il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



La rete della città di sotto per la promessa urbana cinese

La rete della città di sotto per la promessa urbana cinese

L'abnorme crescita delle megalopoli è legata alla realizzazione delