminuzione del 10% delle emissioni ha fatto registrare i primi segnali positivi nel piano anti-inquinamento lanciato dal Governo.

Lo Hebei partecipa attivamente con la transizione del proprio apparato industriale ad una produzione ad alto valore, volendo diventare un'importante area ecologica intorno a Pechino, la quale ha puntato sulla chiusura di alcuni dei suoi centri produttivi. La Capitale cerca di alleviare la pressione ambientale sulla città ed al contempo diminuire quella demografica puntando sulla decentralizzazione e sfruttando al massimo le possibilità offerte dalla mega-regione. Forte della sua posizione centrale e del suo ruolo politico-culturale, Pechino vede nel distretto di Tongzhou e nella Nuova Area di Xiong'an, al centro dello Hebei, le sue "urbanization demonstration areas"<sup>7</sup> attraverso le quali facilitare il processo di transizione urbana al di fuori della metropoli, garantendo nuovi opportunità lavorative oltre i confini della Capitale, lo sviluppo di nuovi servizi ed il ribilanciamento delle risorse nella formazione di un mercato integrato.

Queste prospettive si affiancano all'idea del Jing-Jin-Jin come ad piano Beijing-centric

(Del Monaco, 2016) che comporterà un inevitabile subordinazione e sbilanciata distribuzione dei servizi nei centri minori a vantaggio dello sviluppo pechinese. Critiche nei confronti delle quali l'amministrazione della Capitale risponde esponendo i risultati frutto dello sviluppo coordinato, gli investimenti, e promuovendo con maggiore forza il distretto di Xiong'an come componente mancante e necessaria al Jing-Jin-Ji per raggiungere la stessa fortuna, economica e sociale, delle regioni costiere.

1 Mancini. M., *Pechino vs Jing-Jin-Ji, megalopoli da 130 milioni di abitanti*, [www.ilgiornaledellarchitettura.com/web/2017/03/04/pechino-vs-jing-jin-ji-megalopoli-da-130-milioni-di-abitanti/](http://www.ilgiornaledellarchitettura.com/web/2017/03/04/pechino-vs-jing-jin-ji-megalopoli-da-130-milioni-di-abitanti/), consultato il 28/10/2018

2 Huang C., *Beijing-Tianjin-Hebei megalopolis intended as showcase for economic reform*, [www.scmp.com/news/china/article/1541250/beijing-tianjin-hebei-megalopolis-intended-showcase-economic-reform](http://www.scmp.com/news/china/article/1541250/beijing-tianjin-hebei-megalopolis-intended-showcase-economic-reform), consultato il 28/10/2018

3 Huang C., *Beijing-Tianjin-Hebei megalopolis intended as showcase for economic reform*, [www.scmp.com/news/china/article/1541250/beijing-tianjin-hebei-megalopolis-intended-showcase-economic-reform](http://www.scmp.com/news/china/article/1541250/beijing-tianjin-hebei-megalopolis-intended-showcase-economic-reform), consultato il 28/10/2018

4 *China sets up \$1.5 bln fund to promote Beijing-Tianjin-Hebei integration*, [www.reuters.com/](http://www.reuters.com/)

[article/china-economy-investment/china-sets-up-1-5-bln-fund-to-promote-beijing-tianjin-hebei-integration-idUSL4N1MB09B](http://www.reuters.com/article/china-economy-investment/china-sets-up-1-5-bln-fund-to-promote-beijing-tianjin-hebei-integration-idUSL4N1MB09B), consultato il 25/10/2018

5 Mark P., *The Beijing-Tianjin-Hebei Integration Plan*, <http://www.china-briefing.com/news/the-beijing-tianjin-hebei-integration-plan/>, consultato il 28/10/2018

6 David S., *North China integration push eases income gaps*, <https://www.reuters.com/article/us-china-parliament-jingjinji/north-china-integration-push-eases-income-gaps-official-idUSKCN1GQ0B9>, consultato il 28/10/2018

7 Mark Preen, *The Beijing-Tianjin-Hebei Integration Plan*, <http://www.china-briefing.com/news/the-beijing-tianjin-hebei-integration-plan/>, consultato il 28/10/2018



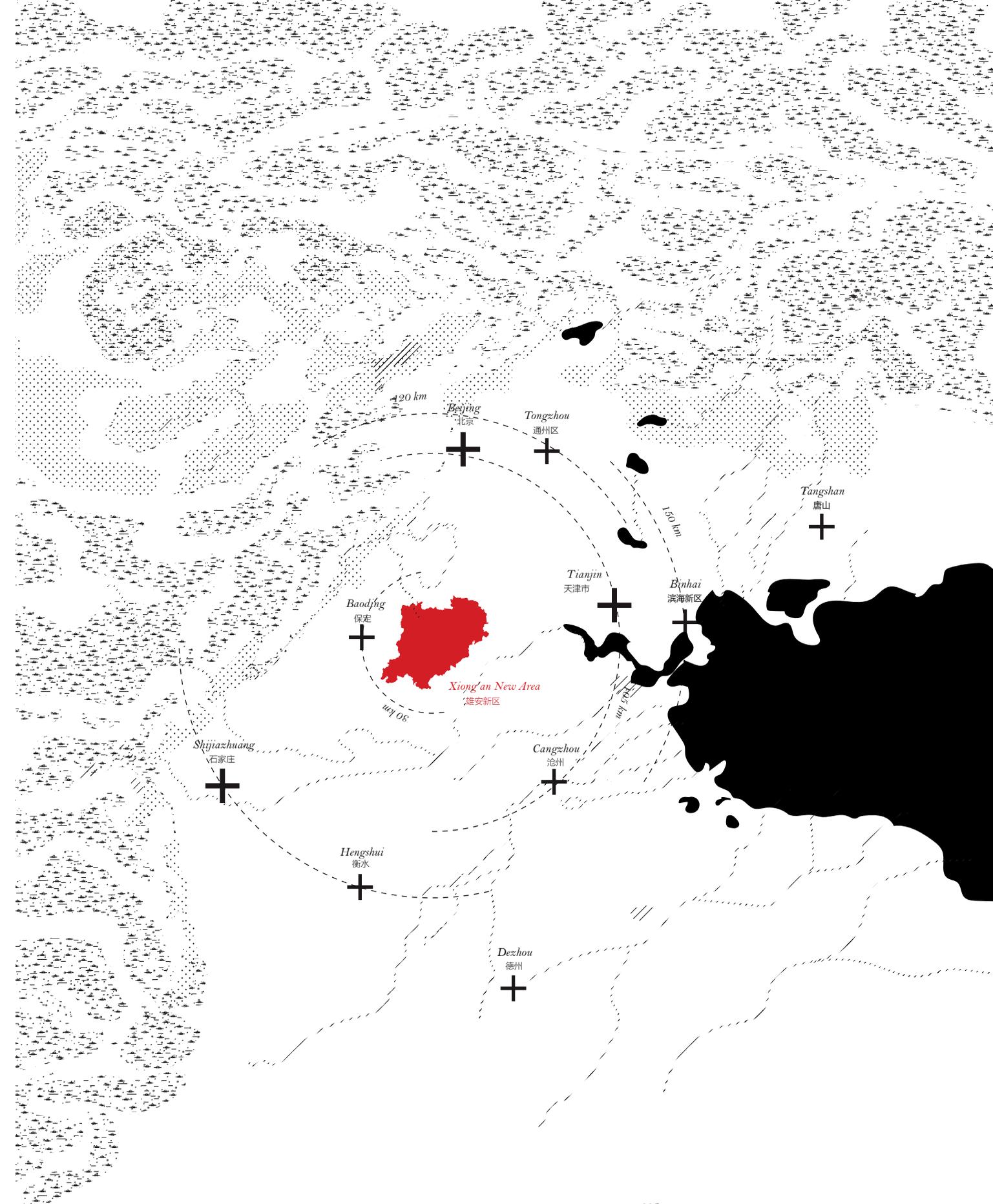
### 3.2 Sull'Area

Collocata a circa 100 km a sud-ovest di Pechino, la nuova area di Xiong'an è inserita al centro di una regione triangolare formata da Pechino, Tianjin, e Shijiazhuang, capitale dello Hebei. Destinata a coprire un'area totale di circa 2000 km<sup>2</sup>, l'area coinvolge tre contee: quella di Xiongxian ad est, Rongchen e nord e la conta di Anxin sud.



Il progetto dell'area si insedia su territorio prevalentemente pianeggiante ed oltre alle tre contee maggiori, questo si insedia su una presistenza composta da centinaia di villaggi andando ad inglobare nella sua totalità il bacino del Baiyangdian; come lago, anche se a tratti paludoso, con i suoi oltre 366 km<sup>2</sup> di estensione è diventato un importante regolatore climatico per l'intera regione dello Hebei e per le città di Pechino e Tianjin.

Nella fase di ricerca condotta in loco, una componente centrale è stato il sopralluogo svolto sul sito del futuro progetto, con un'itinerario la cui utilità è andata anche oltre lo svolgimento di questo lavoro. L'impatto con le campagne è forte: la realtà caotica e gigantesca della città viene del tutto annullata ad una condizione che, per osservatori stranieri noi, a tratti sembra essere fuori dal tempo. La vita nei villaggi scorre lenta e lungo le sponde del lago i



pescatori dormono sulle loro barche, dove una affascinante, ed alle volte spiazzante monotonia, sembra definire la vita di chi abita quei luoghi.

Quello nell'area è stato un viaggio ricercato, voluto ma sorprendentemente difficile da concretizzare; perchè nonostante molte delle personalità incontrate durante il nostro soggiorno in Cina fossero coinvolte nel progetto dell'Area, quasi nessuna sapeva fornire indicazione su come raggiungerla. Allora questo diventa un pretesto per ringraziare chi ha saputo indirizzarci ed aiutarci, perchè il nostro viaggio ha fatto sì che potessimo scattare una fotografia attuale, un'istantanea su posti che cambieranno.

Camminare, navigare e spostarsi lungo strade deserte, sono diventati un modo per conoscere quella realtà così lontana, per incontrare persone, per sorprendere chi in una vita non aveva mai visto uno straniero e per rimanere noi stessi sorpresi da quello che ci circondava.

Spostarsi tra questi luoghi ha fatto nascere in noi molte riflessioni riguardo quanto sta accadendo e quanto ancora dovrà accadere, su quanto sia giusto o sbagliato e sulle potenzialità ma anche sulle innegabili criticità di queste zone.





Rongcheng

Shangpo

Beizhangzhuang

Yuzhuang

Nanhecun

Xiongxian

Zhanglicun

Shanzicun

Shijicun

Anxin

Songzhuangcun



## *Cun*

**L**e campagne cinesi stanno rapidamente cambiando. Nel corso degli anni lo Stato ha indetto numerose iniziative per favorire lo sviluppo urbano attraverso riforme ed incentivi che hanno portato le campagne ad essere subordinate allo sfruttamento per aumentare la crescita economica, locale e nazionale. Inoltre lo sviluppo urbano ha comportato determinanti fenomeni migratori nella popolazione dove il passaggio dall'agricoltura al lavoro in ambito urbano ha portato all'erosione delle condizioni di vita e trasformato la struttura sociale della popolazione.

Nonostante questo, la Cina rimane un paese fortemente legato alla propria componente rurale ed alla presenza di agglomerati e tessuti agricoli. I villaggi rappresentano una parte estremamente rappresentativa

e caratterizzante dell'intero territorio, una realtà che varia nelle differenti regioni dove gli insediamenti si diversificano nella struttura e nelle tipologie abitative: dagli insediamenti in legno e pietra a quelli sotterranei fino alle enormi strutture circolari dei villaggi hakka nel sud dello Stato.

Cambia la tipologia ed anche la denominazione, dove cun è uno dei suffissi usati più comunemente per identificare i villaggi. Un'accezione a cui se ne aggiungono altre che mettono ulteriormente in risalto la complessità e le sfaccettature delle definizioni della terminologia cinese; la diversa denominazione può essere legata alla dimensione, alle caratteristiche topografiche dell'insediamento così come al suo legame con un'antica pagoda o per indicare l'estensione delle proprietà sotto il controllo della capitale dove, nel caso

particolare della regione di Pechino, al termine cun si affianca quello di zhuang (Knapp,1992).

Una denominazione che ha radici storiche ma che spesso rimane letteraria perchè ormai dimentica dalla maggior parte della popolazione. Quello che rimane è il tessuto costruito, il risultato delle trasformazioni delle campagne e della vita dei loro abitanti, a cui spesso si fa riferimento con immagini ed immaginari di pendii terrazzati e villaggi abbarbicati sulle montagne con strutture che richiamano l'architettura tradizionale cinese. Fotografie bucoliche che in qualche modo rappresentano una parte della realtà rurale alle quali si contropongono scenari differenti ma non per questo meno affascinanti.

#### *Osservare i villaggi*

Spaziando dalle town di Anxin, Rongcheng e Xiongxin fino ad una diffusa rete di villaggi, il progetto della nuova città di Xiong'an si inserisce all'interno di un territorio caratterizzato dalla presenza di un tessuto costruito eterogeneo. Mentre le prime rimarranno, almeno per il momento, escluse dal progetto, le costruzioni rurali verranno interessate fin da subito.

Molti dei villaggi si sono sviluppati lungo le rive del bacino del Bayangdian, mentre la maggior parte si trova nelle zone pianeggianti a nord del lago. Sono caratterizzati da un tessuto compatto e variano per dimensione, densità costruita e numero di abitanti, passando da agglomerati con poche abitazioni a centri maggiori

paragonabili a town ma che mantengono la loro accezione di cun.

L'economia di questi centri ruota intorno alla formazione di industrie, di piccole o medie dimensioni al di fuori del centro abitato, le quali impiegano la maggior parte dei residenti. I villaggi più piccoli, ed in definitiva quelli più poveri, sono tendenzialmente autosufficienti e basano il proprio sostentamento essenzialmente sull'attività agricola; la popolazione produce il necessario alla propria sussistenza e vende quanto in eccesso nei centri più grandi, dove vengono organizzati i mercati.

Spostarsi tra i vari villaggi alle volte può rivelarsi un'operazione complicata a causa di una rete stradale spesso non adeguata. Alcuni possono essere raggiunti solo a piedi, attraversando i campi, ed in altri le strade non sono asfaltate e lasciate in condizioni disastrose e spesso impraticabili.

Escludendo quelli di maggiori dimensioni, più popolati, molti villaggi appaiono vuoti, con numerose abitazioni abbandonate o in un forte stato di degrado. Una condizione che può essere ricondotta alla migrazione degli abitanti nei villaggi maggiori o nei centri urbani alla ricerca di opportunità di lavoro. Spesso rimangono gli anziani e chi non può permettersi di andare via.

Camminare risulta essere uno strumento fondamentale per riuscire ad avere una visione più chiara su questa realtà. A differenza di Pechino o delle grandi città, le persone non sono abituate alla vista degli stranieri; c'è chi guarda insospettito, qualcuno, passando veloce in scooter,





才家旺兽药

才家旺兽药

聚仙阁

红杉菜店

小磨香油

山西火烧

手

mantiene lo sguardo fisso, quasi incredulo, ed altri invece non riescono a trattenere l'emozione cercando in tutti i modi di attrarre l'attenzione: salutano ed agitano le mani, chiamano gli amici ed i più audaci, sotto le risate di chi sta loro intorno, si avvicinano per chiedere di essere fotografati insieme. C'è anche chi si propone di preparare il pranzo: offrono dei ravioli o i rou jia mo ed il tutto si consuma nelle case o spesso in ristoranti di fortuna, senza luce o acqua corrente.

Per gli abitanti rappresentano piccoli momenti che interrompono la quotidianità trascorsa lungo le strade del villaggio che generalmente mancano dei luoghi o degli edifici pubblici che caratterizzano gli insediamenti occidentali (Knapp,1992), così che le strade diventano gli spazi principali

di aggregazione e socializzazione. Chi ha un'attività espone lungo la via i propri prodotti e coloro che attendono nuovi clienti aspettano lungo il marciapiede e parlano con i vicini.

Quella dei villaggi è una vita lenta, scandita da una apparente monotonia ed influenzata dalla mancanza di servizi dove, specialmente negli agglomerati più piccoli, non sono presenti ristoranti, negozi o scuole, costringendo coloro che possiedono i mezzi a spostarsi per poter comprare quanto necessario.

Allo spazio della strada si affianca quello della casa. I villaggi sono composti per la maggior parte da residenze singole o da alcuni complessi per la comunità utilizzati come centri polifunzionali: possono accogliere differenti attività e vengono

spesso utilizzati dagli abitanti per indire riunioni o per discutere i problemi del villaggio.

Le residenze sono generalmente raggruppate in quello che appare come collage incompleto in cui ad edifici tradizionali, per lo più resti e macerie, si affiancano costruzioni più recenti e cantieri mai terminati.

La tipologia più comune è quella della casa a corte; generalmente un edificio può essere affiancato da altri di dimensioni minori formando un complesso in cui il blocco centrale, più alto ed orientato a nord, viene usato come abitazione mentre quelli laterali, quando presenti, hanno un utilizzo più flessibile; possono essere adibiti a magazzino o come rimessa per le automobili e gli attrezzi. Altre volte, specialmente nei

casi delle strutture più vecchie, l'abitazione si compone di un solo edificio ad un piano, con uno o due ambienti.

Nella maggior parte dei villaggi le componenti tradizionali sono state demolite dalle famiglie e sostituite con abitazioni più grandi e moderne, disposte su due o più piani con la cucina al piano terreno e le camere da letto ai piani superiori. Queste trasformazioni avvengono solitamente quando il nucleo familiare riesce a trovarsi in condizioni economiche migliori grazie ai nuovi lavori nei centri urbani.

Nelle case ritorna l'elemento del muro, presente e ricorrente nella tradizione costruttiva cinese. Questo delimita le proprietà e separa le singole unità definendo una corte centrale che diventa il nucleo dell'intera abitazione connettendo le singole



componenti. E' un ambiente fondamentale nella vita degli abitanti i quali lo utilizzano per svolgere le attività giornaliere, dal mangiare allo stendere i panni o come luogo di gioco per i bambini e di lavoro per i contadini che vi depositano il loro raccolto. E' uno spazio di grande interesse, affascinante ed intimo, separato dalla strada dalla quale è possibile accedere attraverso uno o più cancelli posizionati sulla parte sud della proprietà o su di uno dei lati.

Alla casa a corte, che sia tradizionale o con una conformazione più contemporanea, si alternano esempi di architetture più recenti. Sono elementi posticci e solitamente si trovano nei villaggi maggiori, in quelli che hanno una via commerciale che li attraversa e sulla quale si affacciano; ospitano principalmente attività e negozi ma non è raro che molti di questi siano chiusi, con le serrande abbassate, o aperti ma vuoti all'interno.

Sono gli elementi di risalto nel tessuto costruito, non per le loro qualità compositive, ma perchè rappresentano gli esempi di maggior espressione per quanto riguarda l' apparato decorativo, dove le insegne e le grandi scritte colorate contrastano con l'immagine delle abitazioni.

L' housing dei villaggi viene infatti definito da uno stile ripetuto con poche eccezioni: i blocchi residenziali hanno coperture piane ed i materiali impiegati variano dai mattoni alla pietra, per lo più nelle componenti tradizionali. Gli elementi di decoro si limitano alle facciate principali delle case rivestite con piastrelle ceramiche

solitamente bianche. Gli "esercizi di stile" si limitano a poche sperimentazioni di tipologie abitative ma per lo più si mostrano in alcuni edifici di maggiori dimensioni che alle volte riprendono certi caratteri delle tradizioni compositive cinese.

I portali d'ingresso sono una delle componenti più ricorrenti e simboliche nell'apparato decorativo. Possono essere semplici oppure molto elaborati, solitamente di colore rosso, tonalità fortemente legata all' architettura cinese ed ampiamente utilizzato nell'edilizia. Di colore rosso sono anche i molti oggetti sulle facciate: lanterne ed amuleti ed insegne appese per augurare fortuna e prosperità. Elementi di tradizioni e credenze antiche, trasmesse tra le generazioni ed estremamente radicate nel pensiero della popolazione, anche oggi nella Cina contemporanea.

I villaggi nell'area di Xiong'an restituiscono uno spaccato sulla condizione delle campagne cinesi e sull'influenza esercitata dalla componente urbana. Se da una parte le opportunità lavorative offerte dalle città hanno portato, almeno in alcuni casi, un miglioramento delle condizioni (dalla possibilità di costruire abitazioni di maggiori dimensioni ad inviare denaro alla propria famiglia), dall'altra si è delineato uno scenario spesso desolante e di cui risulta impossibile nascondere le effettive condizioni.

Quando si parla del tessuto rurale e delle prospettive di intervento su quest'ultimo, come approcciarsi a questa condizione diventa uno dei temi da affrontare, essendo pienamente consapevoli dei processi di



demolizione, ricollocamento e ricostruzione che hanno segnato la tendenza cinese. Un metodo criticato, aggressivo e definitivo, ritenuto necessario dalle amministrazioni dato il degrado e di alcuni tessuti ed alle volte doveroso per il migliorare la condizione della popolazione.

Strategie che hanno profondamente segnato la vita delle campagne a cui si contrappone una sempre maggiore coscienza nei confronti della preservazione e della valorizzazione delle caratteristiche del tessuto rurale con movimenti spesso da gruppi indipendenti intenzionati a creare un collegamento tra la tradizione e la modernità. La Nuova Area vuole essere indirizzata verso quest'ottica, dove l'obiettivo è di avvicinarsi attraverso un piano che promette di proteggere i villaggi ed i siti storici, mantenendo intatti quelli che sono gli aspetti culturali e tradizionali dell'intera zona.

Promesse ed orizzonti che, almeno per il momento, rimangono sulla carta e si discostano da quelli che sembrano essere gli effettivi intenti per la realizzazione del progetto in cui la cancellazione risulta essere una delle opzioni più realistiche.



## Shui

Dalle pratiche del feng shui (vento e acqua) all'arte del shan sui (montagna e acqua) la tradizione cinese è da sempre legata e profondamente influenzata dal rapporto con l'acqua. Ancor più stretto è il legame che le città hanno con quest'ultima che ne ha reso possibile la fondazione e determinandone la crescita e l'espansione. Trovarsi vicino ad un fiume significava ottenere una posizione di vantaggio e rendendo possibile instaurare rotte commerciali, facilitare gli scambi ed i trasporti.

Le maggiori città dello Stato si trovano in prossimità di bacini idrici o fiumi; basti pensare alle regioni dello Yangtze River Delta o del Pearl River Delta. Shanghai sul fiume Huangpu è il primo porto della Cina e punto di apertura del Paese verso le rotte internazionali. Allo stesso modo metropoli come Chongqing, con i suoi

due fiumi, o le città del sud hanno trovato nell'acqua un elemento principale nella definizione dell'immagine della città e delle sue trasformazioni.

Allo stesso tempo l'acqua definisce ulteriori contrasti nella nazione che trova nell'elemento naturale un ulteriore condizione di differenza tra le varie parti del paese. Le regioni del sud sono ricche di risorse mentre quelle occidentali e centrali sono colpite da forti fenomeni di siccità. Le province di Pechino e di Tianjin, nel nord nella nazione, soffrono lo stesso problema di scarsità d'acqua (Yang et al., 2001). In questo prospetto si aggiunge il fattore dell'inquinamento che ha flagellato la Cina durante gli ultimi decenni e verso il quale regione asiatica sta cercando di porre rimedio.

L'acqua è quindi un elemento di crescita, di ricchezza e di immagine per le grandi città,

per le metropoli della Cina in espansione. A questo ruolo si affianca quello che svolge per i centri minori ed i villaggi. L'acqua diventa fonte di sostentamento, non di capitale ma strumento per sopravvivere. Perché l'aspetto rurale cinese esiste e chi abita nelle campagne è indissolubilmente legato alla presenza idrica, la cui prevenzione e gestione diventano temi rilevanti nelle politiche del paese.

### *Sul Baiyangdian*

Nello scenario di potenzialità e criticità si inserisce la realtà della futura area di Xiong'an. Qui il lago Baiyangdian svolge un ruolo centrale nella condizione dei villaggi e delle persone che li abitano.

E' una fonte economica per le numerose piccole attività della zona e uno dei protagonisti della vita dell'area. Lo si capisce perché il lago è il primo posto in cui i tassisti vogliono portare i turisti appena arrivati alla stazione.

Una volta sul luogo è possibile osservare il lago dai numerosi punti panorami che sono stati disposti lungo la sponda bacino oppure poter apprezzare la natura ancora incontaminata del Baiyangdian grazie alle gite in barca; il prezzo varia a seconda della zona del lago che si vuole visitare. Alcune sono più conosciute, e costano di più, altre meno, ed la tariffa scende, ma non si può sconfinare a meno di voler pagare un sovrapprezzo.

Le uscite durano diverse ore e permettono di avere uno sguardo ravvicinato sulla realtà dell'area. Chi le conduce fa anche un





secondo o un terzo lavoro. Sono pescatori o contadini che sul lago hanno altri affari e sovente, durante i tour, capita che rallentino e si fermino a fianco di un cartello, un palo o ad una rete che fuoriesce dall'acqua. Sono le indicazioni delle trappole: si sporgono, facendo ondeggiare l'imbarcazione, le estraggono e mostrano fieri il pescato all'equipaggio. Finito il tour, si raccoglie il tutto, lo si rovescia in una tinozza e lo si vende sulle sponde del lago o lo si propone come piatto principale in alcuni dei ristoranti di fortuna che punteggiano il lago.

In aggiunta alla pesca il bacino viene utilizzato come terreno agricolo e durante l'itinerario si può avere l'opportunità di visitare alcune coltivazioni. In molte cresce il riso, in altre si coltiva il loto. I contadini usano delle zattere per spostarsi sullo

specchio d'acqua che è diviso da strette lingue di terra su cui ci si muove a piedi o con vecchi mezzi con piccoli rimorchi. Si vive di questo sul Baiyangdian.

Molti villaggi si sono sviluppati lungo le sponde del bacino le cui canalizzazioni tagliano il tessuto: quelle principali vengono usate per attraversare il villaggio e muoversi verso il lago; le più piccole non sono navigabili, portano l'acqua verso l'interno e vengono sfruttate per irrigare i campi o allagare le risaie.

Gli edifici sono bassi e per la maggior parte residenze: sul fronte sono serviti da una strada mentre sul retro si affacciano sul canale. Alcuni sono recintati con dei muretti per prevenire i possibili danni dovuti alle piene del bacino, altri invece hanno delle gradonate che scendono direttamente in

acqua ed usate come attracchi. I barcaioli passano, si salutano e si fermano; parlano e poi ripartono verso il lago o il villaggio successivo.

Quando non ci sono turisti, le persone dormono sulle loro barche. Pechino, con le sue strade enormi e il caos della città non è lontana eppure sembra di essere in un luogo in cui la modernità tarda ad arrivare.

Nell'immaginario, scrive Tang Damin, il lago Baiyangdian ricorda le storie di chi durante la Rivoluzione Culturale venne inviato fuori Pechino per essere ri-educato, descrivendo ambienti bucolici e paesaggi incontaminati. Uno scenario che nel corso degli ultimi decenni si è trasformato, perché il valore attrattivo del lago è diminuito nel tempo e la qualità idrica è cambiata a causa degli scarichi delle abitazioni e delle vicine aziende, dal riversarsi dei fiumi e dei detriti

durante le piene e da un forte inquinamento dovuto al turismo (Zhao, 2010). Un fenomeno in aumento sul lago soprattutto a seguito dell'annuncio del piano per Xiong'an.

*“La settimana passata ci sono stati più di quattromila turisti, solo qui....”*

L'annuncio della Nuova Area ha attirato visitatori rilanciando l'immagine del lago che si vedrà al centro del nuovo progetto e per il quale è previsto un piano speciale di tutela. Risanare il bacino e definire il legame con l'acqua, come nella tradizione, sono due punti fondamentali nella progettazione del nuovo centro, in un piano idealmente sostenibile in cui le criticità però esistono e non sono difficili da immaginare.

Il Baiyangdian è un elemento centrale nella







vita dell'area mettendone in relazione le diverse componenti, dal tessuto dei villaggi allo svolgersi della vita degli abitanti. Il rapporto tra il lago ed i suoi abitanti è un fattore determinante nella definizione di quella che è la vera identità di questa zona dove la componente naturale domina in quella che per il momento è una realtà, almeno in parte, non ancora coinvolta nei grandi processi di trasformazione urbana.

Il rischio è quello di incappare in una strumentalizzazione del bene naturale che potrebbe portare d un risultato opposto a quello desiderato e, nonostante la decisione di contollare in maniera più stringente la vendita dei terreni e la conseguente edificazione, lungo i bacino sono già

numerosi i cantieri di nuovi complessi residenziali avviati ed altrettanti sono quelli pubblicizzati.

*“ Lavoriamo di più ed è un bene. Però io vivo in un villaggio qui vicino. Non so se, dove o quando dovremmo andare via. Non lo sappiamo “*



## Shu

In Cina le cose si fanno in grande o non si fanno. E' un dato di fatto, inutile negarlo; sia che parli della produzione industriale o dell'edificazione tutto in Cina assume dimensioni inimmaginabile. Questo vale anche quando il paese decide di correre ai ripari, cercando di porre rimedio agli errori commessi nei passati decenni. Negli ultimi anni lo Stato ha iniziato una vera e propria guerra all'inquinamento, *"We will resolutely declare war against pollution as we declared war against poverty."* ha affermato nel 2014 Li Keqiang al National People's Congress, perchè il consumo smisurato ha minato la salubrità delle città e messo a rischio le condizioni di vita della popolazione contribuendo alla morte di 1.6 milioni di abitanti all'anno. Una situazione non più sostenibile per il governo cinese che ha dato il via ad un serie di battaglie coinvolgendo i centri urbani e non solo. Si lotta su ogni scala: dalla

riduzione delle grandi industrie minerarie alla rimozione degli scaldabagno a carbone nelle case, lasciando milioni di persone senza riscaldamento nei mesi invernali, e diminuendo il numero dei veicoli nelle grandi città come Pechino e Shanghai.

Si fa tutto e si fa in grande e la Cina sta lentamente vincendo la sua lotta all'inquinamento nelle metropoli, un piano a cui si affianca un' ulteriore strategia per migliorare la qualità dell'aria. Nel 2011 il presidente Hu Jintao dichiarò che la Cina avrebbe aumentato di 40 milioni di ettari di foreste dello Stato entro i prossimi dieci anni, dando il proprio contributo alla crescita sostenibile non solo della nazione ma diventando un modello nello scenario internazionale. L'obiettivo è quello di destinare il 26% della superficie nazionale alle foreste, concentrandosi su quelle aree che maggiormente ne



necessitano. In particolare le regioni del nord come l'Hebei, dove le industrie siderurgiche hanno contaminato il suolo e l'aria.

Xi Jinping ha raccolto il testimone di Jintao e sogna il futuro della sua città. Dovrà essere sostenibile ed a basse emissioni, rappresentare un nuovo polmone verde nel nord del paese.



A Xiongan si piantano alberi, tanti alberi e nel giro di pochi mesi dall'annuncio del progetto sono stati piantumati più di mille ettari e le prospettive sono quelle di ricoprire con il 70% dell'intera area. Gli addetti ai lavori sono dappertutto: scavano le buche in cui inserire i tronchi ed ogni tanto, nelle pause, ci entrano per dormire, per mangiare o per fumare. Si vedono lungo i bordi delle strade e nei cantieri già avviati. Stanno in fila con indosso i caschi ed i giubbotti catarinfrangenti svolgendo un lavoro immenso che si prospetta durare fino al 2035 con l'obiettivo di creare una *splendid vegetation to last a thousand years*. Un lavoro che impiega una manodopera composta da migliaia di operai, ed i lavori nell'area sono appena iniziati. Spostarsi in auto è il modo migliore per osservare le proporzioni questa operazioni.

Scorrono veloci i chilometri di file di nuovi alberi; se ne piantano di diversi tipi con la volontà di formare una varietà di immagine, perchè gli alberi sono utili ma devono anche essere belli e per questo sono state scelte più di 120 specie, dalle conifere alle piante esotiche.

Camminando tra i filari si nota come la "questione verde" sia stata presa molto seriamente nella visione della nuova area e quanti sforzi siano stati fatti per garantire il risultato. Ogni arbusto ha una targhetta con un codice scansionabile grazie al quale è possibile conoscerne la specie ed ogni albero è stato catalogato per conoscerne l'esatta posizione. Quelle di Xiongan sono foreste 2.0 e rietrano nel manifesto della nuova città pulita e tecnologica ma che deve crescere in fretta.

Nei cantieri i lavori procedono veloci ma la natura ha bisogno del proprio tempo, a volte troppo, e quindi ci si ingegna per trovare soluzioni. Non si possono aspettare anni perchè una pianta raggiunga la massima crescita, bisogna velocizzare il processo; così oltre al codice identificativo ogni albero ha una sacca di integratori e quando si chiede gli addetti rispondono che: "*...aiutano le piante a crescere più forti e prima*".

A Xiongan si "aiutano" gli alberi per accorciare i tempi ed è un aspetto particolare, quasi divertente, che mette ulteriormente in risalto la volontà di voler fare tutto subito ed in grande, raggiungendo il traguardo scendendo a compromessi.



## Lavori in corso

**A** pochi mesi dall'annuncio del progetto, i lavori del Xiong'an New Area Citizen Service Center (Civic Center) potevano dirsi ormai conclusi. Si trova ad est della contea di Rongcheng e pur non essendo all'interno dei confini dell'area di progetto è stato il primo grande cantiere attivo e segno tangibile della nuova Città. Il complesso, che nel corso degli ultimi mesi ha ricoperto il ruolo di destinazione turistica emergente nel nuovo distretto, accoglierà al suo interno differenti funzioni: dalle sedi delle società e compagnie facenti parte del comitato della nuova area ad alcuni uffici governativi ed amministrativi che verranno trasferiti dalla Capitale. A queste funzioni "ufficiali", il Centro si farà carico di ospitare una serie di attività, come conferenze ed esposizioni, rivolte in particolare alla popolazione, verso la quale il complesso cerca di avere la totale apertura.

Sono molteplici i ruoli che il centro svolge nell'ottica della pianificazione dell'area che trova, almeno per il momento, nel complesso il proprio fulcro.

All'inizio del cantiere sono infatti corrisposti i lavori di scavo della nuova linea metropolitana che servirà l'intera area e che definirà il Civic Center come nodo all'interno dell'apparato infrastrutturale.

Un ruolo che segue, o che meglio accompagna parallelamente, l'importante compito della costruzione di un comparto urbano proiettato ad integrare al proprio interno le componenti per lo sviluppo di un apparato che possa coesistere con gli aspetti ecologici.

L'obbiettivo è diventare uno spazio di condivisione delle componenti ambientali tra i diversi gruppi urbani, andando a formare un'ambiente il più possibile simile a quello di uno scenario naturale.



Unendo contemporaneamente aspetti legati alla progettazione del paesaggio, la ricerca di nuove tecnologie e la convivenza tra funzioni ricreative ed istituzionali, il Centro ha rischiato uno sforzo che ha coinvolto un team di progettazione (a cui hanno preso parte anche alcuni membri dell'università Tsinghua di Pechino) composto da centinaia di tecnici la cui responsabilità viene assunta in ogni fase del progetto, dall'ideazione alla realizzazione.

Il risultato punta ad essere un complesso pensato come il modello di una piccola città ecologica, secondo le linee guida *"Green, Modern, and Intelligent"* alla base dell'intero piano; un elemento a basso consumo che sfrutta in maniera coordinata i propri elementi per puntare al raggiungimento degli obiettivi preposti.

### *Vietato l'ingresso*

In corrispondenza della festa nazionale dei lavoratori il Civic Center di Xiong'an ha visto la sua prima apertura al pubblico. Tre giorni durante i quali le contee vicine hanno ricevuto più di 200.000 visitatori, dando in questo modo alla popolazione, locale e non, l'opportunità di vedere gli avanzamenti concreti della nuova città.

*"La settimana scorsa lo hanno aperto al pubblico. Fino a qualche giorno fa si poteva visitare. Poi lo hanno di nuovo chiuso"*

Pochi giorni a seguito dei quali il complesso è stato nuovamente chiuso per permettere la continuazione dei lavori. Si procede veloce nel cantiere costantemente sorvegliato in cui gli ingressi sono sbarrati con transenne e posti di blocco. Lo si può osservare dall'esterno, camminando lungo gli assi che

ne definiscono il perimetro. E' un piccolo polmone verde, una *forest city* delimitata da filari di alberi in crescita lungo i viali che sembrano formare un'ulteriore barriera verso l'esterno, quasi ad evidenziare ulteriormente l'atmosfera di riservatezza che circonda il progetto.

Gli operai ed i tecnici si spostano freneticamente da una parte all'altra del complesso ed è difficile riuscire a fermare qualcuno per porre domande riguardo i lavori. Risulta interessante a dare indicazioni chi tra i responsabili pensa di star rilasciando un'intervista per qualche giornale straniero e così, con un po' di orgoglio verso il lavoro svolto, si dimostra intenzionato a condividere, poche, informazioni.

Si fa riferimento al centro come ad un passo in

avanti per quanto riguarda la progettazione, la quale punta in ogni modo ad essere il più possibile sostenibile. L'obiettivo è quello di ridurre le emissioni, non solo a cantiere terminato ma anche durante le fasi di costruzioni. L'intero sistema viene descritto come un elemento passivo, capace di sfruttare l'energia geotermica e coordinare gli aspetti *"green and blue"* del complesso.

La componente verde è infatti preponderante all'interno del Civic Center ed oltre a svolgere l'evidente funzione estetica si pone come protagonista nel concetto di *sponge city* applicato all'area. Lo scenario è stato studiato allo scopo di immagazzinare l'acqua delle precipitazioni atmosferiche attraverso gli impianti, articolati al di sotto dell'area, ed in seguito riutilizzarla dove, oltre all'apparato naturalistico, anche la parte artificiale, come







la pavimentazione stradale e pedonale, viene impiegata in quest'ottica.

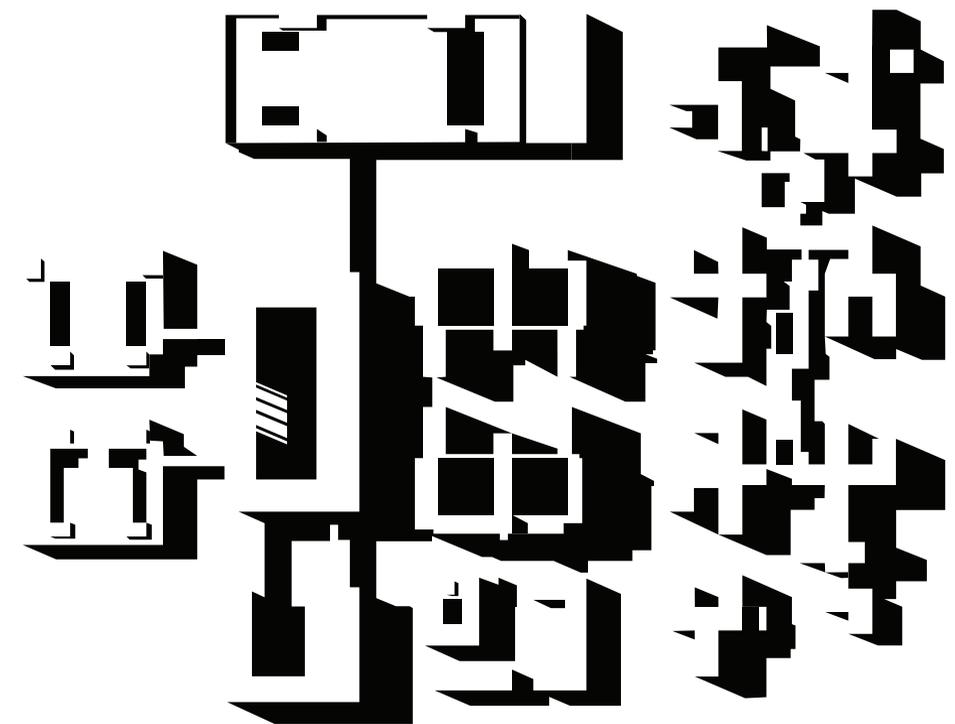
L'orizzonte del consumo zero e l'utilizzo di risorse rinnovabili viene implementato con la decisione di chiudere il traffico all'interno del Centro a qualsiasi veicolo inquinante, rendendo il complesso un spazio pedonale o percorribile tramite auto elettriche, i cui parcheggi e aree di ricarica sono posizionati nella struttura.

Passare attraverso la vegetazione, dopo qualche tentativo, si rivela una strategia efficace per eludere la sorveglianza ed entrare nella struttura riuscendo in questo modo a percorrere alcune delle strade che la attraversano.

*"I lavori sono quasi ultimati. Manca poco. In questo periodo si sta discutendo con le amministrazioni locali per decidere quando*

*aprire il Centro. Sarà accessibile nel giro di qualche mese. Non prima..."*

Il Centro segue l'organizzazione regolare che si ritrova comunemente nella composizione urbana cinese. E' sviluppato lungo un asse principale, richiamando idealmente la configurazione spaziale delle Città Proibite, in cui la distribuzione degli edifici segue uno schema di viali tra loro perpendicolari. Lungo questi corridoi, aiuole e vasche verdi delimitano le singole costruzioni, che si presentano spesso con un disegno simmetrico, nei quali è stato ritagliato uno spazio per delle corti attrezzate, anch'esse con elementi naturali. Costituiti da componenti prefabbricati, allo scopo di ridurre al minimo l'impatto dei lavori, gli edifici sono bassi, passando da tre a cinque piani, ed essenziali nella loro



composizione riflettendo l'allontamento dalla ricerca di forme *weird* voluto dalle direttive nazionali. Mantengono un apparente basso profilo il quale si scontra alle volte con una ricerca di monumentalità in alcune delle strutture che accoglieranno le funzioni governative, situate nella parte centrale dell'area.

Alcuni edifici, in particolare quelli amministrativi, vengono in parte già utilizzati mentre altri, nella parte nord, devono ancora essere completati ed ospiteranno alcune delle funzioni secondarie come hotel, ristoranti ed alcune catene internazionali.

E' più difficile accedere a queste aree e gli stranieri attirano l'attenzione tra le strade ancora deserte. Tra sguardi straniti si esce dal Centro.

Per il momento il Civic Center si propone come un progetto pioneristico all'interno del piano per Xiong'an. La volontà dell'amministrazione è quella di renderlo un manifesto all'interno del nuovo modello di città che si vuole delineare. Un frammento da prendere come esempio nella definizione del futuro ecologico della Nazione.



### *3.3 Xiong'an, il concorso*

L'Ente che si occupa del disegno territoriale cinese e fautrice del Bando di concorso per Xiong'an New Area è il CAUPD (China Academy of Urban Planning & Design). Sede principale del CAUPD è Pechino. Esistono circa 2.000 Istituti di Design in tutta la Cina che devono certificare tutte le nuove costruzioni nel paese, indipendentemente dal settore. Come gli Studi di Progettazione Tecnica degli Stati Uniti, gli istituti di design cinesi valutano un numero consistente di disegni progettuali per nuove costruzioni. Tutti devono possedere un certificato di progettazione edilizia rilasciato dal Ministero delle Costruzioni. Gli istituti di design cinesi sono aziende approvate dallo stato che esaminano e autorizzano progetti e disegni di costruzione. Gli istituti, certificati dal Ministero delle Costruzioni cinese, devono firmare ogni parte di un nuovo progetto, dalla disposizione degli

impianti alle esigenze delle attrezzature. Il CAUPD è l'unico Design Institute, inizialmente sottoposto alla giurisdizione diretta del MoHURD (Ministry of Housing and Rural Development), e oggi, a differenza degli altri Design Institute cinesi, sotto il controllo diretto del Ministero della Protezione Ambientale. Si occupa per lo più di progettazione a livello territoriale e di planning urbano fin dalla sua istituzione nel 1954 ed è suddiviso in 13 dipartimenti che si occupano sia della progettazione che della ricerca.

Nell'atrio d'ingresso della sede principale del CAUPD si può osservare una serie di pannelli che ripercorrono la storia dell'Ente e dei primi progetti di cui si è occupato. Il primo è stato il Masterplan di Shenzhen, poi Guangzhou, Beijing, Chongqing, Shanghai e infine Xiong'an. I pannelli ricordano anche l'impegno per altre questioni



legate sempre all'urbanistica e allo studio territoriale, senza però intervenire nel merito architettonico, fatta salva qualche rara eccezione. Gli altri campi sono inerenti allo studio delle canalizzazioni delle acque, al restauro e alla conservazione delle opere di interesse nazionale e alla valutazione, recente, dei big data per migliorare la qualità delle città.

Il CAUPD ha lavorato alla realizzazione di alcuni dei progetti per le New Area direttamente, proponendo un autonomo studio o, come nel caso di Xiong'an o di Shanghai, ricorrendo a bandi di gare consultivi o di idee.

Il bando di Xiong'an, è stato indetto il 7 luglio del 2017. Il promotore principale è l'Urban Planning Society of China seguito dal CAUPD, dalla Beijing Science Park Auction&Tender Co., Ltd e infine dalla Shijiazhuang Guangside Culture Media Co. Consta di due parti, la prima più generale con le informazioni sugli enti promotori e sulle possibilità di visitare il sito mentre la seconda parte più tecnica e più corposa con la presentazione dell'area di progetto, gli obiettivi posti dai contractors e le tavole in allegato al programma.

La seconda parte inizia con la presentazione generale dell'area, si sottolinea la forte volontà del Presidente Xi e del suo impegno attivo nell'area dall'idea iniziale fino alla progettazione.

Il bando riflette le politiche economiche di Xi Jinping come si può leggere negli obiettivi del piano: "...creare una città verde e smart, un ambiente ecologico con acque pulite

*e salubri e immersa in un paesaggio verde", ancora "dovrebbe attrarre nuove industrie e tecnologie, fornire servizi pubblici di alta qualità per poi diventare un modello per la futura governance urbana".*

Si fa riferimento anche alla conservazione delle architetture tradizionali presenti sia nella starting area che nella Launching area.

I punti più volte ripresi sono:

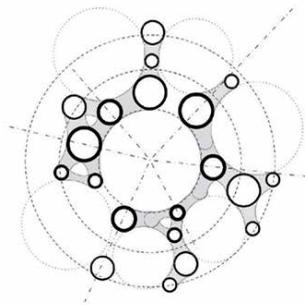
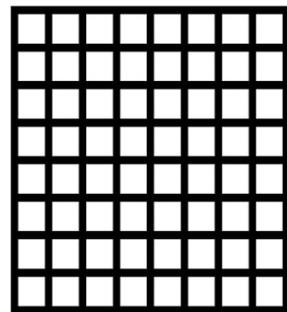
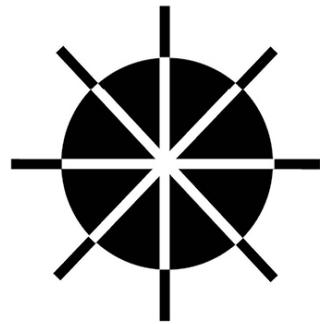
- la simbiosi con il lago Baiyangdian, la natura circostante e in generale promuovere l'ecologia.
- Costruire un ambiente armonioso e vivibile, con servizi pubblici di alta qualità in grado di soddisfare l'esigenza della gente.
- Rendere l'ambiente cittadino più inclusivo, propenso allo scambio culturale e al rispetto delle pre esistenze storiche e non;
- Creare una nuova aree multifunzionale, dinamica ed efficiente, a differenza delle altre aree urbane mono funzionali;
- Rendere l'intera new area a basse emissioni di co2, quindi l'utilizzo di macchine elettriche anziché a gasolio;
- Presentare un modello urbano innovativo e organizzato in maniera scientifica da riprodurla in altre città cinesi;

Oltre ai temi citati in precedenza l'area intorno al lago Baiyangdian è sotto al livello del mare di circa 10 metri ed è quindi soggetto a possibili inondazioni e viene richiesto di spostare tutta la parte urbana verso la zona nord per una questione sia di sicurezza che di costo.

Il concorso è solo il primo di tre a che si terranno da qui al 2035. Tutto il bando segue le direttive del Nuova

Urbanizzazione, città più smart, ecologiche e incentrate sulle persone, come recita il New Type Urbanization.

Il concorso, di idee o a scopo consultativo, è stato avviato per inviti rivolti sia a studi locali che internazionali, che avessero già lavorato sul territorio cinese, ed è stato articolato in due fasi. Non è dato conoscere il numero preciso di studi invitati, ma è emerso che nella short list definitiva erano segnalati sette studi, compreso ARCHEA.

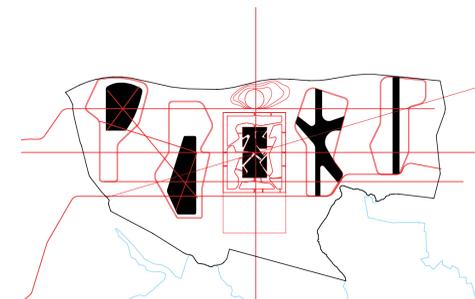
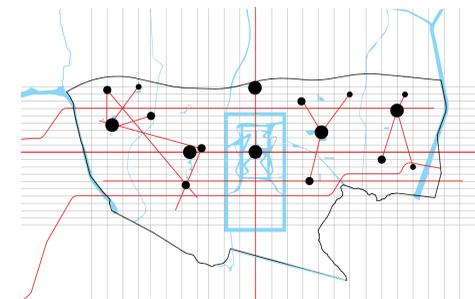
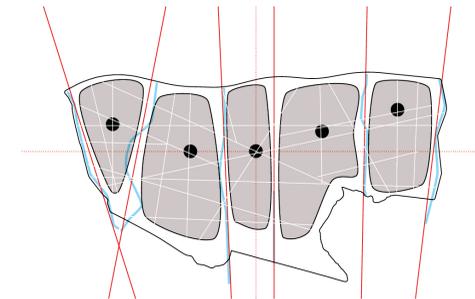
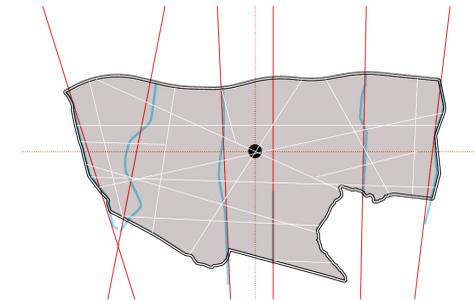
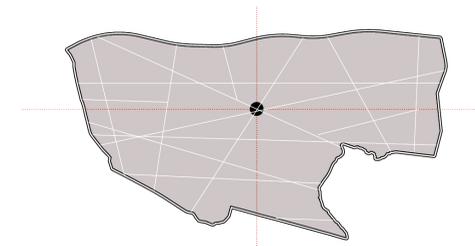


*Modelli urbani, ARCHEA*

Ci ha reso noto della complessa rete di interventi Francesco Giordani, progettista dello studio, nel corso di una intervista a Pechino.

Interessante è lo studio che hanno fatto i progettisti di ARCHEA che si sono interrogati su quale potesse essere la migliore forma da dare alla città per raggiungere un buon compromesso tra la funzionalità e la qualità della vita. Per rispondere a queste esigenze hanno studiato tre modelli urbani, la città radiale, la griglia e la compound city.

Questi modelli sono stati scelti in base alle loro caratteristiche, la griglia cartesiana che può risolvere i problemi della mobilità e massimizzare il valore terriero, la città radiale che può dare un forte varietà e identità della struttura urbana e il modello compound che serve per mantenere l'espansione della città e per creare una struttura policentrica. Oltre allo studio in pianta della città sono passati su che sezione dovrebbe avere la città. Anche qui scelgono tre modelli di alzata, la Tower city, caratterizzato da edifici ad alta densità, alto valore del suolo e forte impatto di ogni edificio. Lo skyline della città è immediatamente riconoscibile. Il secondo modello è quello della città europea del diciottesimo secolo, dove il blocco urbano è protagonista, monumenti e vuoti (piazze, parchi, giardini) hanno il ruolo di dare identità a diverse parti della città. Il terzo modello è quello della città orizzontale, costituito da un edificio di 1/2 piani, caratterizzato da confini frammentari e un



*Schemi progettuali, ARCHEA*



*Stralcio Masterplan, ARCHEA*



perimetro molto vasto. Queste sono città con un'identità debole, un largo consumo di terra, dove le macchine sono leader e gli spazi privati sono dominanti.

Per non creare un centro e di conseguenza una parte periferica, l'idea di base è che Xiong'an fosse una città policentrica. Spazialmente si traduce con la suddivisione della struttura urbana in clusters, 5 per la precisione, dotate di una propria identità e centro urbano ma connesse e complementari tra di loro. Molta importanza è stata attribuita agli assi centrali, soprattutto in previsione della creazione nella zona nord del CBD di una montagna artificiale, successivamente

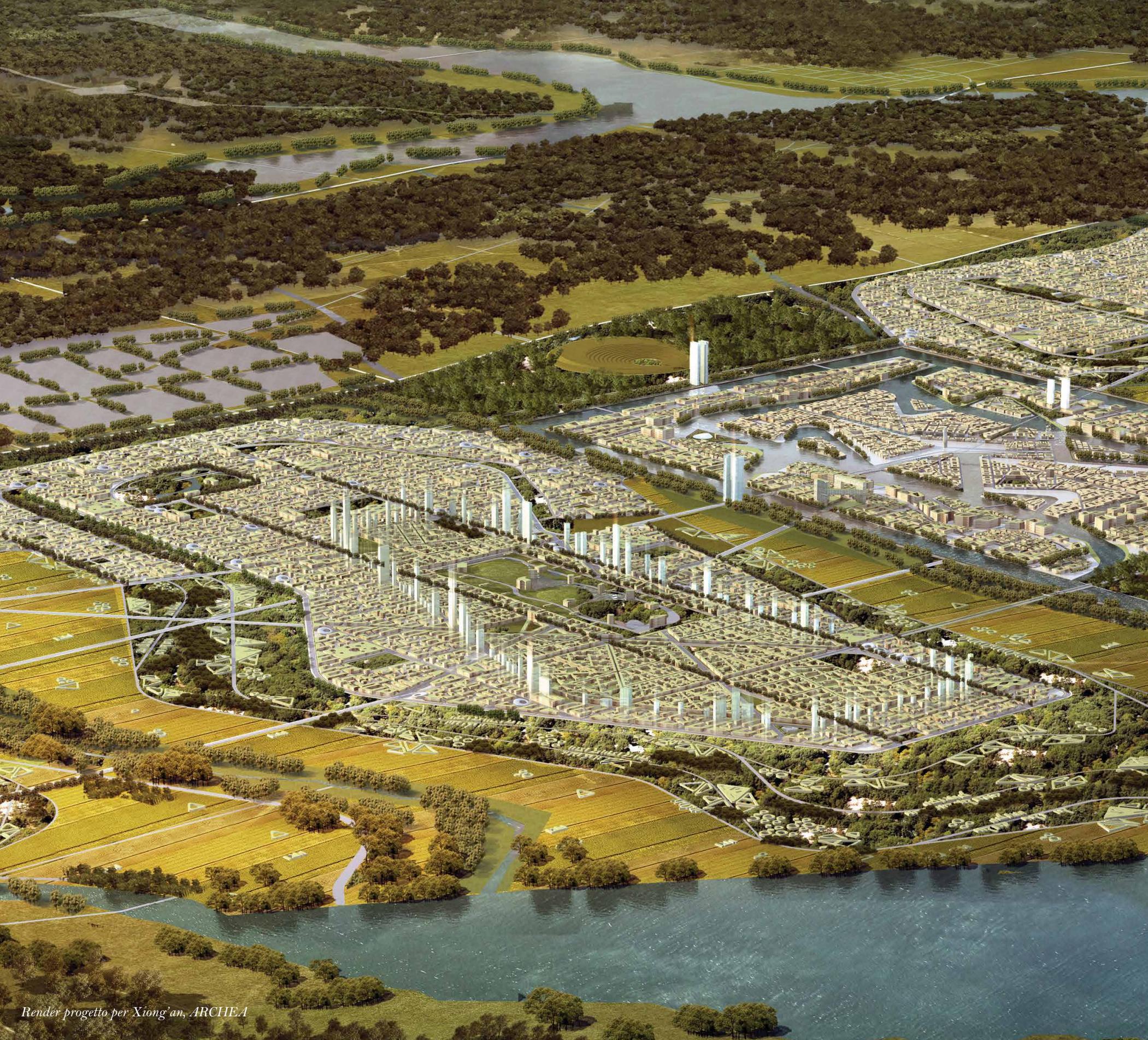
abolita (la dicotomia mare - montagna è un must nel design cinese), e della larghezza delle strade. Le dimensioni delle strade principali sono state ridotte rispetto agli standard delle città cinesi, al fine di creare una città centrata sull'uomo, limitando anche altre strade da 30 a 10 metri di larghezza. Ciò ha determinato sia la presenza di strutture viarie accessibili ai veicoli, con strade, che de facto definiscono le trame principali, sia l'impianto di una ulteriore suddivisione in strade non automobilistiche, destinate sia al traffico ciclabile che pedonale, delineando una sorta di scacchiera e di griglia urbana; sono quindi tre tipi di strade: le arterie principali, le strade medie, le strade più piccole (che

servono gli edifici e sono all'interno di ogni trama). In questo modo si crea un sistema stradale, fruibile pubblicamente, molto più ricco e strutturato.

Come ci spiega Giordani, non sono risultati vincitori per due motivi: primo per aver proposto una netta suddivisione in 5 cluster a scapito di una forma urbana più compatta; secondo per aver progettato troppo vicino al lago e questo come spiegato nel bando era sconsigliato. I vincitori del concorso sono 3:  
 - Architectural design and research institute of SCUT, James Corner Field Operations, L.L.C Unit;  
 - Nanjing southeast university urban

planning and design research institute co. LTD;  
 - China Architecture Design Group, HHD design, ATELIER DREISEITL Uni.

Grazie alle interviste che ci hanno concesso sia ARCHEA che il CAUPD, traspare il modus operandi di come si svolgono questi concorsi e il ruolo che hanno i dei design institute cinesi: svolgono il compito primario di collettori di idee; infatti, i prescelti non ricevono l'incarico di progettare l'intera Area, ma offrono al CAUPD l'opportunità di selezionare le migliori idee dei progetti finalisti, in questo caso 7, e unirli in quello che è il Masterplan definitivo. Dopo questa prima fase, con una



scala di dettaglio sempre più alta, si aprono altre selezioni, sempre su invito, con le partecipazioni di studi cinesi e il supporto di studi stranieri, relative alla scala urbana a livello di isolati; il momento conclusivo si concentrerà sull'architettura, articolato su di una competition aperta con una call internazionale, focalizzata su singoli edifici, soprattutto per la parte del CBD. Questo criterio viene applicato per tutte le fasi progettuali.

Il bando per Xiong'an è il frutto di una serie di lavori preparativi svolti da vari Ministeri del Governo cinese, e, una volta ultimati, è stato affidato principalmente al CAUPD e, in subordine, ad altri organismi afferenti al comitato scientifico. Questo bando è il primo di 3. A luglio del 2018, è stato bandito un altro concorso sempre per Xiong'an per la "starting area" al quale hanno partecipato circa 70 studi internazionali con la collaborazione di studi cinesi. Il concorso è terminato il 26 ottobre del 2018 e non sono stati resi disponibili altri dati da parte dell'ente e dagli studi coinvolti nel suddetto concorso.

### *3.4 Approcciare Xiong'an*

L'impulso per un'attività di studio relativa al Masterplan della zona di Xiong'an ha destato un reverenziale interesse - non disgiunto da una meditata curiosità -, incentivato dai differenti versanti operativi proposti da un siffatto tema di ricerca: si tratta, infatti, di un progetto di ampie dimensioni, avviato in un'area ricca di sollecitazioni e lontana dai percorsi abitualmente battuti; il fatto che non sia ancora portato a termine costituiva stimolo per la possibilità di affrontare sul campo esperienze professionali altamente formative. Mancavano, però, specifiche informazioni a riguardo, ma era una condizione non casuale, anzi politicamente supportata, come avrebbe dimostrato la conoscenza personale di ambienti e lavori.

Proprio per far fronte a questa carenza è stato necessario approntare una fase preparatoria caratterizzata, oltre che dalla

tradizionale raccolta di documentazione bibliografica, anche da reperimento e classificazione di dati multimediali, per un approccio consapevole di una realtà eccezionale qual è la Cina, dal punto di vista ambientale, culturale e politico.

Lo studio preventivo del contesto geografico e architettonico è stato utile per recepire e acquisire la documentazione sulle dinamiche urbane e le connesse problematiche, prima ignorate. Raccogliendo dati sull'area di Xiong'an, è emersa, per la Cina, una tipologia consolidata, con alcune caratteristiche relative ai servizi in dotazione, ricorrenti nei casi analoghi, precedentemente studiati.

Una comparazione può essere effettuata non sulle loro forme urbane, non confrontabili in maniera schematica (differenti per posizione geografica, dimensioni, tempi e modalità di

realizzazione, spazi e numero di abitanti), ma, invece, sulle loro procedure, su di un iter realizzativo, sempre riscontrato nelle New Area prese in considerazione. Una suggestione che ha trovato conferma nel contatto con la realtà in loco. Infatti, a partire dalla prima fase di una idea costitutiva, si susseguono “azioni” che portano alla progettazione e costruzione, scandite dalla costruzione delle infrastrutture, dalla costante demolizione e costruzione, dagli “slogan” di sviluppo legati agli obiettivi regionali e a quelli delle singole nuove entità amministrative. Tutto confluisce nel Masterplan, che, con la sua forte zonizzazione, ne fa emergere il carattere puramente economico. La realtà urbana è molto complessa, definita da una moltitudine di specificità e variabili, e, pertanto può apparire riduttiva valutazione assoluta che non permette di cogliere il carattere multiforme dei nuovi insediamenti.

La prima parte di inquadramento ha tenuto conto prevalentemente del livello territoriale. È per questo che, parallelamente allo studio del masterplan e delle caratteristiche regionali, è parsa necessaria un’indagine sugli elementi che compongono le New Area, mirata alle tipologie, se pur generalizzate, che si susseguono nelle maglie urbane: il sistema del verde, i modelli residenziali, il quartiere finanziario e così via.

Questo metodo di duplice lettura rilevabile nelle precedenti New Area è stata estesa anche a Xiong’an, mettendo in rilievo una caratteristica non secondaria: queste nuove

aggregazioni osservate dall’alto sembrano uniche e singolari, ma, viste dal basso, a livello urbano, presentano azioni simili. Le New Area sono eccezionali se prese nell’insieme, poiché portano la Cina in un ruolo di centralità globale (la visione politica ed economica), ma questa eccezionalità si attenua e decade non appena si entra nel tessuto urbano. Nel tessuto urbano ogni singola città cerca la propria condizione globale che si traduce in quella ricerca di identità o di immagine, basti pensare alla costante ricerca di un brand, che è la negazione stessa del termine globale e o generico (R. Koolhaas). Vivono in un limbo.

La verità è che nelle nuove città cinesi si ritrova tutto quanto riscontrabile anche altrove (Bonino et al., 2017); si riconoscono gli spazi appena terminati delle New Town, le strade, le piazze, i parchi, generici o a tema, i centri commerciali, i parchi industriali, le nuove abitazioni delle classi medie, le scintillanti torri finanziarie, tutto così diverse ma anche omogeneo, in obbedienza alla passiva standardizzazione delle rigide regole cinesi.

È in questo contesto che nelle schede successive sono evidenziati gli obiettivi e i background economici, politici. Sulla falsariga della disincantata citazione di Botero, “China was not an agglomeration of semiautonomous city-states, and that it was not a country in which island-cities were surrounded by rude peasants. That all of China, as it were, constituted one organizational entity as though it were ‘one city’”, la Cina sta procedendo (o,

forse, “ritornando”) in questa direzione: un’unica grande “città”, tentando – non si sa quanto consapevolmente – di dimenticare e cancellare l’individualismo degli ultimi trent’anni.

Se nel loro insieme, come detto, vengono rese speciali, diverse l’una dall’altra, esse nascono quasi sempre dalla nulla e possono rientrare nella definizione di Koolhaas... Tutte le città generiche nascono dalla tabula rasa: se non c’era nulla ora ci sono loro; se c’era qualcosa, l’hanno rimpiazzato. Dovrebbero essere così altrimenti hanno un carattere storico il paesaggio della città generica è di solito un amalgama di sezioni estremamente ordinate... un pool genetico arbitrario che talvolta da risultati stupefacenti. La città generica è circondata da una costellazione di New Town. Le New Town sono come gli orecchini. Certe volte invecchiano molto in fretta...

Come le Città Generiche, le New Area, si caratterizzano per un altro aspetto, la ricerca di identità attraverso il marketing. Zishang Shao in New urban area development, parla di marketing urbano e programmazione urbana (masterplan). Come dice l’autore, molte volte i due concetti si scambiano e si mescolano tra loro e risulta difficile capire quando si parla di uno o dell’altro. Sono come due ruote di una bicicletta quella anteriore, la programmazione urbana, responsabile dell’orientamento e del percorso, e quella posteriore, il marketing, per offrire potenza motrice e carico. Se la programmazione urbana si basa su degli studi strategici per

il funzionamento della città e per la sua proliferazione, il marketing si concentra sulla promozione del prodotto in maniera tale da creare un’immagine positiva di una particolare città. Così per la promozione e la costruzione delle New Area, si cerca un “catalizzatore” per offrire una certa identità alla new area (Z. Shao, 2014) così da attrarre investimenti, come nel caso di Binhai e la sua eco-city, la prima a livello nazionale che metteva al centro le politiche di sostenibilità ecologica, lasciate indietro negli anni dello sviluppo industriale, Pudong, che con il suo centro economico simboleggiava la rinascita di un paese, o la New Area di Lanzhou che deve la sua nascita alla Belt and Road Initiative, e così via. Come abbiamo visto questi catalizzatori possono anche non essere fisici, come un evento sportivo, una manifestazione o un’azione politica.

La propaganda politica utilizza il marketing per creare il “city branding” e lo slogan della città (C. Cartier, L. Tomba, 2012). Negli ultimi anni molti governi delle new aree e non, hanno adottato degli slogan a scopo ideologico come dei tag per sponsorizzare la città oppure per incoraggiare tutto, dal turismo all’ecologia o per indicare lo sviluppo urbano, come per esempio la “1-9-6-6” di Shanghai Pudong, o a Nansha, un distretto nella provincia del Guangdong, amministrato dalla città di Canton, “one belt, two wings”. A questo livello le New Area rappresentano ancora contenuti economici e politici.

Il passaggio ad una scala urbana si ha

con la definizione di un Masterplan: una complessa ed enorme griglia, principio fondante della futura New Area. Un concetto di pianificazione di queste aree, che affonda le sue radici nella storia plurisecolare della Cina; infatti, si ha modo di riscontrare come già nel 1136 A.C il Duca di Zhou abbia progettato la città sacra di Chengzhou, capitale della provincia di Henan, improntandola sull' Holy Field symbol, modello con cui i cinesi hanno progettato intere nuove città sulla base di un singolo progetto (Shepard,2015). Ancora oggi è così. Il vantaggio che si ha nel progettare città dal nulla, o quasi, sta nella sua concezione olistica di immaginarle come un organismo completo, dove tutto è messo in ordine, il traffico è organizzato, le strade pedonali distaccate con enormi marciapiedi per non creare congestione, gli uffici e le

zone produttive ottimizzate e le abitazioni disposte identicamente, perfettamente distanziate l'una dall'altra. Nuove idee possono essere testate, esperimenti possono essere condotti.

La New Area cinese vista dall'alto assomiglia a una scheda madre, un foglio rettangolare che al suo interno contiene rettangoli più piccoli.

*"It very common in China that urban planners base layouts of vast city areas on regular, rectangular block without any reaction to a specific features of the local environment and a specific roles of streets in the city structures. The resulting extremely wide, straight, and long roads, subdivided into many separate paths for cars, bicycles and pedestrians, create 'wide rivers of asphalt.' They are very difficult (and sometimes forbidden) to be crossed by foot..."*

*It may be seen as the only solution to traffic problems but it does not provide a satisfying urban environment for its citizens and does not offer suitable conditions for many urban functions that include commerce" (Visser, 2010)*

Definita genericamente come "città a griglia", lo schema della forma urbana cinese coincide con alcune antiche concezioni per realizzare nuove città . Dominata da un simbolico asse centrale all'interno di insiemi di blocchi abitativi, nella progettazione attuale i super-blocchi hanno sostituito i blocchi residenziali recintati delle città tradizionali. A sua volta, ogni super-blocco può essere suddiviso in due categorie architettoniche: l'ordinario e lo straordinario, cioè la norma e l'eccezione.

La prima tipologia presenta un'architettura

efficiente, un prodotto di pura logica immobiliare, che massimizza il numero di unità o la quantità di superficie ammissibile su un terreno con il costo di costruzione più basso, con fabbricati solitamente assimilate a torri residenziali monotone o blocchi che si appoggiano su terreni verdi. Nella seconda parametrizzazione, destinata alle classi sociali medio-alte si può trovare una variante nelle ville. La forma di queste torri residenziali è il risultato solo dell'estrusione dell'impronta a terra. L'architettura viene generata da una procedura che parte con i confini dell'area definita. Gli edifici sono collocati all'interno del sito secondo le regole di spaziatura.

Quando gli edifici sono posizionati in un orientamento nord-sud, la spaziatura è uguale alla loro altezza; il limite di altezza tipico per una torre residenziale è di circa





*Binhai New Area, Yujiaipu - 2005*

*Binhai New Area, Yujiaipu - 2018*



*Tianfu New Area - 2010*

*Tianfu New Area - 2018*

quaranta metri (C. Lee, 2018). L'impronta dell'edificio è ulteriormente controllata dalla copertura e dal rapporto di area verde. L'implementazione dei parametri di pianificazione e delle sue normative può portare a un solo risultato: La "city of towers" di Le Corbusier (C. Lee, 2018). Quando l'unità edilizia viene utilizzata per offrire un'immagine seducente della città, l'architettura è progettata come 'eccezionale, straordinaria'. Il Distretto Economico Centrale (CBD) costituisce l'esempio più comune di questa eccezione in Cina. In un CBD la forma di una torre per uffici è tutt'altro che la pura estrusione di un piano come lo è per i lotti residenziali. Il grattacielo si assottiglia, si smussa, si piega, si torce. L'edificio annuncia, in modo impressionante, la capacità dello sponsor di accumulare il capitale necessario per costruire la vasta struttura e permettersi la tecnologia all'avanguardia richiesta per la costruzione. L'immagine spettacolare del CBD trasmette la promessa di successo e maschera la speculazione che vi è dietro. Di conseguenza, l'architettura della norma e dell'eccezione serve un'urbanistica di enclave frammentata e chiusa secondo la classe sociale. Sono isole separate e suddivise da strade gonfiate e duplicate, disseminate da torri, edifici di grandi dimensioni, chiusi da recinzioni, cancelli di sicurezza, spazi aperti e servizi di lusso e strade così ampie che rendono la camminata dispendiosa. Questo mare di urbanizzazione non è ciò che costituisce il vero significato della città, che è essenzialmente spazio della convivenza e della condivisione.

Appaiono come "città sorte dal nulla", create dall'annullamento già eseguito di quanto c'era prima o che è ancora in atto; risalta una costante ricerca di punti di riferimento, di elementi di spicco nel tessuto urbano. Gli elementi sono stati selezionati per il loro ruolo all'interno delle nuove città, sia in quelle completate che in quelle in via di ultimazione.

Questa lettura dicotomica può essere senz'altro utile nella fase preliminare di uno studio delle New Area, ma si scontra, subendone una decelerazione, con la mancanza di una scala più dettagliata e dell'assenza di dati precisi, a causa della inaccessibilità di alcune informazioni. Lo studio è ancora in corso, di pari passo con l'avanzamento dei lavori delle New Area, migliorabile con l'aggiornamento costante riveniente dal loro completamento. Ha rappresentato, in ogni caso, una prima, fondamentale esplorazione dettata da un tema così complesso a livello nazionale per la Cina.





## *Pudong*

**A**ll'ingresso dello Shanghai Urban Center campeggia gigante una scritta "Better city, Better life". Lo slogan deriva dall'Expo del 2010, quando Shanghai ha ospitato l'esposizione universale, l'apice della sua storia cittadina. Per capire appieno il suo futuro urbano bisogna ripercorre le fasi urbane della città che dal 1840 si impose nel panorama cinese e internazionale. La storia urbana la possiamo dividere in tre parti la prima dal 1843 al 1949, la seconda dal 1949 agli inizi del 1978 e la terza dal 1978 al 2010. Shanghai si trova in una posizione molto strategica, sulla bocca del fiume Yangtze, una delle principali arterie d'acqua della Cina.

La terza fase di urbanizzazione parte dopo le politiche di apertura economica della

Cina del 1978, con la creazione delle Special Economic Zone (SEZ) e dello sviluppo di Shenzhen. Nel 1990, Deng Xiaoping, l'allora presidente del Partito comunista cinese e presidente della Cina, proclama a Shanghai la Pudong New Area un passo concreto per le politiche di apertura iniziate proprio alla fine degli anni Ottanta.

Le politiche di apertura hanno portato a due conseguenze. La prima riguarda la tassazione sui fondi di costruzione che il governo centrale prendeva dai governi locali, cambiando queste locazioni si rendono le amministrazioni locali più autonome e in grado di gestire le infrastrutture e lo sviluppo della città. Il secondo riguarda la possibilità di avere in prestito i diritti dell'uso del suolo dal governo per un periodo che andava dai 40

ai 70 anni e, nella SEZ, diventava possibile anche per compagnie straniere prendere queste concessioni. Allo stesso tempo, le case popolari iniziarono a essere vendute ai primi inquilini (H. den hartog, 2010; Y.sha et al., 2014). Convertire il precedente sistema di alloggio sociale socialista in a modello di mercato immobiliare ha contribuito la straordinaria velocità di sviluppo urbano. Shanghai ha quindi subito un fondamentale cambiamento entro i 10 anni degli anni '90. Questa opportunità per la proprietà della terra e la proprietà della casa ha portato a un boom delle costruzioni ma allo stesso tempo, ha portato a una riorganizzazione amministrativa che è stata effettuata all'interno del comune controllato direttamente dal governo durante l'ultimo decennio del XX secolo. Per ridurre l'enorme pressione sulla città e

consentire alle aree circostanti direttamente adiacenti di trarre profitto dalla crescita economica, è stata proposta una rete regionale a poli nucleari (H. den Hartog, 2010) per sostituire il vecchio modello centralistico.

Il governo inoltre ha preso la decisione di demolire edifici nella zona centrale della città o di sostituirli con nuove costruzioni su larga scala, al fine di aumentare la qualità della vita. Ciò ha comportato l'abbattimento di numerosi fabbricati tradizionali che, pur mancando di servizi igienico-sanitari, costituivano un carattere peculiare di Shanghai.

Il piano di sviluppo per il Pudong New District parte nel 1991 e vede interessate le zone adiacenti lungo l'Huangpu River. Lo

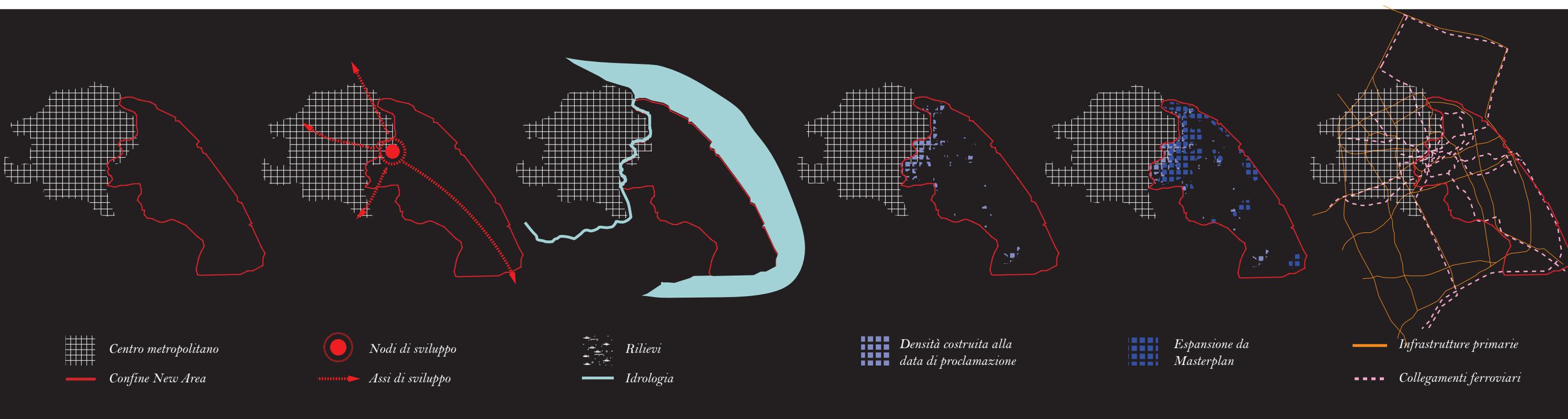
sviluppo territoriale di Pudong era basato sulla creazione di quattro zone chiave e sub aree collegate lungo un asse che attraversa Pudong.

Cuore della nuova area è Lujiazui dove si trova il CBD di fronte a Puxi, che comprende le istituzioni finanziarie e commerciali, sedi regionali di multinazionali e abitazioni di altissimo livello. Questa era l'unica zona del genere in Cina agli inizi degli anni Novanta. Ad est di Lujiazui troviamo la zona di elaborazione delle esportazioni di Jinqiao e si concentra la produzione del settore automobilistico, dell'informazione, delle telecomunicazioni e dell'elettronica industrie.

A nord, adiacente alle nuove strutture portuali lungo la riva sud dell'estuario

dello Yangtze, è la zona di libero scambio di Waigaoqiao per il commercio internazionale, deposito doganale, elaborazione e distribuzione delle esportazioni.

Queste aree di sviluppo sono viste come il nucleo per l'economia e la città sviluppo dell'intero PNA. Tra e adiacente al Lujiazui, Jinqiao e Zhangjiang zone si trova l'area ecologica e amministrativa di Huamu, con grandi parchi e spazi verdi aperti, abitazioni di medio e alto livello nelle vicinanze e gli uffici governativi dell'ANP. Per facilitare gli investimenti nelle zone di sviluppo sono state istituite almeno quattro aziende chiave per lo sviluppo economico con responsabilità specifiche per ogni area.



## Binhai

La città di Tianjin si trova nel nord-est della pianura della Cina settentrionale, sul tratto del bacino del fiume Haihe a 120 km da Pechino. Nel 1860, Tianjin fu ufficialmente dichiarata porto commerciale, e la sua economia cominciò a crescere rapidamente. Nel 1949, la produzione industriale di Tianjin e il volume del commercio portuale era secondario solo a Shanghai. Durante questo periodo, Tianjin divenne la seconda più grande città industriale e commerciale della Cina, e la più grande città finanziaria e centro commerciale nel nord della Cina. Tianjin, tuttavia, divenne una città sottosviluppata, in ritardo rispetto a

Pechino, durante i 30 anni di economia pianificata della Cina. Due incidenti importanti hanno contribuito allo sviluppo poco brillante di Tianjin. Nel febbraio 1958, Tianjin era incorporato dal governo centrale nella provincia di Hebei come sua capitale fino a quando nel 1967 Tianjin divenne nuovamente municipio autonomo (X. Zhou et al., 2009). Durante questo periodo, non solo lo Tianjin fu privato dei progetti statali da parte del governo centrale, ma anche di alcune industrie e le imprese statali che furono spostate in altre parti dell'Hebei.

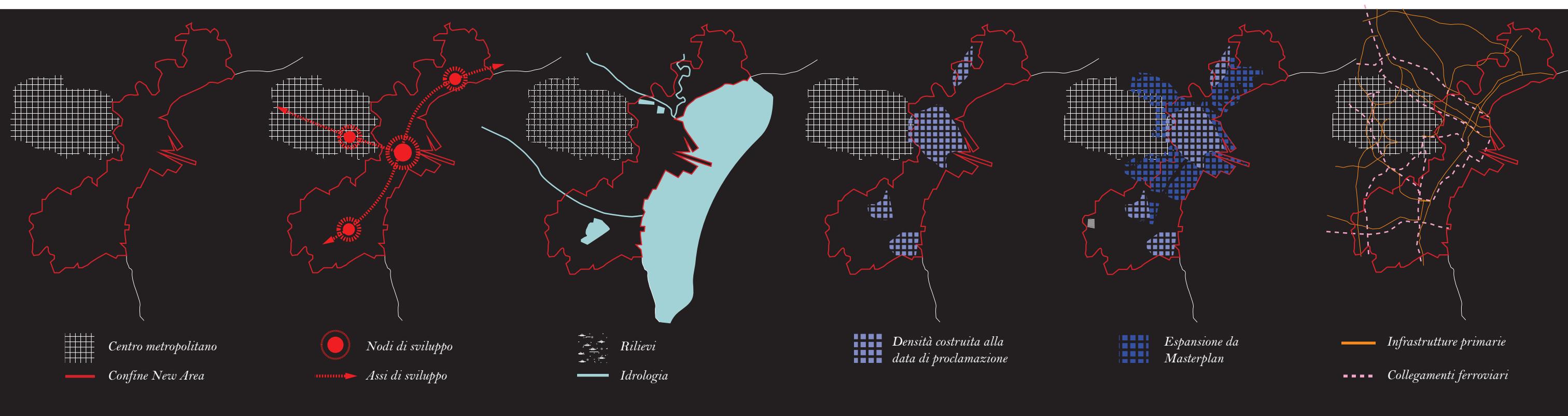
Sebbene Tianjin fosse elencata come una

delle 14 città costiere per lo sviluppo economico dal governo nel 1984, il governo centrale non ha dato abbastanza sostegno alla città. Per lungo tempo, le riforme per Tianjin sono state bloccate a favore delle regioni del Pearl River Delta e dello Yangtze. Alla fine degli anni '90, la Cina ha lanciato una serie di programmi regionali come il lancio di "Western Development" nel 1999, "Revival of the Northeast della Cina" e "rise of the central China" nel 2004 (X. Zhou et al., 2009). Tianjin era stato escluso da tutti questi programmi, fino a quando nel 2005 il governo centrale ha ufficialmente promosso la nuova area di Tianjin Binhai (TBNA) come parte di un nuovo programma regionale.

I leader del governo locale di Tianjin hanno iniziato a spingere il governo centrale per

politiche preferenziali per Tianjin e TBNA per motivi di squilibrio sviluppo regionale. Questo alla fine ha spinto il governo centrale a lanciare il nuovo programma regionale. La decisione di promuovere la politica TBNA ha comportato interazioni tra alte cariche del governo di centrale e quelle governo di Tianjin, che sono stati i driver più importanti alla base della politica TBNA (ibid., 2009) Dal 2005, la nuova area di Tianjin Binhai in Cina ha catturato l'attenzione del mondo.

La Cina ha avviato un piano di sviluppo per l'aggiornamento del TBNA allo stato di zona economica nazionale. Nell'ottobre 2005, il PCC nella sua quinta sessione plenaria del 16° Comitato centrale del PCC ha sottolineato che "la Cina continuerà a dare pieno appoggio alle Special Economic



Zone come la nuova area di Shanghai Pudong, e promuovere lo sviluppo e come la nuova zona di Tianjin Binhai per guidare la crescita economica regionale”. Situato a est di Tianjin, il TBNA comprende la Tianjin Economic Development Area (TEDA), zona di libero scambio del porto di Tianjin, che comprende le tre sezioni amministrative del distretto di Tanggu, di Hangu e di Dagang.

TBNA vanta un’area di 2.270 km<sup>2</sup>, una linea costiera di 153 km e a popolazione permanente di 1,4 milioni. Il potenziale di sviluppo della TBNA è enorme. Geograficamente si trova al centro della regione economica Circum-Bohai, ed è parte integrante dell’agglomerato urbano del Jing-Jin-Ji. La porta d’accesso ai “Tre” Northern Region (Cina nord-orientale, Cina nord-occidentale e Cina settentrionale), il

TBNA è un hub chiave nel collegamento nazionale e internazionale.

Funzionalmente, il TBNA integra le funzioni di un porto, un’area di sviluppo economico-tecnologico, industrie ad alta tecnologia, una zona di elaborazione delle esportazioni e una zona di libero scambio. Nell’Ottobre 2007, al 17 ° Congresso Nazionale del PCC, lo sviluppo e l’apertura del TBNA era incluso nel rapporto consegnato dal Segretario Generale Hu Jintao all’assemblea generale, sottolineando la sua posizione strategica, collocandola alla pari della Special Economic Zone di Shenzhen (SSEZ) degli anni ‘80 e alla nuova area di Pudong a Shanghai (PDNA) del 1990. Il TBNA sarà “il terzo motore dell’economia cinese” e” New Growth Pole “della Cina del Nord.

## *Liangjiang*

**I**naugurata il 18 giugno 2010, la nuova area di Chongqing Liangjiang era l’unica area a livello nazionale nell’entroterra della Cina, e la terza area approvata direttamente dal Consiglio di Stato dopo la Pudong New Area di Shanghai e la Binhai New Area di Tianjin.

Situata all’interno della città di Chongqing, a nord del fiume Yangtze e a est del fiume Jialing, la nuova area di Liangjiang comprende parti dei tre distretti amministrativi di Jiangbei, Yubei e Beibei, e ha l’unica area di collegamento interna in Cina, la Lianglu Cuntan Bonded Area. Ha un’area pianificata totale di 1.200 chilometri quadrati, con 550 chilometri quadrati disponibili per nuove costruzioni e sviluppo.

Lo sviluppo urbano è legato allo slogan:

one circle, two wings: one circle, indica la struttura spaziale delle industrie che si devono trovare nel “one hour circle” mentre two wings, indica gli interventi di urbanizzazione tesi a raccogliere il surplus di forza lavoro e contemporaneamente di costruire abitazioni ecologiche.

Lo sviluppo della nuova area di Liangjiang è stata una decisione strategica importante del governo centrale per favorire la crescita della Cina occidentale e promuovere uno sviluppo regionale. Il governo centrale voleva far entrare anche questa nuova area in un mercato globale così da assorbire la crescita economica per costruire un polo di crescita nella Cina Occidentale che contribuisse l’ascesa economica delle zone limitrofe dell’interland cinese.

Liangjiang New Area è un importante gateway per collegare l'entroterra cinese con il mondo; e una vetrina dello sviluppo scientifico della Cina.

Chongqing è il fulcro che collega le parti centrali e occidentali della Cina, con il mondo attraverso molteplici strutture di trasporto nazionali e internazionali. Chongqing sta attualmente sviluppando il quarto aeroporto internazionale più grande della Cina, il più grande porto fluviale e una rete ferroviaria a 8 linee. Si stima che se impiegheranno 28 giorni per trasportare merci dal delta del fiume Yangtze verso l'Europa via mare, ne serviranno solo 27 giorni da Chongqing verso l'Europa attraverso la rete di trasporto marittimo e ferroviario.

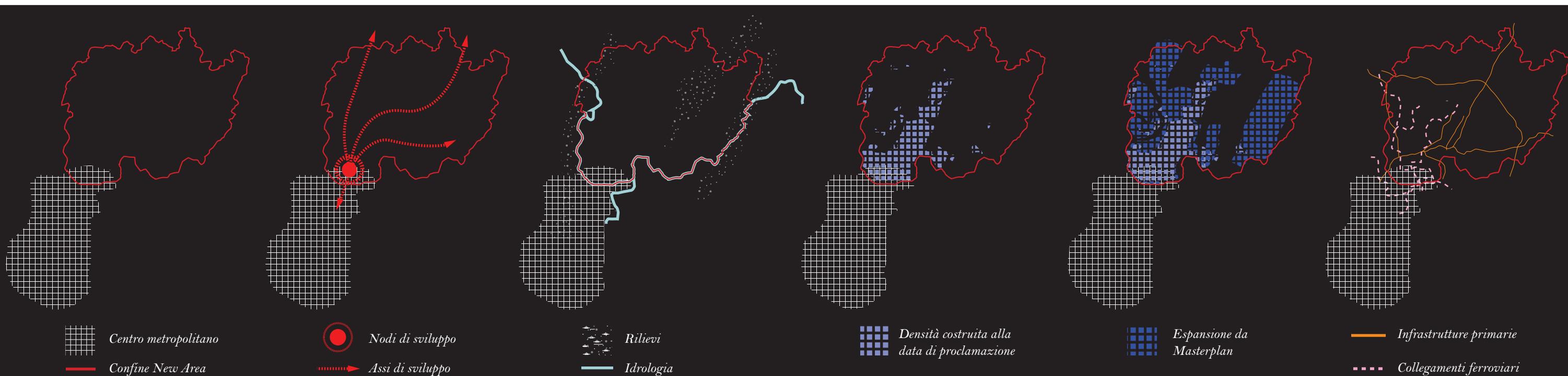
La nuova area di Liangjiang è composta da dieci aree funzionali. Il governo municipale di Chongqing ha elaborato un piano di sviluppo strategico "5 + 3" per sviluppare un gruppo di nuove industrie ad alta crescita.

Le cinque principali industrie strategiche identificate sono il trasporto ferroviario, le attrezzature per la produzione di energia (compresa l'energia nucleare, l'energia eolica, ecc.). Come le altre new aree Liangjiang New Area avrà delle zone con diverse tassazioni per sostenere la sua crescita come per la nuova area di Shanghai Pudong e la nuova area di Tianjin Binhai.

Questo è per sostenere lo sviluppo della nuova area di Liangjiang creando fattori di attrazione per industrie e fondi di

investimenti finanziari.

La nuova area di Liangjiang ha attualmente un totale di 10 politiche preferenziali, attirando l'attenzione degli investitori da tutto il mondo.



## Zhoushan Archipelago

Approvata dal consiglio di stato il 30 giugno del 2011, la nuova area di Zhoushan Archipelago sarà orientata a una economia marittima. Nel documento rilasciata dal consiglio di stato si legge “gateway to the world for the east China”.

L'area avrà a disposizione un enorme porto con annesse industrie marittime e la creazione di una base della marina militare cinese. Zhoushan, è la quarta new area a livello nazionale, e l'unica città amministrativa a livello di prefettura del paese basata sulle isole, si parla di più di mille isole e isolette che compongono

l'arcipelago. La nuova area promuove un sistema economico sostenuto principalmente dalla logistica portuale, dalle industrie costiere, dal turismo marino e dalla pesca.

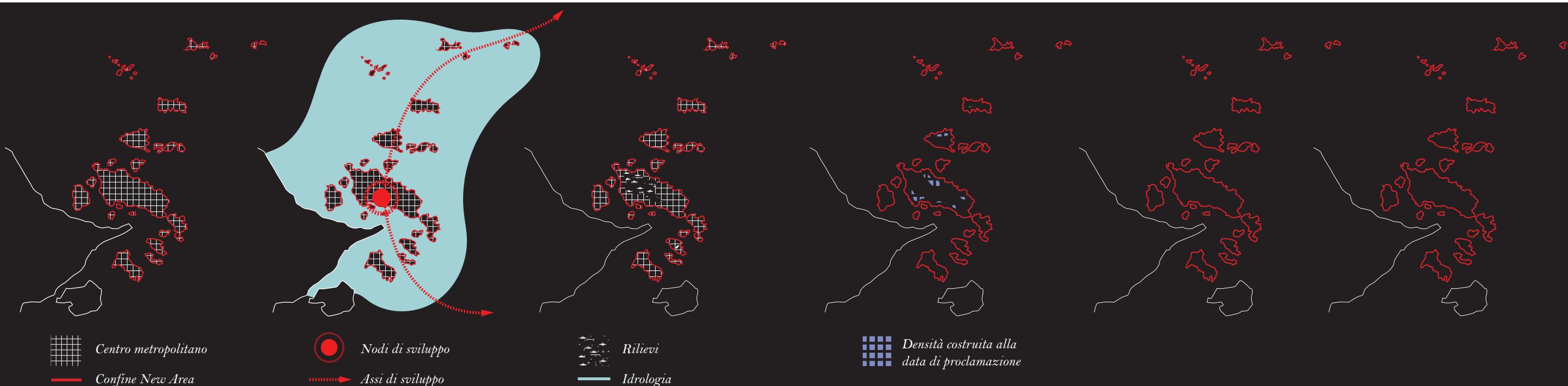
Proprio la pesca è una delle attività più importanti dell'arcipelago e prima del Diciannovesimo secolo era anche un importante porto cinese, poi con l'ascesa della vicina Shanghai, la sua attività portuale ha iniziato la sua lenta decadenza. Sul masterplan non si sa tanto, il governo centrale ha rilasciato alcune linee guida generali.

La new area di Zhoushan è l'anello di congiunzione tra la costa est cinese e quella dello Yangtze, per aumentare il traffico di container e il trasporto del petrolio. L'obiettivo è quello di assicurarsi il passaggio delle petroliere, che ora scaricano di più a Singapore, in modo tale di aumentare gli introiti, già attiva da alcuni anni il Pil è cresciuto da 64 miliardi a 122 miliardi di Yuan, facendo dell'arcipelago una delle maggiori economie marine della Cina.

Il consiglio di stato ha approvato il piano strategico “3+5” dove 3 sta per differenti strategie di orientamento: sviluppare l'economia marina, diventare un polo di crescita economia nella regione dello Yangtze River Delta e implementare la zona di sperimentazione marina per lo sviluppo

dell'isola; 5 invece gli obiettivi: “storage, transfer, processing and trading center for bulk commodity in China”, diventare un'importante porto marino tra le regioni della costa est, proteggere l'ambiente marino e dell'isola, implementare una moderna industria di marine e diventare un precursore dello sviluppo coordinato terra-mare.

Per raggiungere questi obiettivi il layout di sviluppo dell'Arcipelago, il governo locale ha promosso lo sviluppo delle “two wings” una la cintura industriale, l'ala del nord e l'altra riguarda l'ala costiera del sud e un'area offshore per il commercio. One integration, one circle and five island è il motto del pattern di sviluppo della new area.



# Lanzhou

Per aprire lo sviluppo commerciale della Cina a Ovest e far sviluppare le regioni centro occidentali che sono rimaste indietro rispetto a quelle costiere, è stato quello di aprire un passaggio a ovest oltrepassando le montagne della provincia del Gansu, così da permettere il passaggio delle infrastrutture che colleghino le città di Chengdu e Chongqing a Lanzhou. Così nel 2012, il governo centrale stanziava la nuova area di Lanzhou, più lontana dalla città centrale di riferimento.

La città è incastrata tra due montagne che impediscono all'aria di circolare, tant'è che si registra una pessima qualità dell'aria e fa

schizzare Lanzhou in testa alle città cinesi per l'inquinamento. Così già nel 1997 il governo decide di abbattere letteralmente le montagne, i lavori partono ma si fermano per la mancanza di capitale economico. Solo con la decisione del governo nel 12 piano quinquennale che, con lo stanziamento della nuova area a livello nazionale i lavori riprendono.

Le infrastrutture, come detto prima, sono di vitale importanza non solo per la circolazione delle persone ma soprattutto per le merci che devo viaggiare da Xi'an verso l'Europa. Infatti Lanzhou si trova sulla tratta della Nuova via della Seta, il programma politico

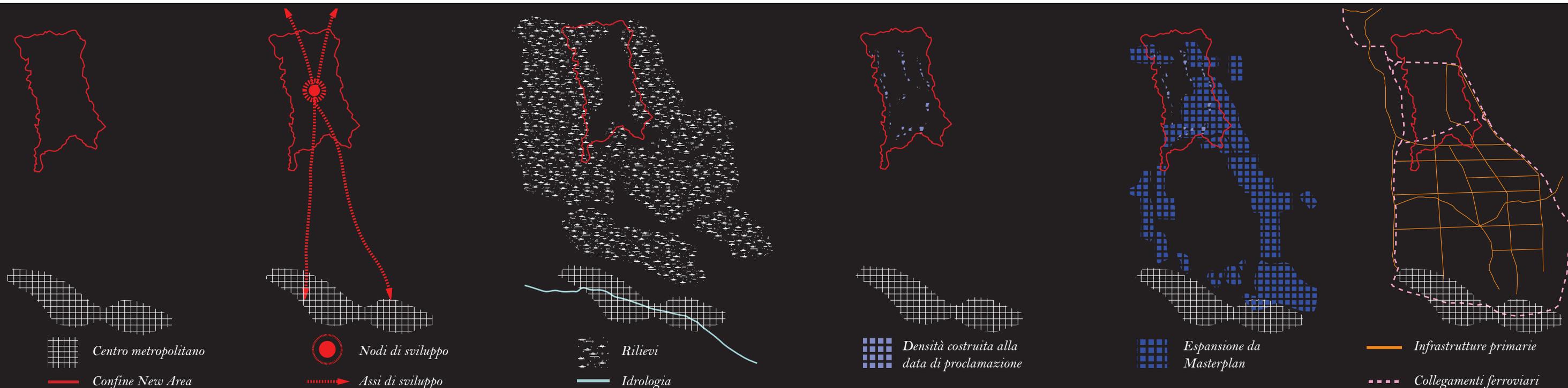
economico varato nel 2014 da presidente Xi Jinping, che punta a un'espansione del mercato cinese anche verso le regioni centrali dell'Asia e infine dell'Europa.

I lavori per l'abbattimento delle montagne sono partiti prima che venisse fatto uno studio sulle cause ambientali, così come un bilancio attendibile sui costi benefici (g. Marucci, 2018). La Nuova area di Lanzhou è collocata circa a 5 km dalla città vecchia, verrà raggiunta dalla metropolitana già in costruzione dal 2012 che fa capolinea all'aeroporto sempre in costruzione, guadagnando lo status di hub internazionale (g. Marucci, 2018).

Pensata per raggiungere un milione di abitanti, entro il 2020 sarà dotata di 5 ospedali e 75 tra scuole e asili. Dalla sua approvazio-

ne le 2012 ha già ricevuto investimenti pari a 7 miliardi di dollari grazie alla sua enorme area logistica e di Free-trade Zone.

Come riporta Marucci, in attesa del completamento si può già ammirare un pezzo della via della seta la Lanzhou Silk Road Cultural Pelics Project, un parco a tema dove i visitatori possono trovare la ricostruzione a grandezza naturale della Sfinge Egizia e del Partenone di Atene.



# Nansha

**A** settembre 2012 Nansha New Area è stata approvata dal Consiglio della Cina come sesta nuova area a livello nazionale. Prima nuova area di sviluppo a livello statale nella Cina centro-meridionale. Nansha New Area entra sotto il controllo diretto del governo municipale di Guangzhou nel settembre 2012<sup>1</sup>.

La main function di Nansha è quella di hub che conetterà Hong Kong e Macao con Ghangzhou. Trovandosi proprio nel Pearl River Delta può avviare dei progetti di sviluppo industriale con le Zone economiche Speciali in maniera tale da attrarre gli investimenti stranieri, rafforzando gli

accordi di partnership economico con Hong Kong (CEPA) che consentono la liberalizzazione dei servizi e degli scambi per le imprese cinesi e internazionali. Per garantire lo sviluppo dell'area e compiere il grande passo in avanti, Nansha è al centro di 5 "strategic path" ovvero: one enter and three circles, one belt and two wings; geared to the world, take advantage of Hong Kong and Macau; high-end leading, innovative drive; ecology-first, culture as soul; early implementation of public services, pilot implementation of social management. Queste strategie, o slogan, seguiranno Nansha per tutta la durata della sua costruzione. Lo sviluppo sarà diviso

in tre fasi e sarà guidato da qui ai prossimi quarant'anni, durante i quali la new area punta a raggiungere il PIL di Hong Kong. A 5 anni dalla proclamazione, il governo ha previsto la rifinitura delle funzioni per l'area, e si proietta, nei prossimi 20 anni, verso la costruzione effettiva della città in cooperazione con la regione del Guangdong Hong Kong e Macao.

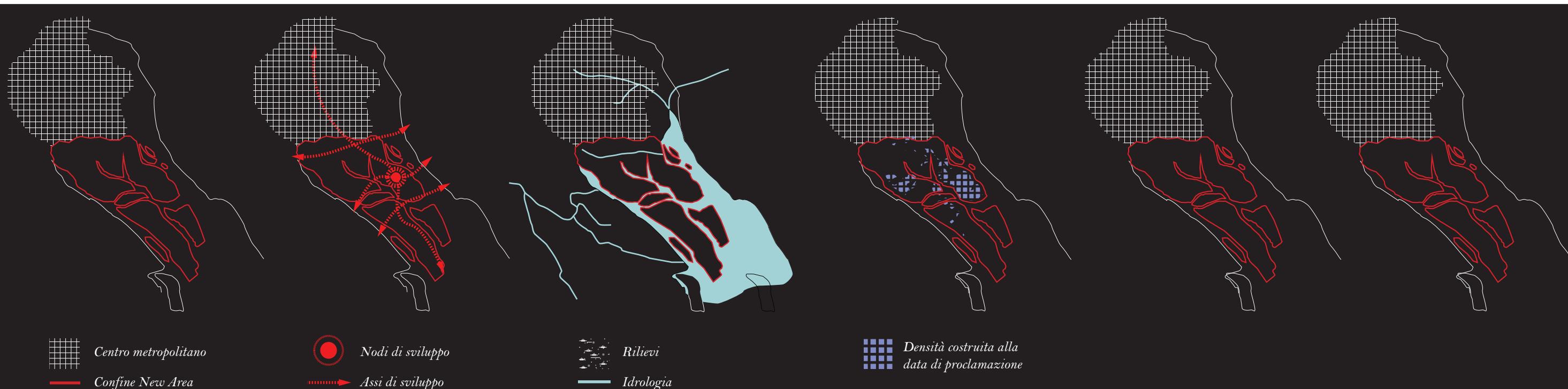
Nella prima fase (2011-2015) è prevista una popolazione di 2.5 milioni di abitanti con un'economia che si aggira in torno ai 337,5 miliardi di Yuan; nella seconda fase (2016-2030) è previsto il raggiungimento dell'economia di HK e altre città internazionali datate 2010.

La popolazione si aggirerà sui 3 milioni di abitanti con una economia di 750 miliardi di yuan; l'ultima fase (2030-2050) sarà

quella del consolidamento mantenendo una popolazione di 3 milioni e raggiungendo un introito economico di 174 bilioni di yuan. La new area sarà parte integrante della mega regione del Pearl River Delta, creando una struttura infrastrutturale senza eguali in maniera da collegare più velocemente merci e persone che consentirà alla Nansha New Area di continuare ad attrarre talenti stranieri.

Una vasta rete di trasporto e transito è attualmente in costruzione. Venti linee di trasporto ferroviario pianificate che si estendono per 200 chilometri e dove l a linea ferroviaria ad alta velocità di Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong cercherà ridurre al minimo i tempi di spostamento.

<sup>1</sup> Nansha New Area launched, www.chinadaily.com.cn, consultato il 10/01/2018



# Xixian

Situata nella zona di confine centrale tra le città di Xi'an e Xianyang, nella provincia di Shaanxi, nella Cina nord-occidentale, la Xixian New Area abbraccia le sette contee e i 23 villaggi, città e sottodistretti delle due città, vantando una popolazione di 978.000 abitanti.

Ha una superficie totale di 882 km quadrati e l'area per costruzioni urbane rappresenta 272 km quadrati. Alla pari del più nuovo distretto della grande area di Xi'an, Xixian contribuisce allo sviluppo della pianificazione urbana incentrandosi sulla costruzione di zone-pilota di libero scambio a livello nazionale, zone

commerciali di servizi e zone di innovazione e imprenditorialità come mezzo per incrementare lo sviluppo economico dello Shaanxi crescita e credenziali come hub per industrie e servizi strategici emergenti.

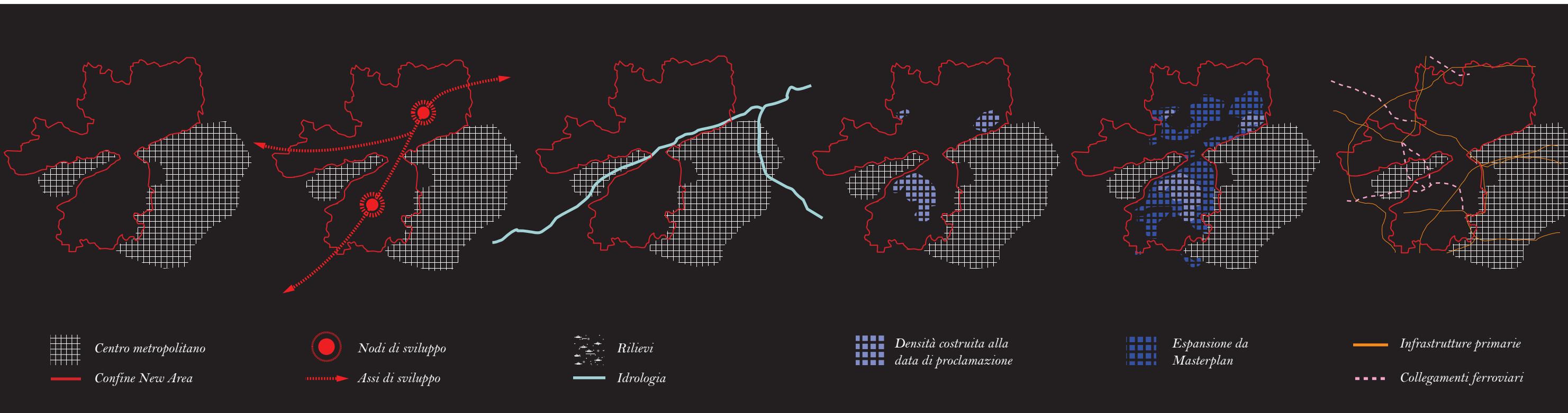
Comprende la costruzione di cinque nuove città: la nuova città dell'aeroporto, la città nuova di Fengdong, la città nuova di Qinhan, la città nuova di Fengxi e la città nuova di Jinghe. Con il fiume Wei, il fiume Feng e il fiume Jing che scorre attraverso, la nuova area di Xixian vanta un significativo patrimonio storico e culturale, con oltre 350 reliquie risalenti ad almeno 1.000 anni fa.

Ognuna di queste nuove città si concentreranno su alcune caratteristiche, come Fengdong New City che si focalizzerà sulle industrie tecnologiche, Qinhan New City sul turismo e l'industria culturale, Fengxi New City sull'industria informatica e 2.0 e Jinghe New city sull'industria dei materiali e sull'industria manifatturiera.

Come si legge sul sito governativo, grande importanza per l'area e le nuove città sarà l'elemento ecologico e naturale, con una forte propensione per la riduzione dell'inquinamento e lo sviluppo di una mobilità sostenibile con il potenziamento del trasporto pubblico. Considerato il futuro motore per lo sviluppo nella Cina occidentale, la Nuova Area di Xixian realizzerà progetti pilota per promuovere le industrie di servizi, costruire un sistema

economico e commerciale orientato all'esportazione, trasformandosi in un centro per servizi innovativi nella Cina nord-occidentale.

Da qui partiranno i treni merci che percorreranno la nuova Via della Seta fino in Europa, una specie di porto terrestre e una finestra verso l'Ovest. Non solo i collegamenti terrestri, ma anche quelli aerei con l'aeroporto internazionale Xi'an Xianyang, apriranno nuove rotte internazionali dirette verso l'Asia centrale, l'Asia occidentale e l'Europa. Uno snodo infrastrutturale per collegare la Cina occidentale con l'Europa occidentale lungo la nuova Via della seta.



## Guian

Nel 2012, l'attenzione della Cina sullo sviluppo strategico regionale ha riguardato l'entroterra occidentale, trascurato a vantaggio delle zone costiere. Il 20 febbraio del 2012, il Consiglio di Stato ha valutato ufficialmente il dodicesimo piano quinquennale per il Programma di Sviluppo verso ovest, annunciando che la Cina avrebbe accelerato lo sviluppo delle nuove grandi aree urbane, tra le quali cinque si sono distinte per ricevere le indicazioni dello Stato sui loro ruoli strategici, ovvero Nuova area di Gui'an, Nuova area di Chongqing Liangjiang, Nuova area di Xanxi di Shaanxi, Nuova area di Sichuan Tianfu e Nuova area di Gansu Lanzhou.

La nuova area di Gui'an si trova tra Guiyang e Anshun, nella provincia del Guizhou, nella Cina sud-occidentale. L'area pianificata di 1.795 chilometri quadrati e copre 20 città/comuni di quattro contee e due città. Diventerà un'area di sviluppo economico nell'entroterra cinese, un importante polo di crescita e una zona di sviluppo ecologico nella Cina occidentale.

È una delle cinque nuove aree sviluppate nell'ambito del programma di sviluppo occidentale della Cina e l'ottava nuova area nazionale in Cina. Essendo un'area centrale nella zona economica del Guizhou centrale, l'area gode di vantaggi geografici distintivi.

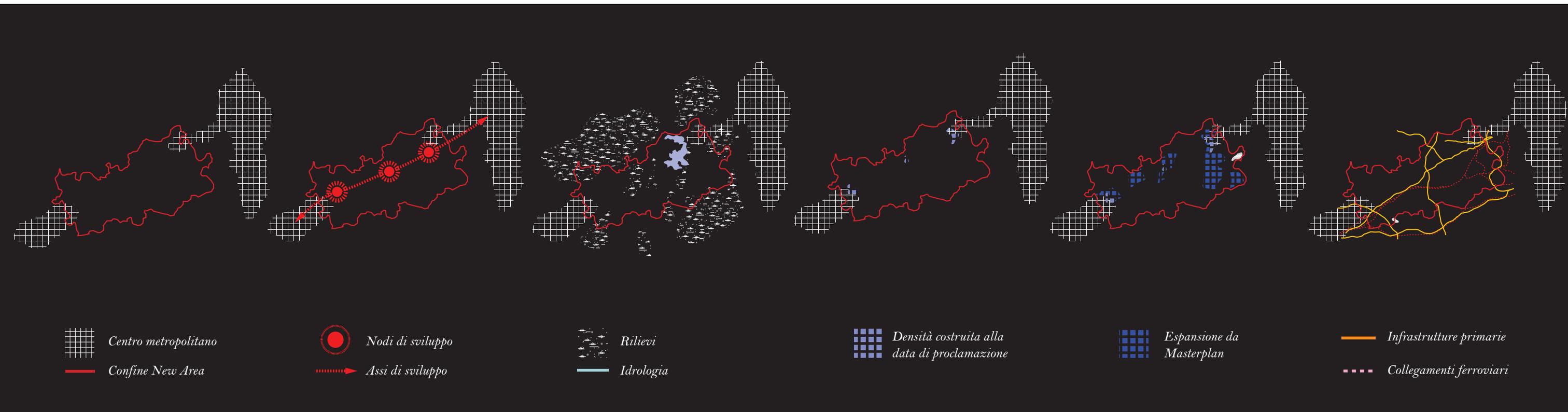
La pianura e il buon ambiente culturale ed ecologico forniscono un enorme potenziale e capacità per accelerare la crescita.

Secondo il documento del Consiglio di Stato emanato nel 2012, al fine di costruire per Guizhou un'area efficiente per raggiungere e superare le altre regioni e andare avanti, l'area dovrebbe diventare una base per l'industria manifatturiera, dell'aeronautica e dell'astronautica, un centro logistico commerciale regionale e un centro di innovazione tecnologica. Il 6 gennaio 2014, il Consiglio di Stato ha approvato, definitivamente, la creazione della nuova area di Gui'an a livello nazionale.

L'area vanta di vari siti turistici, come il Lago di Maple Leaf (Hongfeng), il Lago dei Cento Fiori (Baihua) e il Parco del Flusso

Floreale (Huaxi). Il 31 marzo è stata avviata la costruzione di una strada principale nella nuova area di Guian, Danghu Road, che segna l'inizio della nuova area e dello sviluppo accelerato di Guizhou. La costruzione di Danghu Road è un progetto di grande importanza.

La strada, con un investimento totale vicino a 400 milioni di dollari, è lunga 8,4 chilometri e larga 60 metri con una strada a doppio senso a sei corsie.



## West Coast

La nuova zona della costa occidentale di Qingdao è la nona new area a livello statale approvato dal Consiglio di Stato ed è uno dei pochi distretti, il secondo, a livello nazionale, che ha come compito lo “sviluppo dell’economia marittima”.

Qingdao è la città più grande dello Shandong, la sua storia è legata alla colonia tedesca (1897-1914). In questo periodo sono stati costruiti i porti militari e il centro città. Da qui si è sviluppato tutto il centro cittadino.

L’obiettivo principale è dato dalla guideline “one core, two ports and nine

interactive zones” e conetterà la principale area urbana ai distretti cittadini a ovest.

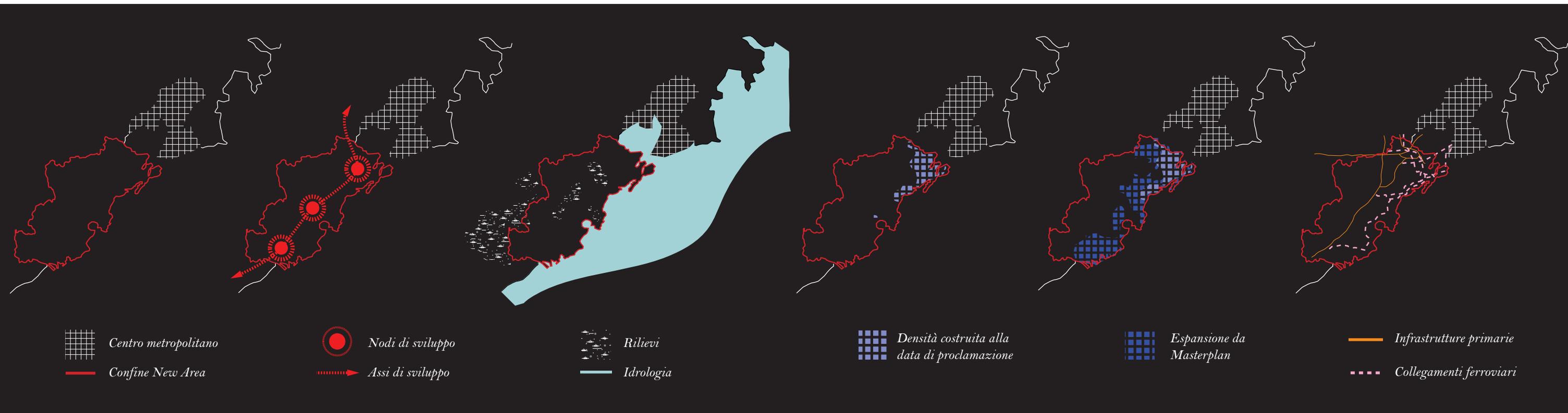
I due porti, Qianwan Port e il Dongjiakou port saranno affiancate da 10 distretti, tutti con lo scopo di essere “ecologici” e “enviromental friendly”.

Dai porti partiranno le merci della Marittime Silk Road così da aumentare l’economia della città e la sua attrattiva. Inoltre sfruttando la sua posizione strategica di porto, il nuovo distretto di Qingdao West Coast ha programmato il “Guzhenkou Military Demonstration Innovation Zone” per l’integrazione militare e civile. La formazione di quest’area gioca

un ruolo importante per la progettazione delle prossime aree delle coste cinese.

Sotto la rapida crescita economica e l’agguerrita concorrenza nazionale nel trasporto marittimo (considerando l’importanza dei porti di Shanghai e Tianjin), la nuova area di Qingdao sta introducendo sei importanti nuovi cluster industriali tra cui uno di ingegneria navale e uno di produzione di macchinari navali.

1 Yue Wang, *Qingdao West Coast New Area: A Spatial Planning Model of Chinese Coastal Cities*, theurbanweb.wordpress.com, consultato il 2/02/2018



# Tianfu

Il nuovo distretto di Tianfu sarà situato a circa 30 chilometri a sud di Chengdu. La struttura della città considera le caratteristiche uniche nel paesaggio come valli, creste e pendii esistenti e li reinterpreta come parchi, piazze, strade pedonali e al dettaglio corridoi.

Il Master Plan propone di integrare principi sostenibili nella città attraverso l'adozione di un approccio integrato verso il raggiungimento degli obiettivi generali di sostenibilità ambientale, economica e sociale. Lo sviluppo regionale è guidato dagli obiettivi: one portal, two bases, two

centers: il primo riferito a opening up inland china to europe and Asia, la seconda riferita allo sviluppo delle industrie high tech e quella manifatturiera, l'ultima per i two centers, riguarda il centro nazionale di innovation center e l'high end service center in west China.

Per quanto riguarda lo sviluppo urbano e spaziale, il motto è one belt with two wings and one city with six zones. One belt si riferisce al central high service cluster belt, le two wings si riferiscono alle industrie a est e a ovest della città e la one city si riferisce a Tianfu con le sue sei zone che le compongono.

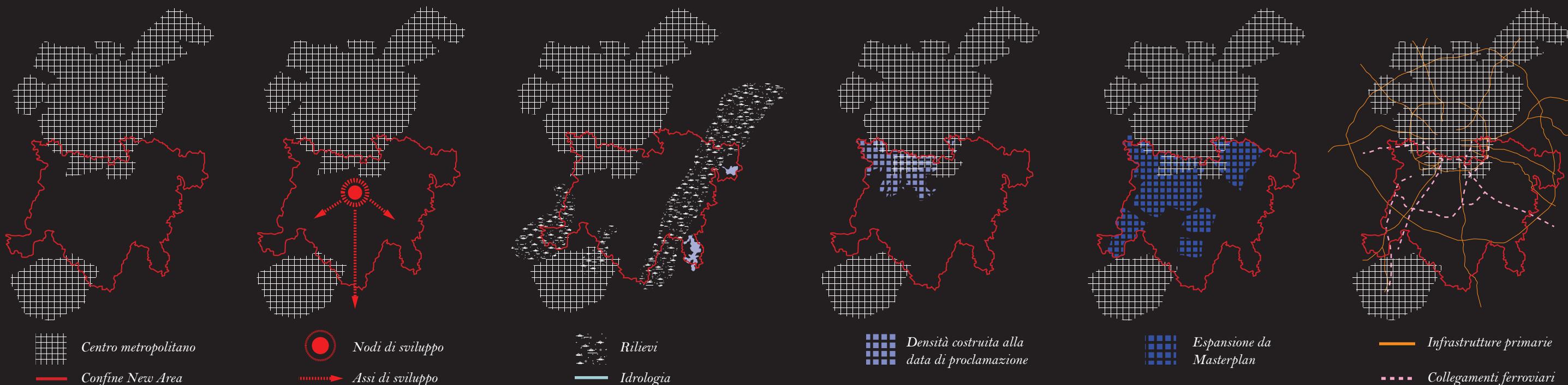
La città includerà attività commerciali, residenziale, ufficio, culturale, mediche funzioni tipicamente presenti in una città. La nuova area di Tianfu dovrebbe integrare la nuova area di Liangiang a Chongqing. Così da formare quella che è nota come zona economica di Chengdu-Chongqing, il quarto agglomerato urbano dopo quelli dello Jing-jin-ji, del Pearl River Delta e dello Yangtze River Delta.

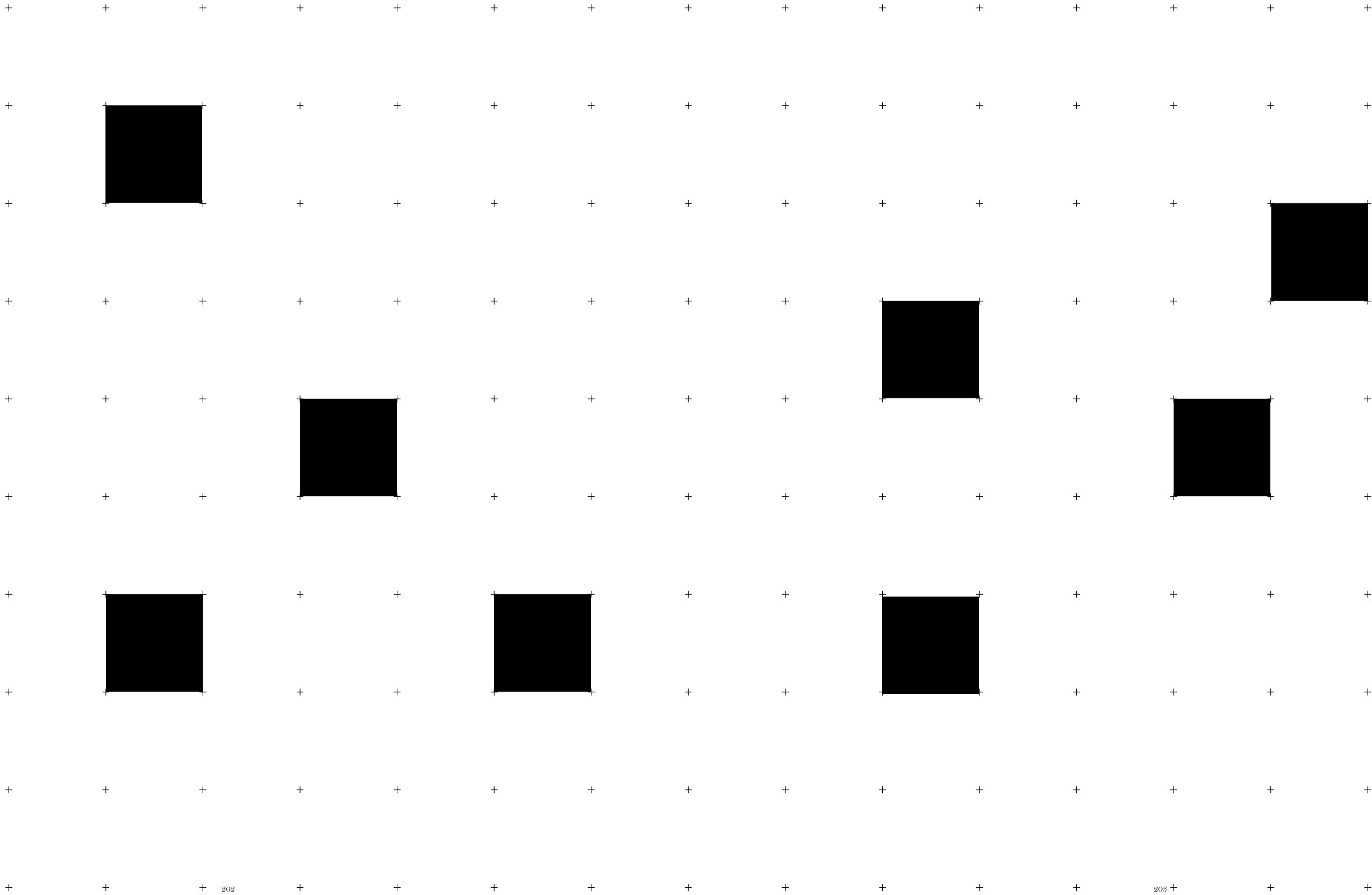
Il principale obiettivo è costruire una città ecologica, ponendo l'attenzione sul consumo dell'acqua, sull'inquinamento e sui trasporti pubblici. Per rendere la nuova area di Tianfu più allettante come un luogo in cui le imprese e gli investitori possono aprire negozi, i funzionari locali hanno semplificato i processi di gestione amministrativa e di

registrazione, come successo per le altre new aree, infatti nell'aprile del 2014 diverse imprese tedesche hanno dato il via a un progetto per costruire una serie di edifici per uffici, centri di ricerca e altre strutture destinate a favorire gli scambi commerciali e culturali tra Cina e Germania.

A differenza di altre aree urbane afflitte da inquinamento, congestione e vegetazione in via di estinzione, i pianificatori della nuova area di Tianfu hanno lasciato ampio spazio alla natura, rendendo l'area un luogo ideale in cui vivere e lavorare.

Le autorità locali stanno lavorando su una cintura ecologica di 10,8 km per abbellire ulteriormente l'ambiente all'interno dell'area. Inoltre, sono in programma piani per preservare la cultura locale e i siti storici della zona.







*Binhai*



*Linagjiang*



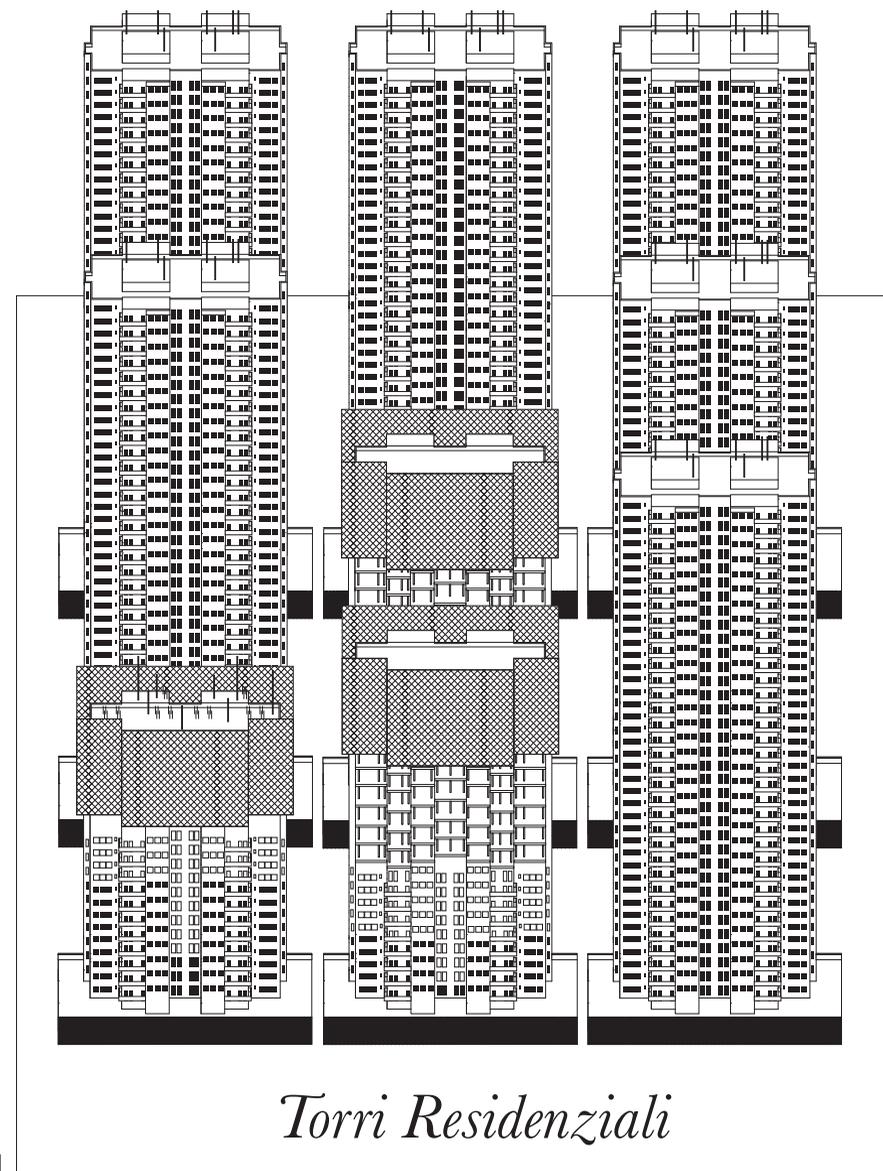
*Binhai*



*Lanzhou New Area*

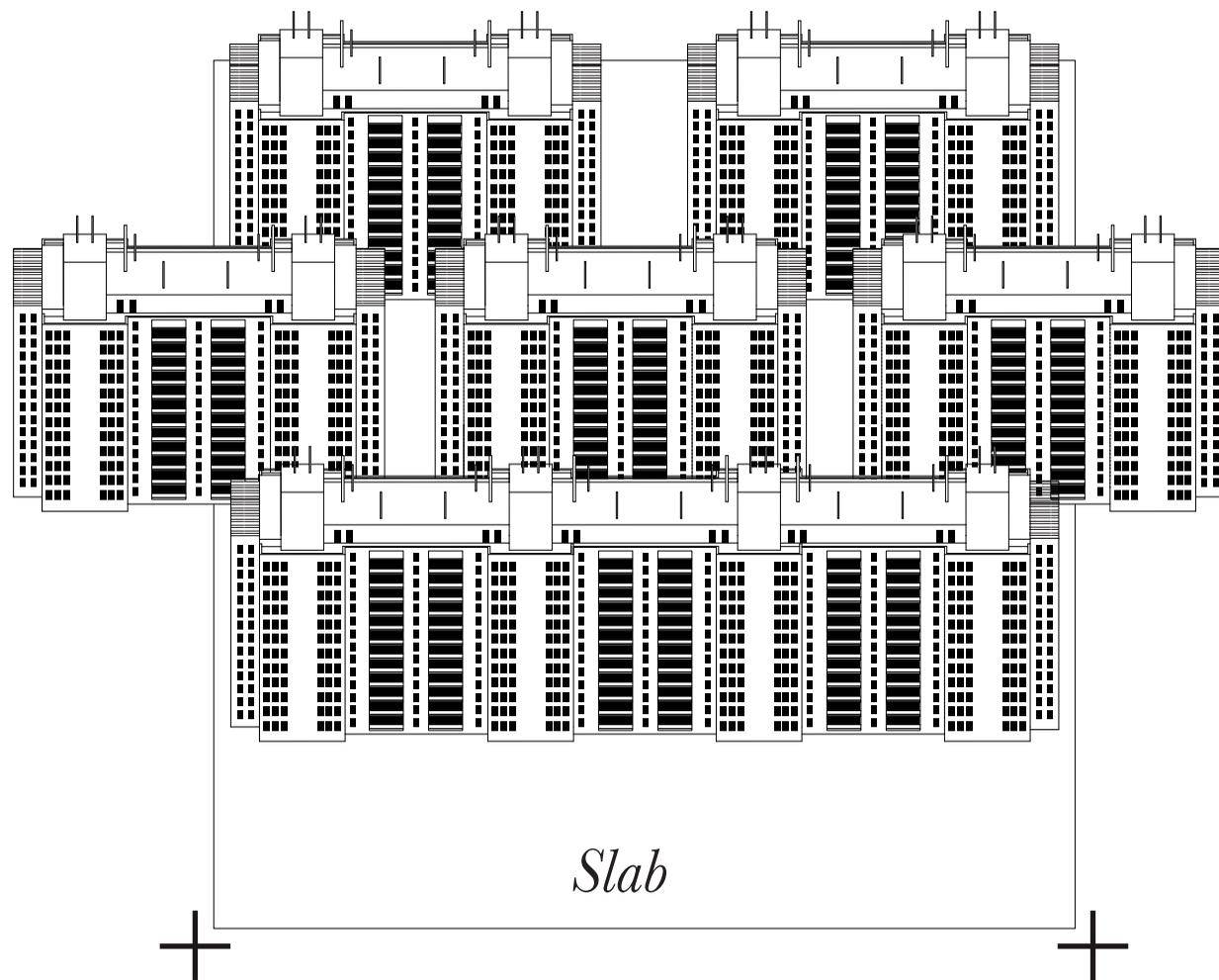


*Pudong*



*Torri Residenziali*

**P**ura logica del mercato immobiliare, le torri residenziali sono un prodotto efficiente, basso consumo di suolo, bassi costi di costruzione ma maggiore numero di unità. Appoggiate su terreni verdi, la loro forma è in genere rettangolare, il loro limite di altezza è di circa quaranta metri, ed è generata solo dalle regole urbanistiche. Sono uno dei risultati più evidenti del passaggio da una politica socialista a una capitalista (con caratteristiche cinesi), poiché la vendita dei terreni da parte delle amministrazioni ai developers, risulta essere una delle principali fonti di guadagno con cui possono costruire infrastrutture e servizi per i residenti. La realtà dei fatti è invece spesso riconducibile ad un circolo di vizioso di vendita e continua edificazione (Campanella, 2010), definendo una bolla immobiliare pronta ad esplodere. Poca importa se queste torri sono vuote, sono state già vendute.



A differenza delle torri che occupano il cielo, questi “casermoni” occupano la terra. Sulla base dei vecchi danwei, gli slab sono ripetizioni di parallelepipedi che occupano spesso sono circondati dai “brackets”, delle parentesi che fungono da filtro tra l’ambiente interno e quello urbano. Possono essere semplicemente dei cancelli, siepi che formano poi le gated community. Sono progettati come “unità abitative di base” al centro di questo micro-cosmo ci sono spazi aperti per la ricreazione, degli asilo nido, una mensa e alcuni negozi. Più “unità abitative di base” produrranno a loro volta un vicinato, noto anche come microdistretto o xiaoqu - una traduzione letteraria del termine russo mikrorayon. al livello successivo, diversi xiaoqu formerebbero quindi un quartiere residenziale (P. Rowe et all.,2016). Non solo durante gli anni ‘60 e ‘70, questo modo di organizzazione residenziale è stato ampiamente adottato in tutta la Cina nella costruzione di alloggi per unità di lavoro e per assorbire la crescente domanda di abitazioni da parte dei migranti urbani.



Le ville spezzano la ripetizione delle monotone torri grigie. Sono tutte uguali e in stile, americano, italiano, tedesco, fantasy e così via. Cambia solo i colori dei tetti. Inoltre, non sono circondate da singole siepi o recinzioni appartenenti alla singola casa, ma sono disposte liberamente come linee e punti all’interno di uno spazio verde circostante, circondate a loro volta da recinzioni, ciò è dovuto alla sicurezza organizzata all’interno del collettivo di quartiere. Pur essendo delle “copie in stile”, la loro essenza non è di richiamare una un determinato stile ma a una identità di una nuova media in constate ascesa in Cina.



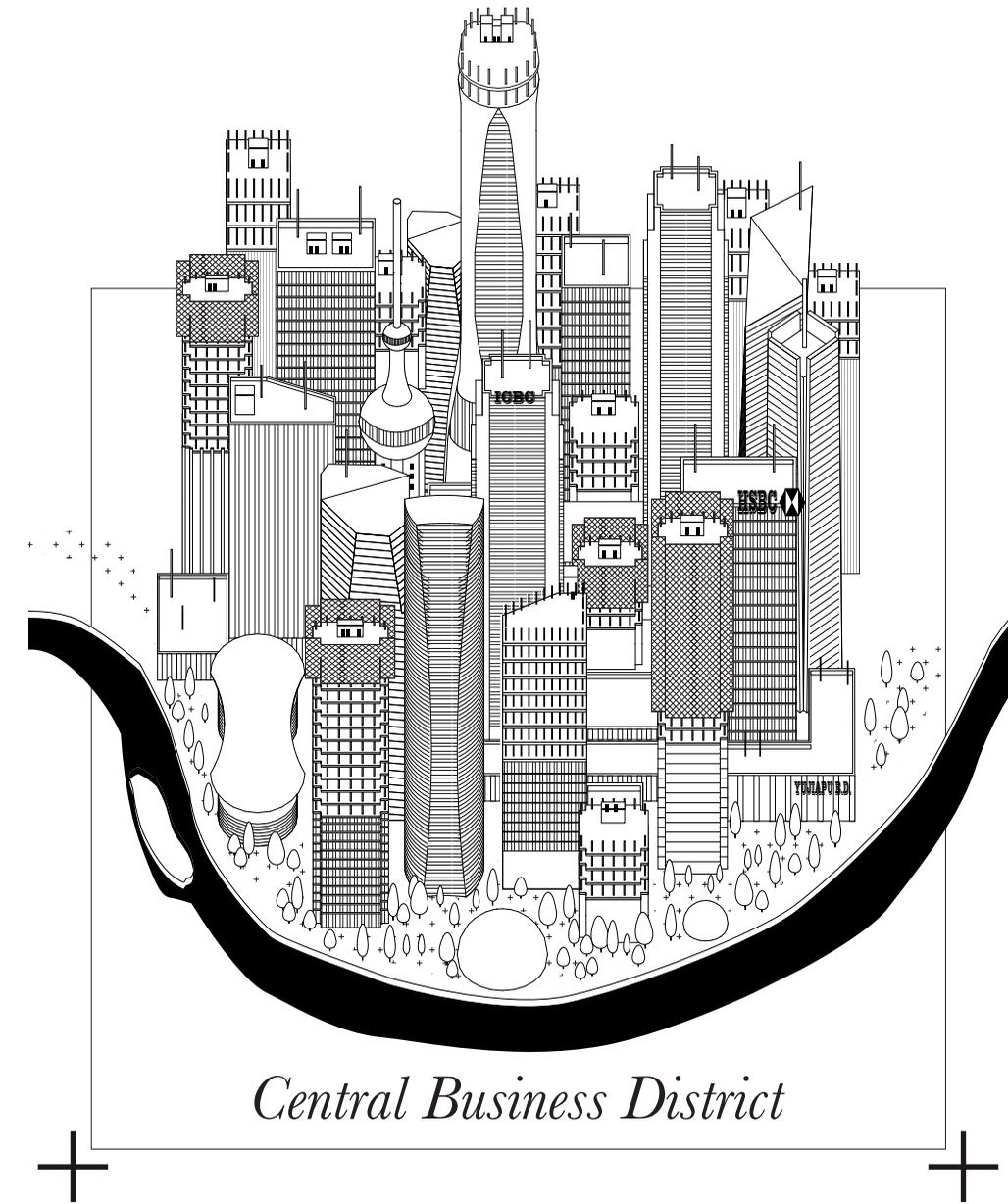
Liangjiang, Wulidian



Pudong, Lujiazui



Binhai, Yujiapu



Central Business District

Il concetto di Central Business Districts (CBD) preso in prestito dall'Occidente nei primi anni '90 ...è stato accolto con grande entusiasmo dai governi locali, considerandola una soluzione per rifare l'ambiente costruito ereditato da gli anni socialisti (Ren,2013).

La tradizione dei distretti finanziari in Cina è iniziata con lo sviluppo di Lujiazui a Pudong (C. Fang, F. Yu,2016). In seguito molte altre città iniziarono a emulare il modello di Shanghai, e in breve tempo un'epidemia dei distretti finanziari ha preso piede nel paese. Di solito comprendono una serie di torri per istituzioni finanziarie, società multinazionali, uffici generali, alberghi, complessi di appartamenti di lusso, e, in grandi città, spesso ambasciate e consolati.

Un numero incredibile di città in Cina è in competizione per diventare l'hub finanziario della propria regione o addirittura dell'intero paese. Avere un CBD è diventato un requisito imprescindibile di ogni una nuova città per diventare un serio concorrente economico e politico.



*Binhai, Aircarrier Theme Park*



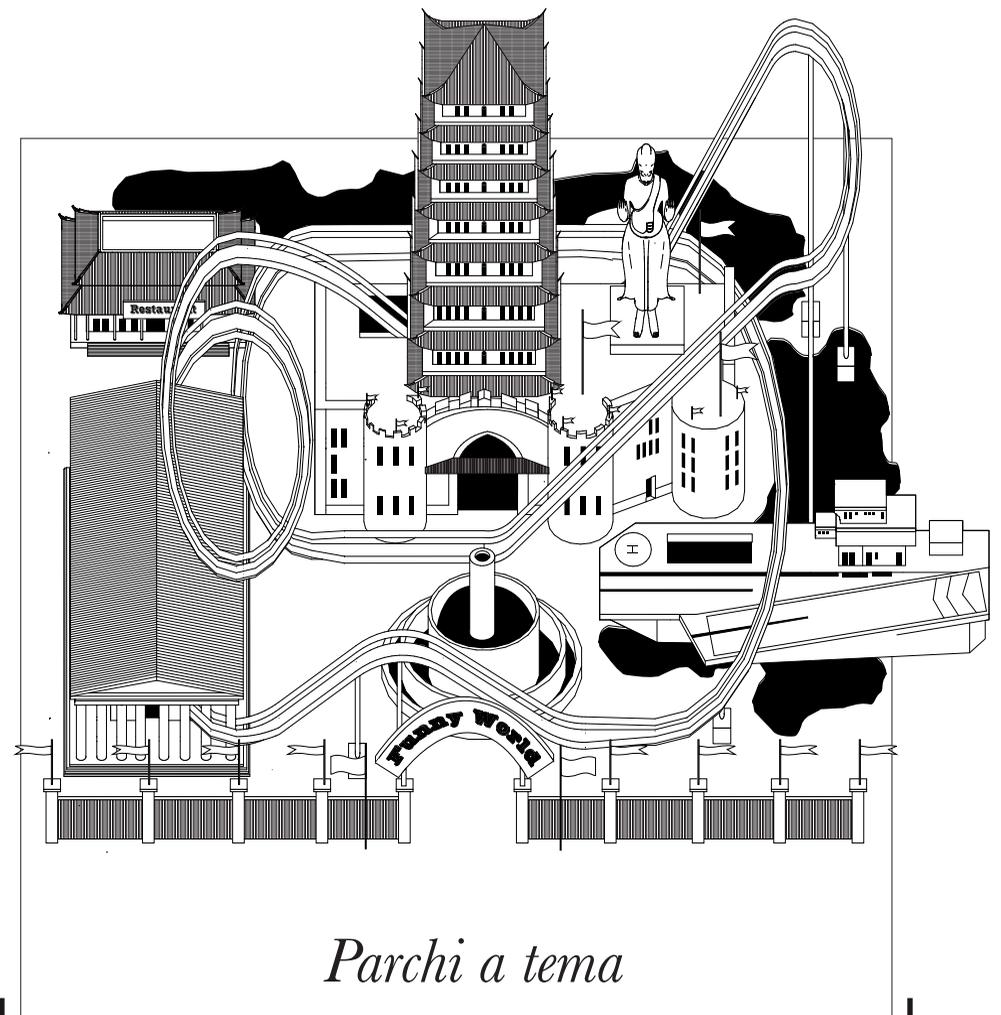
*Guian, The oriental science fiction valley*



*Lanzhou New Area, Fake Theme Park*



*Pudong, Disneyland*



*Parchi a tema*

I parchi a tema sono diretti discendenti dell'economia di consumo. Lo svago è ricercato dalla nascente classe media che è diventata la maggior consumatrice di questi oggetti (Campanella, 2010). Dopo la riforma post maoista le persone sono diventate curiose verso il mondo per vedere e conoscere tutto ciò che era al di fuori del Danwei. Questi tipi di parchi offrono un'esperienza pura, confezionata e pronta per essere venduta; non importa la qualità ma la quantità, piena di simbolismi, fuori da tempo o spazio. Con il loro "landscape" sono letteralmente delle fughe dalla realtà, dove i problemi vengono lasciate ai cancelli per trovare un perfetto mondo in miniatura, una controllata utopia.



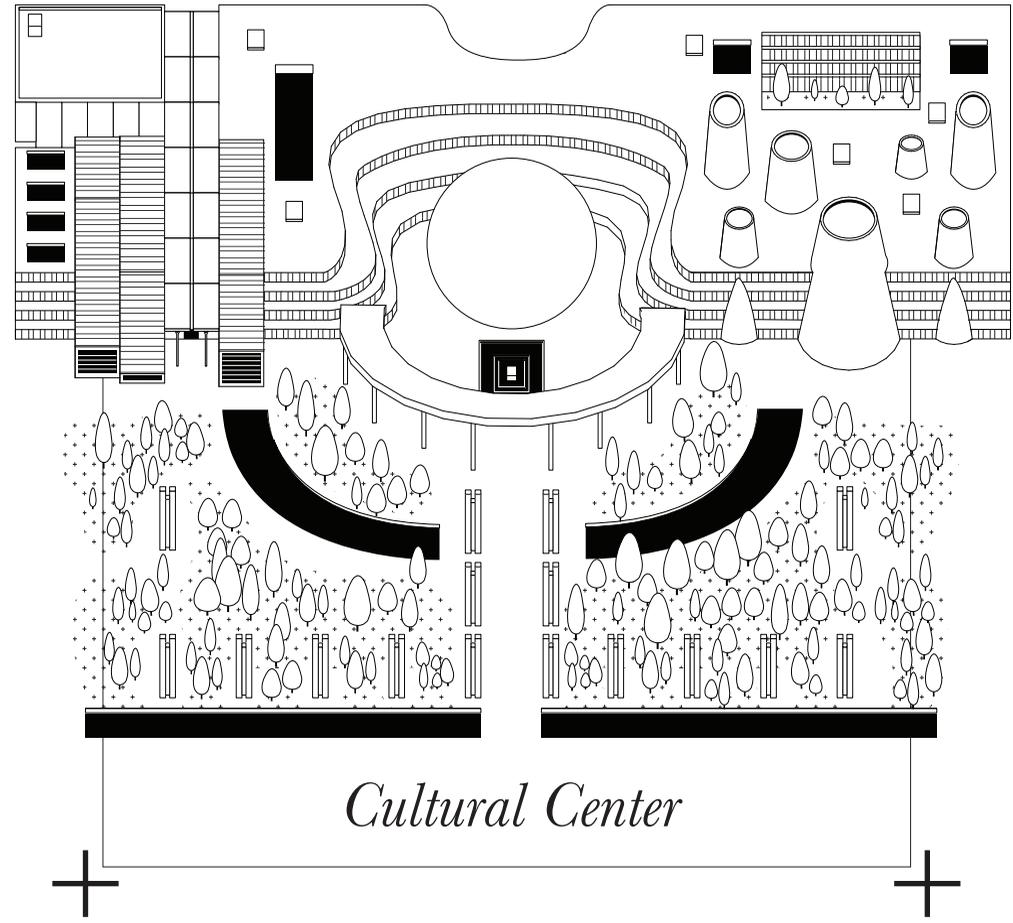
Tianfu, Cultural and Performance Center - Progetto



Fuzhou New Area, Strait Culture and art Center



Binhai, Cultural Center





*Binhai, Eco-city Park*



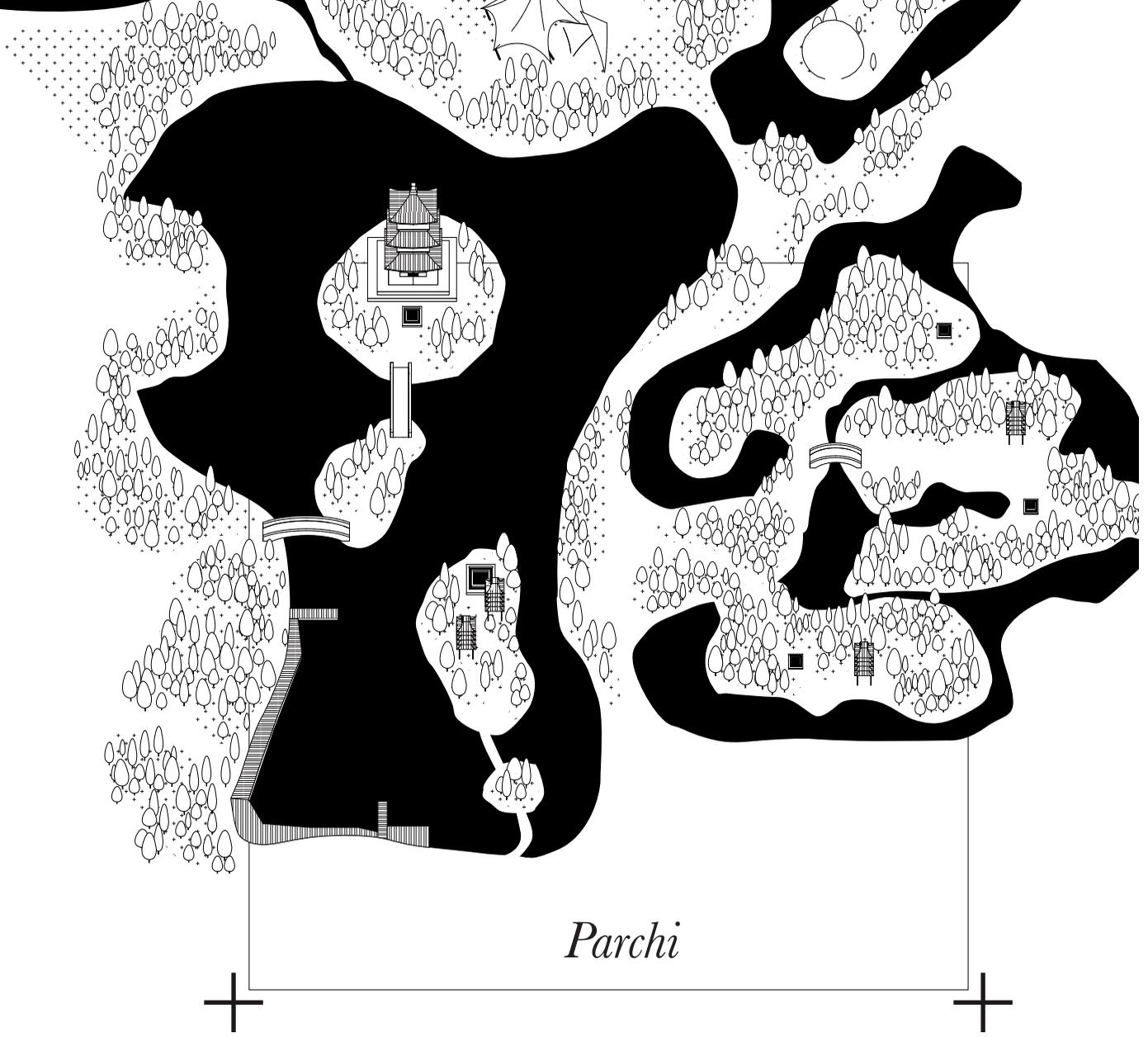
*Pudong, Ming Zhou Park*



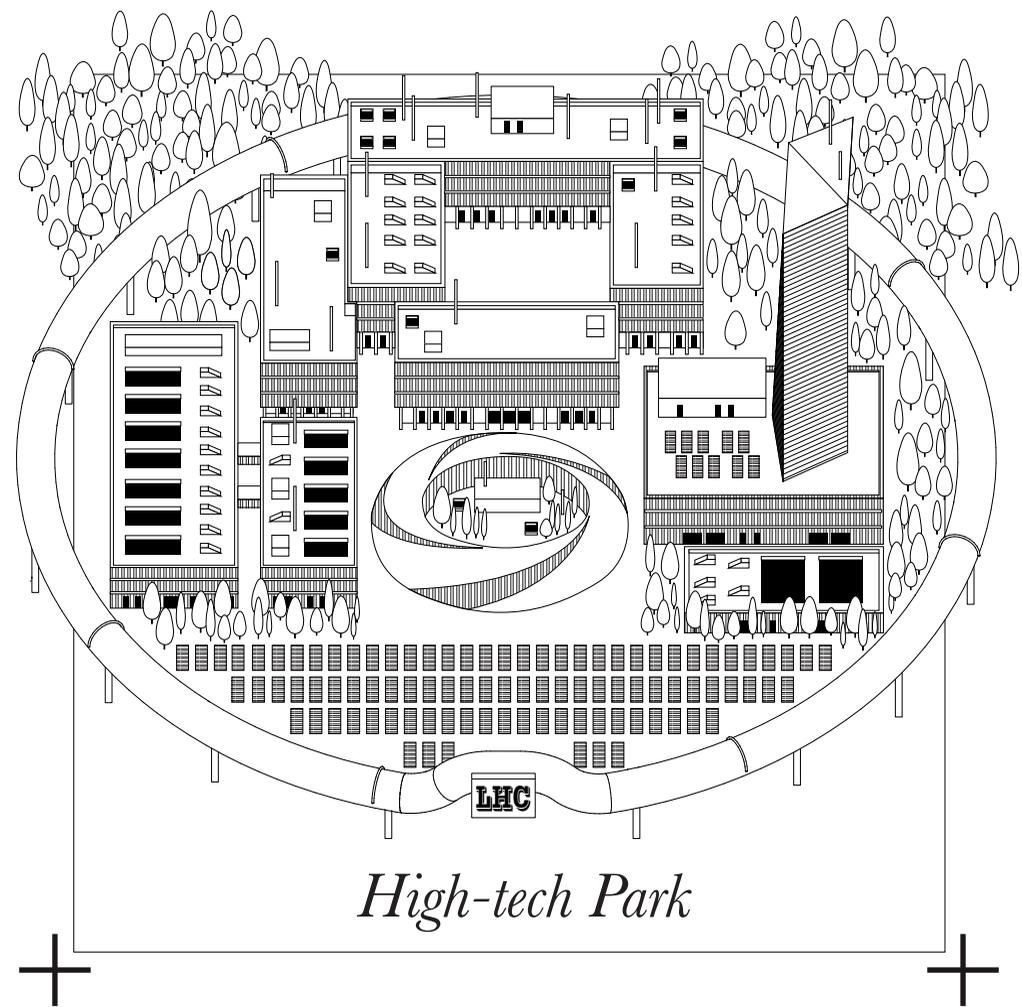
*Tianfu, Science City Xinglong Park*



*Lanzhou New Area, Binhu Lake*



**I** parchi raccolgono l'eredità dei vecchi giardini cinesi. Sono utilizzati come cinture verdi e per spezzare la congestione urbana offrendo ambienti per le attività ricreative. Anche questo elemento è risultato delle nuove abitudini della classe media cinese. Al loro interno grandi laghi e canali richiamano idealmente i giardini tradizionali riproposti all'interno dello scenario contemporaneo della città cinesi che li vendono, spesso portandoli come vessillo di una ritrovata direzione verde.



**G**li high tech park sono la nuova essenza dei nuovi piani di urbanizzazioni promossi dal governo centrale nel 2014. Nell'ottica delle riforme del "made in China 2025", che promuove "il superamento di un modello industriale basato su prodotti a basso costo, per iniziare a competere con le economie avanzate nella realizzazione di prodotti altamente tecnologici, questi parchi spuntano in tutte le new aree e non solo. L'avanzamento tecnologico delle industrie non viene seguito da quello urbanistico che rimane sostanzialmente uguale, fabbrica, unità abitative per i lavoratori, servizi essenziali, unica la novità è rappresentata dagli headquarters delle "nuove" industrie.

### 3.5 Xiong'an, il Masterplan

**I**l masterplan presentato dal ministero è un riassunto dei progetti finalisti del concorso e delle linee guida del bando. Il testo consta di 10 capitoli e vi sono descritte tutte le attività programmatiche che compongono e sostanziano la progettazione e costruzione dell'area dal 2018 al 2035. Le linee guida seguono il pensiero di Xi Jinping sulla visione della nuova Cina e il ruolo che avrà negli anni a venire, come anticipato nei capitoli precedenti.

La new area è strettamente collegata con il progetto della mega-regione e allo sviluppo dell'Hebei, provincia che forma un collare intorno a Pechino a nord, sud e ovest. Nel processo di sviluppo per Pechino, Xiong'an non è sola, ma a trenta chilometri a est dal centro della città si trova Tongzhou, il sito di delocalizzazione del governo municipale di Pechino. La combinazione di Xiong'an a sud-ovest e Tongzhou a est dovrebbe solle-

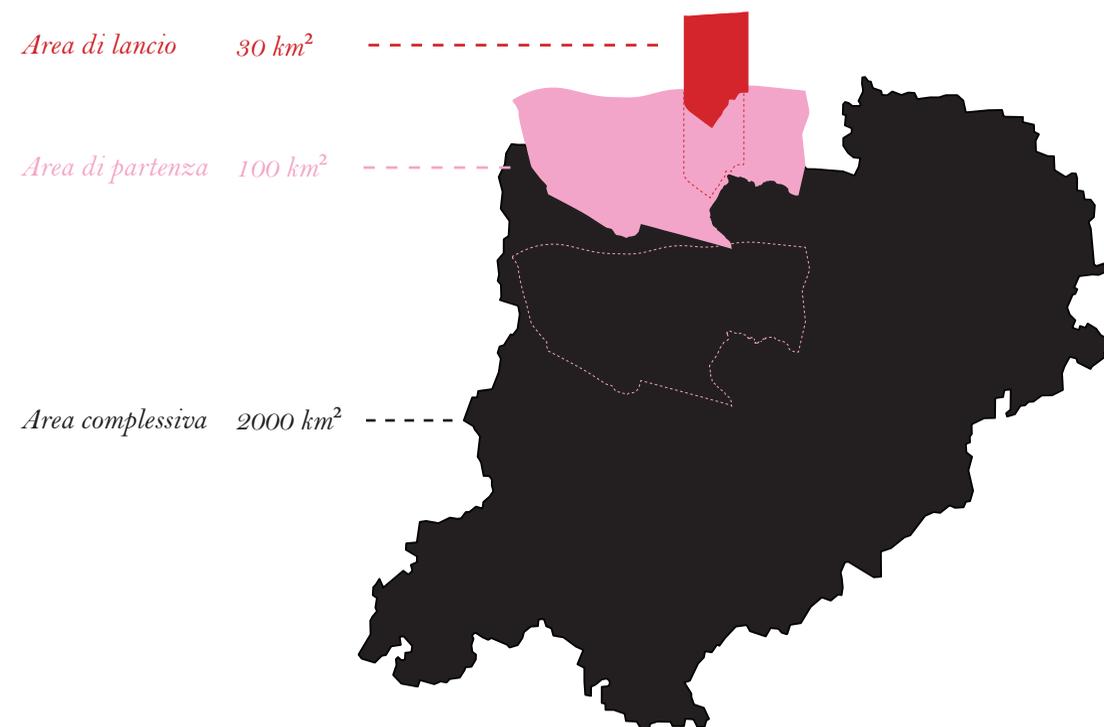
vare Pechino da parte della sua congestione e, con essa, dello stress ambientale, lasciando il centro storico della capitale agli organi centrali di Partito e di stato e alle istituzioni che servono i funzionari del governo centrale, inclusi istituti di ricerca e ospedali di alto livello.

Il piano per Xiong'an, proietta una futura Pechino come centro di stato, decorato da siti e monumenti storici<sup>1</sup>. Oltre a ciò non si sa ancora cosa resterà a Pechino, ma il termine "funzione non capitale" è entrato in vigore per indicare le organizzazioni che saranno obbligate a trasferirsi, con il loro personale, in aree periferiche. Oltre al governo municipale, le funzioni non capitali comprendono le imprese statali, i mercati all'ingrosso, le istituzioni finanziarie e alcuni ospedali, college e centri di ricerca, funzioni che non sono il "core" della capitale. Il futuro di Pechino è quindi legato alla

provincia di Hebei. Tuttavia, Hebei è storicamente meno sviluppato rispetto a Pechino e Tianjin, con numerose aree relativamente povere. Il sostegno allo sviluppo di Hebei è evidente, tra le altre cose, nel piano per le Olimpiadi invernali 2022: Zhangjiakou, nel nord dell'Hebei, è uno dei siti principali. Spostare le funzioni non capitali di Pechino nell'Hebei aumenterà anche gli investimenti e migliorerà le condizioni sociali e economiche nel processo di ridisegnare la mappa della regione della capitale. Il piano cerca di integrare e bilanciare la città-regione collegando Hebei, tramite Xiong'an, a Pechino. Analogamente alle nuove "metropoli" di Nanjing-Shanghai-Hangzhou e Shenzhen-Guangzhou-Zhuhai, la regione Jing-Jin-Ji è destinata a diventare una "area metropolitana" di livello mondiale. "La pianificazione del nuovo distretto di

Xiong'an è una sfida senza precedenti", così ha detto Yang Baojun numero uno del CAUPD a China News Weekly, "perché questo lavoro non servirà solo da modello e punto di riferimento per la pianificazione urbana della Cina nella nuova era, ma di diventare un modello da esportare anche al di fuori dei confini nazionali..."

In questo contesto si inserisce il Masterplan di Xiong'an, che fino al 2035 interesserà circa 2000 km quadrati. Questo primo documento si concentra sul New District di Xiong'an a sud della città di Roncheng, e presenta un agglomerato urbano compatto, se pur formato da 5 cluster ben differenti quello finanziario, culturale, universitario, delle public facilities e delle industrie high teck. Le direttive del Consiglio di Stato hanno posto limiti alle linee di sviluppo

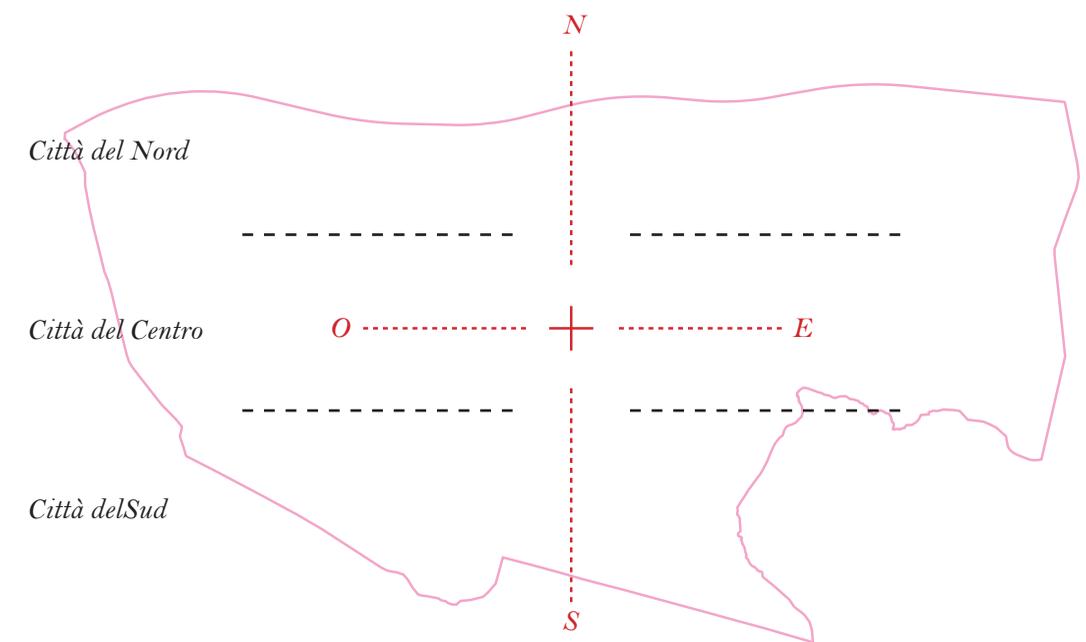


della città, sul numero degli abitanti che si aggirerà sui 2 milioni, sulla scala e sulla densità di popolazione per metro quadro, per controllare correttamente la scala di utilizzo del territorio, l'area di avvio è di 20-30 chilometri quadrati, l'area di partenza totale è di circa 100 chilometri quadrati e l'area di sviluppo a medio termine è di circa 200 chilometri quadrati, dividendo l'area in tre parti quella generale che comprende l'area nella sua totalità, l'area di partenza che sarà il distretto di Xiong'an vero e proprio e l'area di lancio che rappresenta la posa della prima pietra di Xiong'an.

L'ambito di estensione dell'Area di Partenza comprende villaggi nella città di Xiaoli, di Rongcheng, di Nanzhang, la Municipalità di Pingwang, le città di Dahe e di Liangmatai nella Contea di Rongcheng e la città di

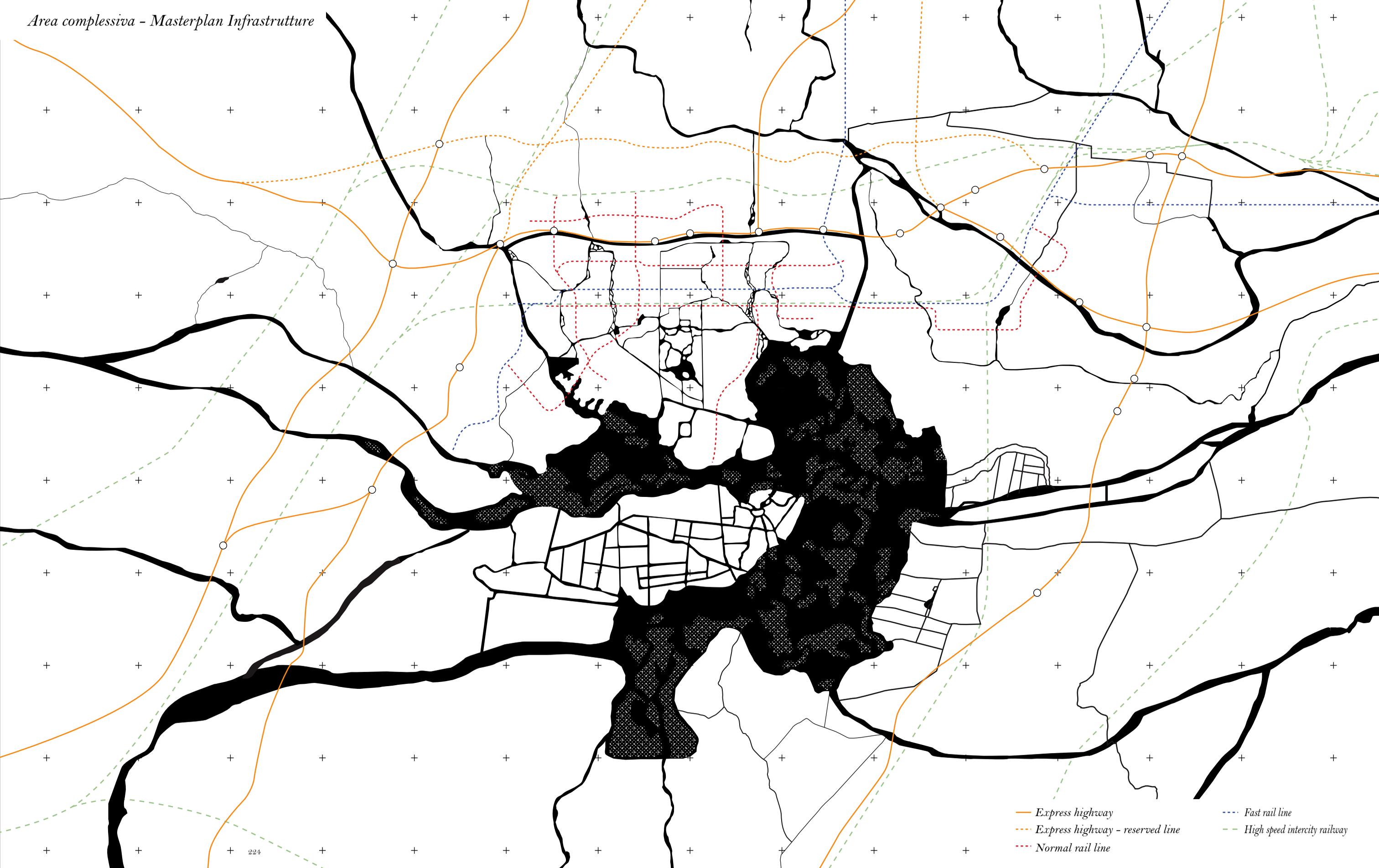
Dawang nella contea di Anxin. Con una popolazione prevista di 1 milione di abitanti, costituisce il primo spazio di sviluppo nella edificazione della Nuova Area e rappresenta un importante vettore territoriale designato e implementato da questa scelta: un importante centro di servizi pubblico per l'intera zona. Poi fino al 2035 verrà pianificata anche la restante parte dell'area fino a un massimo di 2.5 milioni di abitanti. Nella zona interessata dalla fase di avvio sono previsti cinque gruppi di costruzioni connessi da ferrovie ad alta velocità e da linee urbane.

L'intelaiatura iniziale dell'Area insiste su due assi: l'Asse centrale Nord-Sud per la nuova città e l'Asse Est-Ovest per i residenti.





- Area di nuova urbanizzazione
- Aree di futura urbanizzazione
- ▨ Zone di sviluppo naturalistico



- Express highway
- - - Express highway - reserved line
- - - Normal rail line
- - - Fast rail line
- - - High speed intercity railway

Quanto alle infrastrutture, la nuova stazione ferroviaria ad alta velocità si trova nel cuore dell'area di lancio e costituisce l'hub di trasporto principale nell'Area di partenza e anche l'accesso della nuova area per collegare Pechino, Tianjin e Hebei.

Le stazioni ferroviarie interurbane, predisposte lungo la linea metropolitana, offrono una eccellente praticabilità delle ferrovie urbane per le diverse direzioni e strade di collegamento di superficie e sotterranee.

In ogni caso, l'organizzazione del trasporto nell'area di partenza è dominata dal modello di mobilità "Trasporto pubblico + Circolazione pedonale", in modo da organizzare ferrovie urbane di alto livello e linee ad alta intensità di transito, istituendo un sistema di reti urbane sicure e indipendenti costituito da "una rete stradale stretta e densa". La città viene divisa in tre parti, la "città del nord" dove si concentra l'agglomerato urbano il vero e proprio "district di Xiong'an", la "città del centro", in prossimità del lago e la "città del sud" che comprende il lago e la città di Anxin.

La nuova città del nord, si sviluppa lungo due assi quello nord sud che taglia la parte centrale e lo collega idealmente alla montagna sacra di ..., e lungo l'asse est ovest sviluppa il new district di Xiong'an.

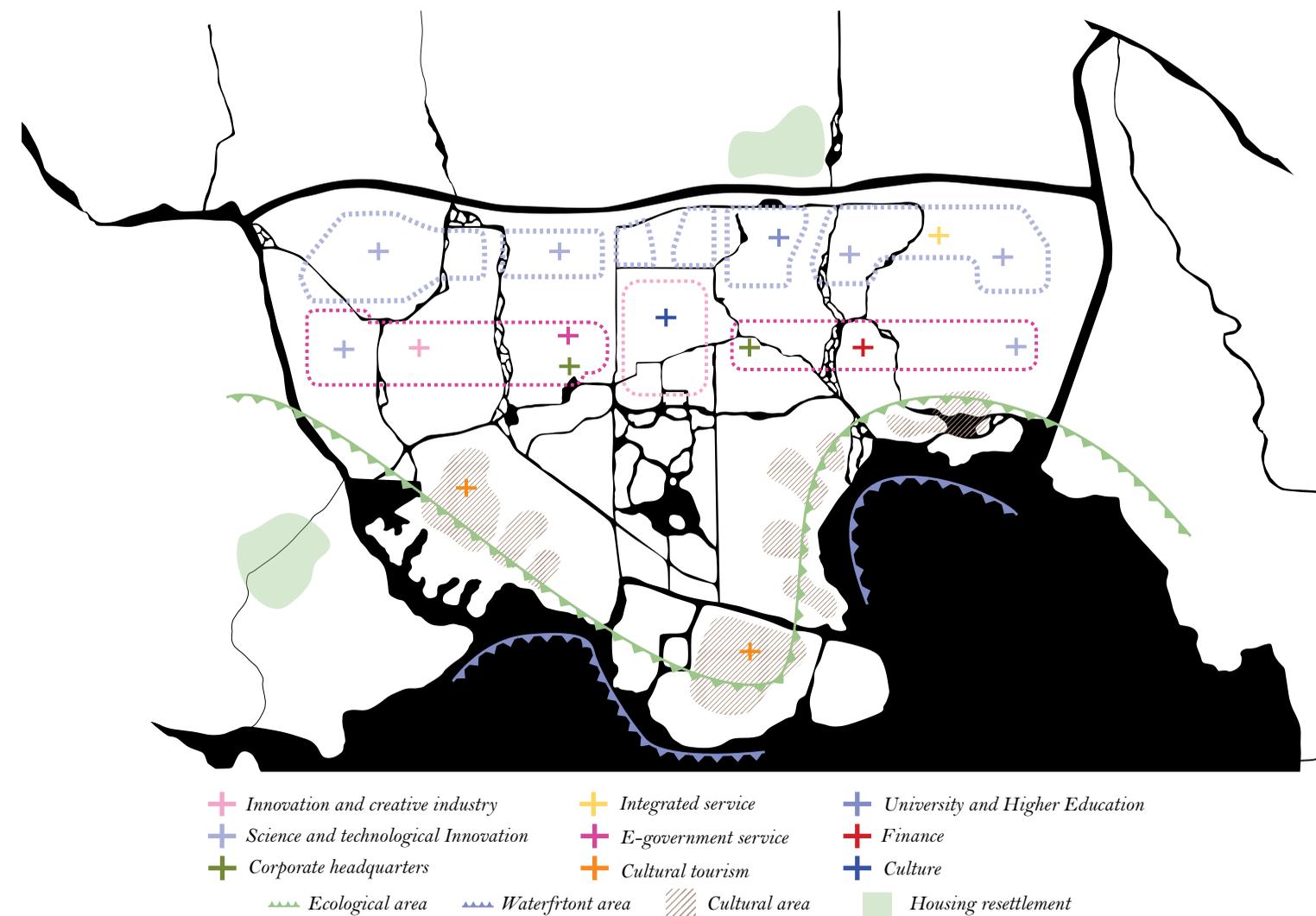
Comparando la nuova griglia con il tessuto esistente si notano subito le differenze di scala. Proprio come le altre new aree sarà fatta tabula rasa di ciò che c'è oggi, per poi recuperare una identità, una immagine (ri) costruendo alcune architetture che possano in qualche modo attrarre i curiosi, come per

esempio la ricostruzione di una parte della grande muraglia della dinastia Ming. Come si è visto, nella futura Xiong'an è presente un'area semi-rurale con una densità di popolazione relativamente bassa, che consente al governo di ridurre al minimo il risarcimento del terreno e i costi di trasferimento. Di fatto lo stato ha già acquistato i primi terreni agricoli e il governo è al lavoro sul reinsediamento degli agricoltori.

A settembre 2017 sono stati firmati i primi contratti di compensazione dei terreni con 240 famiglie di alcuni villaggi i quali vedono risalire la loro storia alla dinastia Ming (1644-1911).

Per bloccare lo sviluppo di nuovi terreni e impedire l'espansione o l'aggiunta alle abitazioni esistenti, i governi locali hanno istituito posti di blocco all'ingresso dei villaggi per intercettare i materiali da costruzione. La ragione per cui le persone potrebbero essere tentate di espandere le case destinate alla demolizione è che quando i residenti locali sono obbligati a trasferirsi per progetti di sviluppo statale, la dimensione del loro alloggio esistente determina l'importo del risarcimento (C. Cartier, 2017).

Nel documento ufficiale si parla di "... Mantenere il paesaggio naturale, creare un paesaggio idilliaco, evidenziando la memoria storica, le caratteristiche geografiche, le caratteristiche dei villaggi, facendo pieno uso di energia pulita, costruendo una solida infrastruttura ed un solido sistema di servizi²...". Nonostante questo, in sede di concorso, nella prima fase, e come confermato da alcuni membri del CAUPD, non si tengono



conto delle pre-esistenze e delle caratteristiche del terreno. Solo nella parte del lago Baiyangdian e del rapporto che deve avere con la città, si fa uso di determinate accortezze.

Come riporta Rupeng<sup>3</sup> una delle regole base della progettazione era "forbidden to enter the lake (Bayangdian), Shenlin Lake and Yidian Lake" rendendo lo sviluppo dello spazio urbano possibile solo al nord del lago, preservandolo e proteggendolo. Il pro-

blema è che negli ultimi quattro decenni, gli effimeri stagni di Baiyangdian si sono ridotti di oltre la metà della loro area storica (C. Cartier, 2017). Più di cento dighe sono state costruite a monte del fiume Hai e dei suoi affluenti per il controllo delle inondazioni, l'energia idroelettrica e i bacini idrici.

Quantità significative di acqua vengono assorbite dall'industria, incluse le fabbriche di plastica su piccola scala della zona. Dal 1983 al 1988, Baiyangdian era asciutto. Gli agri-



- Towns
- Villages



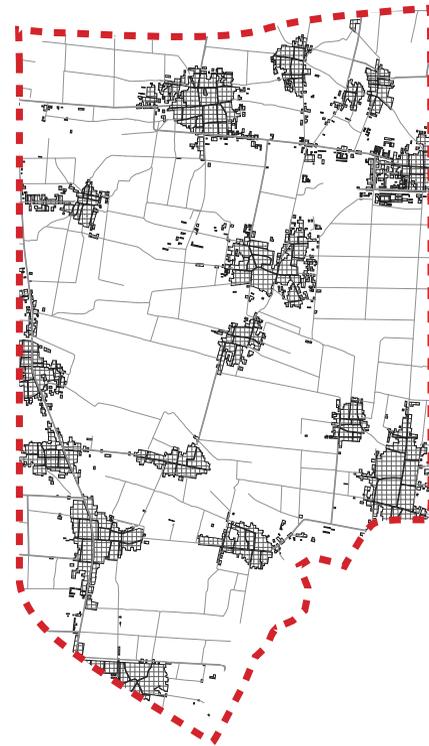
- ▣ Mixed use
- ▨ Residential
- ⋯ Office - Tertiary sector

coltori locali hanno bonificato ex litorali ed estratto le acque sotterranee per l'irrigazione. E oggi, come tante altre falde acquifere e in Cina, il lago è diventato pesantemente inquinato<sup>4</sup>. Il governo cinese ha annunciato uno sforzo decennale per bonificare Baiyangdian, ma un restauro affidabile richiederà molto tempo. Solo con il supporto del governo centrale è probabile che l'ecosistema di Baiyangdian possa essere ripristinato. Dal lago partiranno canali d'acqua che andranno ad avvolgere e tagliare il terreno dividendo la griglia della città in più parti, andando a creare, in prossimità del lago delle mini-isole. Queste vie d'acqua servono anche per favorire il drenaggio dell'acqua soprattutto di quella piovana in maniera tale da eliminare i problemi di inondazioni che affliggono i villaggi di Xiong'an. Questi canali d'acqua andranno a separare la parte centrale della città di Xiong'an richiamando "la Città Proibita".

L'Area di Lancio, al centro dell'Area di Partenza, avrà lo scopo di ospitare funzioni urbane quali l'amministrazione, il servizio pubblico e gli uffici finanziari. Oltre alle zone destinate all'innovazione e all'industria creativa, imprese culturali e blocchi residenziali, quest'area vedrà al suo interno il distretto finanziario (CBD). Una volta ultimata, sarà formata da lunghi viali verdi, foreste per garantire che la natura pervada la città e le impedisca di espandersi; "si delineerà, così, un disegno di città ripresa dall'antica Dinastia Dagu, che usava la morfologia urbana e i paesaggi per creare atmosfere uniche, mentre, come detto, la parte centrale richiamerà il disegno della

Città Proibita" dice Yang Baojun. Tutta la macchia urbana sarà circondata da zone verdi e da fitte foreste, piantate proprio in questi mesi in tutto il territorio della New Area.

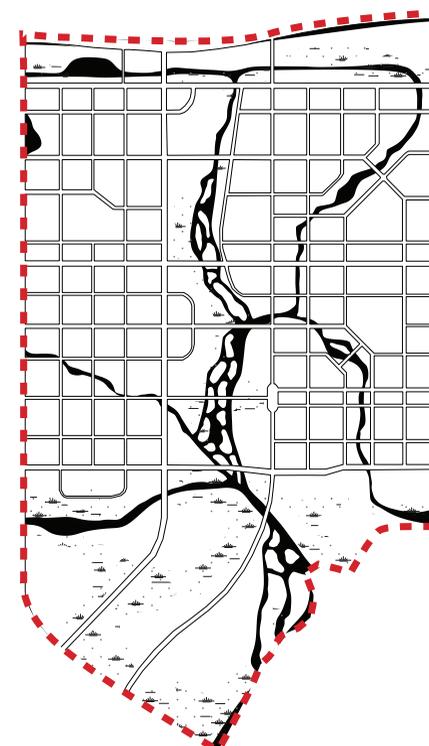
In tutto il documento ufficiale rilasciato dal governo, ci sono sempre richiami al costruire verde, all'integrazione tra l'urbano e la campagna, ma sono concetti, non c'è nulla di concreto. Così anche per il tema principale, ovvero fare di Xiong'an una Smart City. Anche qui il concetto è vago, però il CAUPD, in una intervista ci ha rilasciato, ha fatto sapere che negli studi preliminari per l'area hanno utilizzato i dati provenienti dagli smartphone per studiare il traffico nelle varie fasce orarie, così da proporre un



Area di lancio, stato di fatto

solido sistema di trasporto pubblico a guida autonoma.

I dati sono stati rilasciati da Baidu, la piattaforma cinese omologa dell'occidentale Google, che come il colosso di Mountain View, si occupa di esperimenti sulla guida autonoma. Oltre a Baidu saranno presenti altre aziende di alto livello tecnologico che includono Alibaba, China Mobile, China Telecom, Jingdong Finance, 360 Qihoo, Shenzhen Kuang-Chi, Tencent e People's Insurance Company. Oltre a queste ci sono altre diciannove imprese dello stato centrale, guidate dal Comitato statale per la supervisione e l'amministrazione delle attività, il braccio esecutivo del ministero dell'economia.



Area di lancio, Masterplan primo bando

Tutto ciò deve creare quella che il governo definisce la "qualità di Xiong'an", un nuovo modello nazionale, destinato non a favorire una mera espansione urbanistica di livello alto come è successo in precedenza, ma a costruire un nuovo sistema di propulsione economica.

Come per le altre New Area, per accelerare il processo economico si parte con la costruzione delle infrastrutture, infatti a maggio del 2018, quando era da poco stato rivelato il masterplan del governo, era già partita la costruzione della linea ferroviaria che collegherà in circa trenta minuti la città di Xiong'an a Pechino, Tianjin o Shijiazhuang. Tra le pertinenze della New Area è previsto anche il nuovo aeroporto internazionale di



Area di lancio, Masterplan secondo bando

Pechino Daxing, ancora in costruzione, a quarantasei chilometri di distanza. Il piano principale del primo bando presenta ancora caratteristiche che risentono del livello territoriale, geografico e, oltre alla griglia, vi sono le macro-funzioni tuttora troppo generiche.

La programmazione stilata prevede nel secondo bando un maggiore dettaglio, estendendosi su una scala maggiore. Si concentra sulla Starting Area, a est della “Città Proibita”. Si può notare già una più netta divisione della griglia e delle funzioni sicuramente più specifiche. Si rileva che la griglia dell’isolato, pur mantenendo le dimensioni del blocco cinese, sarà più permeabile al passaggio dei mezzi e delle persone. Nella stesura definitiva dell’elaborato, purtroppo, i dati disponibili per questo secondo bando non sono numerosi e sono stati acquisiti per vie traverse e non per i canali ufficiali. Dopo il secondo bando ve ne sarà un terzo, ed ultimo, scendendo di dettaglio e andando a vedere i singoli blocchi della griglia.

Le narrative del piano seguono uno schema prevedibile: annuncio ufficiale, clamorosa conferma nei media nazionali, seguita da una circolazione ripetitiva sulla stampa internazionale (riferita in modo selettivo dai media cinesi per rafforzare il messaggio interno). Rapporti periodici di “progresso”, “avanzamento” e “accelerazione della costruzione” aiutano a mantenere alto il livello di attenzione. Tale pubblicità mira anche a convincere le persone a fare la propria parte, sono presenti nell’area una miriade di cartelloni di propaganda che invitavano la

gente a costruire un futuro ecologico e migliore, anche se poi queste persone che oggi vi abitano, non faranno parte della futura new area. Lo stato del partito ha bisogno di mantenere la narrazione senza macchia, trascinando gli interessi di tutte le parti, nazionali e internazionali. L’annuncio di una nuova “zona” o “area” ha scatenato una frenesia di storie di media, per l maggiorparte positivi, sull’ultimo megaprogetto della Cina, mascherando la realtà delle condizioni locali.

Anche se la retorica ufficiale dei media paragona Xiong’an New Area a Shenzhen e Pudong - gli ultimi due hanno origini, condizioni, funzioni e obiettivi diversi. Shenzhen è stata la prima vetrina di Deng Xiaoping per la riforma economica. Pudong era il progetto di punta di Jiang Zemin. Xiong’an è il progetto della firma di Xi Jinping, ma a differenza degli altri due è un progetto guidato direttamente dal Comitato Centrale del PCC. Questa è la prima volta che una “nuova area” è stata ufficialmente allineata con il Comitato centrale.

Le relazioni di governo su Xiong’an ne accrescono l’importanza politica e danno sostegno al suo sviluppo economico. Shenzhen era una zona agricola lungo il confine di Hong Kong, e Pudong era un terreno agricolo alla periferia di Shanghai, in origine meno della metà delle sue dimensioni attuali.

Mentre le loro economie crescevano, il partito approvava la loro espansione territoriale. Xiong’an, al confronto, inizia comprendendo tre contee e con un chiaro sviluppo

territoriale. Xiong’an è un progetto politico di alto livello senza precedenti.

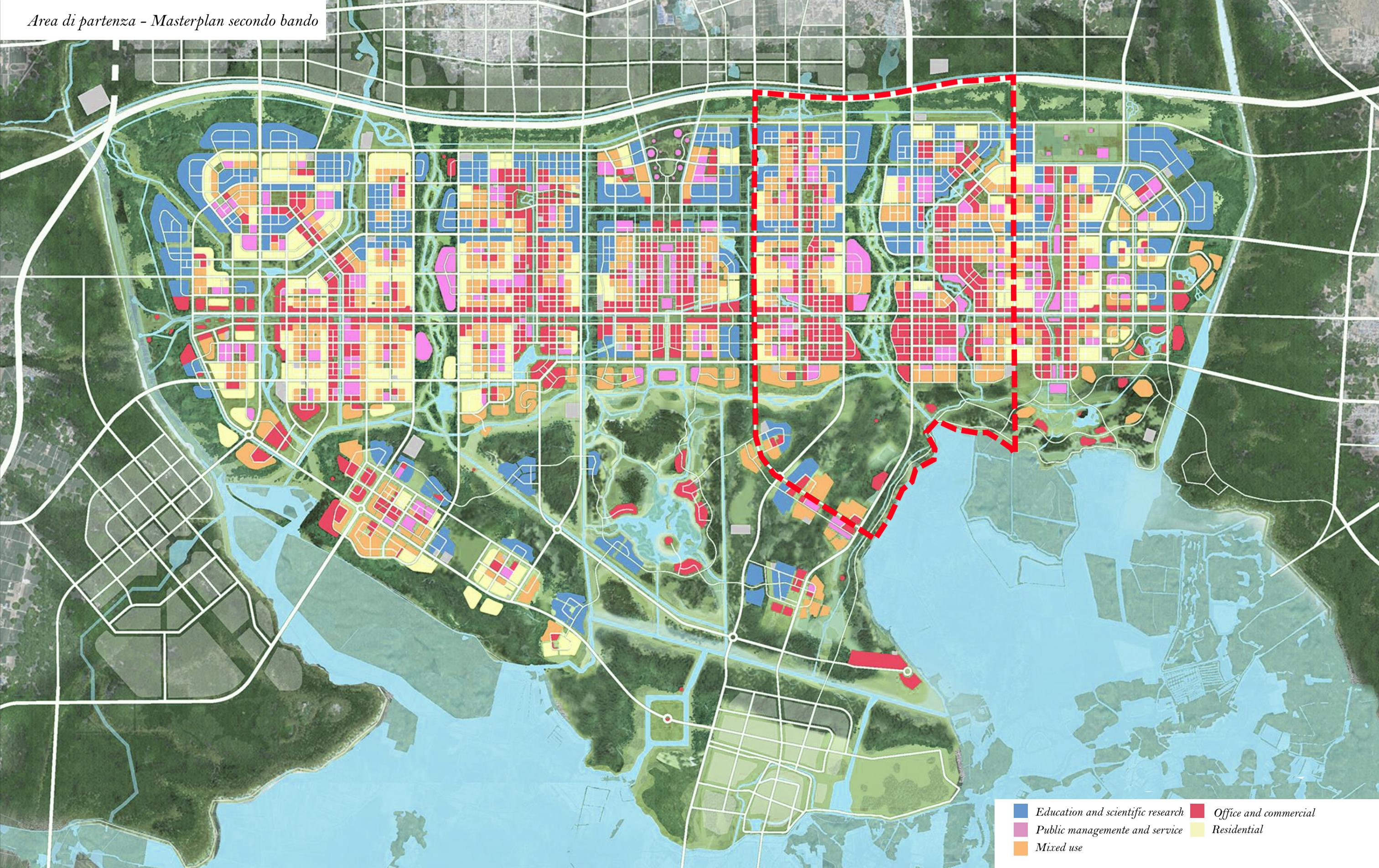
Se Xiong’an avrà successo, “dipenderà da quanto sono grandi gli sforzi, quanto è ferma la risoluzione e quanto può essere forte il meccanismo di monitoraggio”(C. Carter,2017). Dato che Xi Jinping è così personalmente investito nel progetto, si può supporre che questi saranno sostanziali. Xiong’an è solo l’ultimo deposito dei “sogni” ufficiali dello Stato-Partito. In realtà, rappresenta un nuovo caso di come la Cina cambia territorio amministrativo subnazionale per promuovere lo sviluppo economico.

1 Carolyn Cartier, *Magic Cities, Future Dreams - Urban Contradictions*, China Story Yearbook 2017, Prosperity

2 Traduzione fatta dagli autori del documento di “*Planning’s outline of Xiong’an New District*” pubblicato il 21 aprile del 2018 dal CAUPD.

3 [www.research.cicc.com/en/disclosure/general.xhtml](http://www.research.cicc.com/en/disclosure/general.xhtml), Dom Fitzimmons, Robert Parker, Ying Zhang, consultato il 20/09/2018

4 Zhuang, Changwei & Ouyang, Zhiyun & Xu, Weihua & Bai, Yang & Zhou, Weiqi & Zheng, Hua & Wang, Xiaoke (2010), *Impacts of human activities on the hydrology of Baiyangdian Lake*, China Environmental Earth Sciences. 62.



- Education and scientific research
- Public management and service
- Mixed use
- Office and commercial
- Residential

## Bibliografia

- Bai, X., Shi, P., & Liu, Y. (2014). *Society: Realizing China's urban dream*. Nature News, 509 (7499), 158.
- Brandi, C., & Oliva, A. B. (2017), *Diario cinese*, Elliot.
- Brenner, N., & Schmid, C. (2015). *Towards a new epistemology of the urban?*. City, 19(2-3), 151-182.
- Brenner, N., & Keil, R. (2014). *From global cities to globalized urbanization*. *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation*, 3, 1-17.
- Bonino M., Governa F., Sampieri A., (2018), *Into the New. Esplorare le new towns cinesi*, in *Territorio*, vol.85, pp. 21-39.
- Campanella, T. J. (2012), *The concrete dragon: China's urban revolution and what it means for the world*, Princeton Architectural Press, New York.
- C. Cartier (2017), *Magic Cities, Future Dreams - Urban Contradictions*, China Story Yearbook 2017, Prosperity, Australia.
- Chen, Y. (2007). *Shanghai Pudong: urban development in an era of global-local interaction* (Vol. 14). IOS Press. de Jong, M., Yu, C., Joss, S., Wennersten, R., Yu, L., Zhang, X., & Ma, X. (2016). *Eco city development in China: addressing the policy implementation challenge*. *Journal of Cleaner Production*, 134, 31-41.
- Chen, G., & Chun, T. (2007), *Può la barca affondare l'acqua?: vita dei contadini cinesi*, Marsilio, Venezia.
- Cheng, H., Liu, Y., He, S., & Shaw, D. (2017). *From development zones to edge urban areas in China: A case study of Nansha, Guangzhou City*, in *Cities*, 71, 110-122.
- Cheshmehzangi, A. (2016), *China's New-Type Urbanisation Plan (NUP) and the foreseeing challenges for decarbonization of cities: a review*, *Energy Procedia*, 104, 146-152.
- Den Hartog H. (2010), *Shanghai New Towns: Searching for Community and Identity in a Sprawling Metropolis*, Rotterdam, 010 Publishers..
- Del Monaco, A. I. (2016), *From the Greater Beijing to Jing-Jin-Ji: a new northern Chinese megalopolis*, *L'architettura delle città-The Journal of the Scientific Society Ludovico Quaroni*, 5(8).
- De Jong, M., Yu, C., Joss, S., Wennersten, R., Yu, L., Zhang, X., & Ma, X. (2016), *Eco city development in China: addressing the policy implementation challenge*, *Journal of Cleaner Production*, 134, 31-41.
- Elmqvist, T., Fragkias, M., Goodness, J., Güneralp, B., Marcotullio, P. J., McDonald, R. I., ... & Wilkinson C. (2013), *Urbanization, biodiversity and ecosystem services: challenges and opportunities: a global assessment*, Springer.
- Fang, C., & Yu, D. (2016). *China's New Urbanization: Developmental Paths, Blueprints and Patterns*. Springer.
- Fazzari, N. (2014). *Tre uomini fanno una tigre. Viaggio nella cultura e nella lingua cinese*, Instar libri, Torino.
- Friedmann J. (2005), *Globalization and the emerging culture of planning*, *Progress in Planning*, 64(3), 183-234.
- Friedmann J. (2007), *Reflections on Place and Place-making in the Cities of China*, *International journal of urban and regional research*, 31(2), 257-279.
- Friedmann, J. (2006), *Four theses in the study of China's urbanization*, *International journal of urban and regional research*, 30(2), 440-451.
- Garrick, J., & Bennett, Y. C. (2016), *China's Socialist Rule of Law Reforms Under Xi Jinping*. Routledge.
- Guo, R. (2013), *Regional China: a business and economic handbook*, Springer.
- Hartmann R., Wang, J. A., Ye, T. (2014). *A Comparative Geography of China and the US* (Vol. 109), Springer.
- Hassenpflug, D. (2011), *The Urban Code of China*, Birkhäuser Verlag, Basilea.
- Hidalgo Martinez, M. A. (2015), *Infrastructure development in China: the six roads of Chongqing* (Doctoral dissertation).
- Hidalgo Martinez, M. , & Cartier, C. (2017), *City as province in China: the territorial urbanization of Chongqing*. *Eurasian Geography and Economics*, 1-30.
- Huan, G. (1986), *China's open door policy, 1978-1984*, *Journal of International Affairs*, 1-18.

- Hurst W., Sorace C. (2016), *China's Phantom Urbanization and the Pathology of Ghost Town*, in *Journal of Contemporary Asia*, vol.46, pp. 304-322.
- Lee, C. C. (2016), *Common Frameworks-Rethinking the Developmental City in China*, Harvard University Press.
- Lefebvre, H. (2003), *The urban revolution*, University of Minnesota Press.
- Li, L., (2015). *Urban restructuring and new area strategy in transitional China: the case of Chongqing*, HKU Theses Online (HKUTO).
- Li, Y., & Wu, F. (2012), *The transformation of regional governance in China: The rescaling of statehood*, *Progress in Planning*, 78(2), 55-99.
- Li, L. (2015), *State rescaling and national new area development in China: the case of Chongqing Liangjiang*, *Habitat International*, 50, 80-89.
- Lincoln, T., & Tao, X., (2017), *The habitable city of China: urban history of the Twentieth Century*, Palgrave, New York.
- Liu, L., (2012), *The Development Strategy of New Urban Areas*, in *Urban Insight*, vol.3, pp.158-164.
- Liu J., Xu G., (2017), *A policy discourse on new town development in contemporary China*.
- Long H., Liu Y., Li X., Chen Y. (2010), *Building new countryside in China: A geographical perspective*, *Land Use Policy* 27, 457-470.
- Looney, K. - Rithmire, M. E. (2016). *Urbanization with Chinese characteristics? China's gamble for modernization*.
- Lu, D. (2006), *Remaking Chinese urban form: modernity, scarcity and space, 1949-2005*. Routledge, London and New York.
- Yang, X., Day, J., & Han, S. S. (2015), *Urban peripheries as growth and conflict spaces: The development of new towns in China*, in *Population Mobility, Urban Planning and Management in China* (pp. 95-112). Springer International Publishing.
- Ye, L. (2014), *State-led metropolitan governance in China: Making integrated city regions*, *Cities*, 41, 200-208.
- Ye, L. (2018), *Urbanization and Urban Governance in China*, Palgrave, New York.
- Ying W., Ducksoo K., Taewon K. (2014), *Research on Development Policies of Zhoushan New Area*.
- Yeung, Y. M. (2011), *Rethinking Asian cities and urbanization: Four transformations in four decades*, *Asian Geographer*, 28(1), 65-83.
- Yue, W., Fan, P., Wei, Y. D., & Qi, J. (2014), *Economic development, urban expansion, and sustainable development in Shanghai*, *Stochastic environmental research and risk assessment*, 28(4), 783-799.
- Cham Kam Wing (1994), *Cities with invisible wall: Reinterpreting urbanization in Post 1949 China*, Oxford university Press. Hong Kong.
- Madden, D. J. (2012), *City Becoming World: Nancy, Lefebvre, and the Global—Urban Imagination*. *Environment and Planning D: Society and Space*, 30(5), 772-787.
- Mars, N., & Hornsby, A. (2008), *The Chinese dream: a society under construction*, 010 Publishers.
- Marucci G. (2018), *Cemento rosso - Il secolo cinese, mattone dopo mattone*, Mimesis Editore.
- Marcuse, P., Kempen, R. van (2000), *Globalizing cities: a new spatial order?*, Blackwell, Oxford.
- McKinnon, M. (2011), *Asian cities: globalization, urbanization and nation-building*, Nias Press.
- Pannell, C. W. (2002), *China's continuing urban transition*, *Environment and Planning A*, 34(9), 1571-1589.
- Pow C.P. (2015), *Urban dystopia and epistemologies of hope*. *Progress in Human Geography*, Vol. 39(4) 464-485.
- Qiu S., Yue W., Zhang H., (2017), *Island ecosystem services value, land-use change, and the national New Area Policy in Zhoushan Archipelago, China* in *Island Studies Journal*, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, Canada.
- Ren, X. (2013), *Urban China*, Polity Press, Cambridge, UK and Malden, MA.
- Roy A., Ong A. (2011), *Wording cities, asian experiments and the art of being global*, Blackwell
- Rowe, P. G., Forsyth, A., & Kan, H. Y. (2016), *China's Urban Communities: Concepts, Contexts, and Well-being*, Birkhäuser.
- Sang, B. X. (1993), *Pudong: Another Special Economic Zone in China--An Analysis of the Special Regulations and Policy for Shanghai's Pudong New Area*, *Nw. J. Int'l L. & Bus.*, 14, 130.
- Sassen, S. (2004), *The global city: Introducing a concept*, *Brown J. World Aff.*, 11, 27.
- Shao, Zisheng. 2015. *The New Urban Area Development: A Case Study in China*. Berlin: Springer.
- Shen L., Jiang S., Yuan H. (2012), *Critical indicators for assessing the contribution of infrastructure projects to coordinated urbanrural development in China*, *Habitat International* 36, 237-246.
- Szczudlik-Tatar, J. (2013), *China's New Silk road diplomacy*.
- Swaine M. D. (2015). *Chinese views and commentary on the 'One Belt, One Road' initiative*, in "China Leadership Monitor", 47(2), 3.
- Tan, Xuewen. (2006), *New Town Policy and Development in China*, *The Chinese Economy* 43 (3): 47-58.
- Tang, Z. (Ed.), (2017), *China's Urbanization and Socioeconomic Impact*, Springer, Singapore.
- Taylor, J. R. (2015), *The China dream is an urban dream: Assessing the CPC's national new-type urbanization plan*, *Journal of Chinese Political Science*, 20(2), 107-120.
- Twelfth five-year national plan*, ISOCARP. Review, 2014.

Zhuang, C., Ouyang, Z., Xu, W., Bai, Y., Zhou, W., Zheng, H., & Wang, X. (2011), *Impacts of human activities on the hydrology of Baiyangdian Lake, China*, Environmental Earth Sciences, 62(7), 1343-1350.

Wang, J., & Wang, X. (2015), *New urbanization: A new vision of China's urban-rural development and planning*, *Frontiers of Architectural Research*, 4(2), 166-168.

Xuwen Tan (2010), *New-Town Policy and Development in China*, *The Chinese Economy*, 43:3, 47-58.

Xu, X. (2016), *Formation and restructuring of state space in China: a case study of Tianjin Binhai new area* (Thesis), University of Hong Kong, Pokfulam, Hong Kong SAR.

Vogel, R. K., Savitch, H. V., Xu, J., Yeh, A. G., Wu, W., Sancton, A., ... & Shen, J. (2010). *Governing global city regions in China and the West*. *Progress in Planning*, 73(1), 1-75.

Zhang, W. P., (2009), *Invisible Logic*, Hong Kong, as the Asian Culture of Congestion, Southeast University Press.

Zhang, W.W. (2000), *Transforming China: Economic Reform and Its Political Implications*, Basingstoke: Macmillan Press.

Zhai, H. (2012), *Shanghai Pudong – A missed opportunity for metropolitan China*.

Zhu, H., Qian, J., & Gao, Y. (2011), *Globalization and the production of city image in Guangzhou's metro station advertisements*, *Cities*, 28(3), 221-229.

Zhu, X., & Sun, B. (2009), *Tianjin Binhai new area: A case study of multi-level streams model of Chinese decision-making*, *Journal of Chinese Political Science*, 14(2), 191-211.

Zhou Y., Lin V., Yu D. (2017), *Synergetic Development in the Beijing-Tianjin-Hebei Region: An international Comparative Perspective*, The Boston Consulting Group & China Development Research Foundation.

Wang L., Kundu R., Chen X. (2010), *Building for what and whom? New town development as planned suburbanization in China and India*, *Urban Sociology*, Volume 10, 319-345.

Wang, Y., & Zhang, X., *Urban China's Rural Fringe: Actors, Dimensions and Management Challenges*, Routledge, London and New York.

Wakeman, R. (2016), *Practicing utopia: an intellectual history of the new town movement*, University of Chicago Press.

Wei, Y. D., & Ye, X. (2014), *Urbanization, urban land expansion and environmental change in China*, *stochastic environmental research and risk assessment*, 28(4), 757-765.

Windsor-Liscombe R. (2006), *The Ideal City, A Discussion Paper in Preparation for the World Urban Forum 2006*, Catalogue number: Iu92-4/7-2004E ISBN: 0-662-36704-9

Wu, J., & Barnes, T. (2008), *Local planning and global implementation: foreign investment and urban development of Pudong, Shanghai*, *Habitat international*, 32(3), 364-374.

Wu, F., Xu, J., & Yeh, A. G. O. (2006), *Urban development in post-reform China: State, market, and space*, Routledge, London and New York.

Wu, F., (2007), *China's emerging cities: the making of new urbanism*, Routledge, London and New York.

Wu, F. (2016), *China's emergent city region governance: a new form of state spatial selectivity through state orchestrated rescaling*, *International Journal of Urban and Regional Research*, 40(6), 1134-1151.

## Sitografia

- Baculinao E., *Jing-Jin-Ji: China Planning Megalopolis the Size of New England*, www.nbc-news.com consultato il 10/10/2018.
- Bosso P., *I nuovi enormi investimenti della Cina in Africa*, www.ilpost.it, consultato il 18/10/2018.
- Buckley C., *Xi Jinping Thought Explained: A New Ideology for a New Era*, www.nytimes.com, 24/09/2018.
- Cheng L.; Gary X., *A brave new world: Xi's Xiong'an*, www.brookings.edu, consultato il 05/10/2018
- Gabanelli M., *Cina via della seta silk road 1000 miliardi investimenti infrastrutture europa*, www.corriere.it.dataroom, consultato il 10/10/2018
- Gao Y., *Go-west project dusts itself off in arid plateau*, www.chinadaily.com.cn, consultato il 02/12/2017.
- Hepard W., *The impact of chinas new urbanization plan could be huge*, www.forbes.com, consultato il 14/09/2018.
- Li C., *China Moves to Halt 'Weird' Architecture*, www.nytimes.com, consultato il 5/09/2018.
- Li J., *Can China's Xiong'an New Area really live up to its billing as the 'city of the future'?*, www.scroll.in, consultato il 1/12/2018.
- Kyle J., *Forging a Metropolis: State-led Urban Development in Xi'an, China*, wcfia.harvard.edu, consultato il 12/12/2017.
- Jacob S., *La Cina sta praticando il "più grande esperimento economico nella storia moderna: creare un'economia di mercato controllata dallo Stato*, www.businessinsider.com, consultato il 15/09/2018
- Johnson I., *As Beijing Becomes a Supercity, the Rapid Growth Brings Pains*, www.nytimes.com
- Moses R.L., *What to make of Xi Jinping's maoist*, The Wall Street Journal consultato il 8/09/2018.
- Phillips T., *China goes west: a ghost city in the sand comes to life*, www.theguardian.com, consultato il 10/12/2017.
- Moulton E., *China is creating a new supercity that is 17 times the size of Sydney*, www.news.com.au, consultato il 28/09/2018.
- Ramzy A., *Xi Jinping calls for artists to spread chinese value*, sinosphere.blogs.nytimes, consultato il 16/10/2018.
- Repellino M.P., *Chinese New Towns ieri e oggi, dall'ibrido storico al green*, www.ilgiornale-dell'architettura, consultato il 20/07/2018.
- Taylor A., *Can China's New Urbanization Plan Work?* www.thediplomat.com, consultato il 10/11/2018.
- Tanjie M., *China's New Megacity: The Anti-Beijing*, foreignpolicy.com, consultato il 25/09/2018
- Termine L. *La Cina dopo la crisi globale: il "New Normal" di Xi Jinping*, www.pandorarivista.it, consultato il 23/09/2018.
- Tiezzi S., *China's New Urbanization Plan*, www.thediplomat.com, consultato il 9/11/2018
- Van Mead N., *China in africa win win development or a new colonialism*, www.theguardian.com, consultato il 5/10/2018
- Xinhua, *Xi Jinping and His Era: Architect of Modernization for New Era*, www.globaltimes.cn, consultato il 17/10/2018.
- Xiong'an New Area to Yangtze River Delta come? Zhoushan Islands will be trillion-level trade*, www.westdollar.com, consultato il 4/05/2018
- Zhang J., Yang J., *Guizhou to become China's 'Big Data Valley'*, www.chinadaily.com.cn, consultato il 2/02/2018.
- Zhu C., Zhang X., *Dalian's Jinpu New Area attracts major player*, consultato il 20/01/2018.

Wang L., Chen L., *The impact of new transportation modes on population distribution in Jing-Jin-Ji region of China*, [www.nature.com](http://www.nature.com), consultato il 20/4/2018.

Westcott B., *Socialism with Chinese characteristics? Beijing's propaganda explained*, [www.CNN.com](http://www.CNN.com), consultato il 12/03/2018.

Willett M., *Xi-Jinping hates weird architecture*, [www.businessinsider.com](http://www.businessinsider.com) consultato il 10/09/2018.

*Guian New Area*, [www.eguizhou.gov.cn](http://www.eguizhou.gov.cn), consultato il 10/01/2018.

*Fifth State-level new area located in Lanzhou*, [www.chinadaily.com.cn](http://www.chinadaily.com.cn), consultato il 02/12/2017.

*Xi'an New Area*, [en.xixianxinqu.gov.cn](http://en.xixianxinqu.gov.cn), consultato il 20/03/2018

*Xiangjiang New Area*, [www.govt.chinadaily.com.cn](http://www.govt.chinadaily.com.cn), consultato il 05/09/2018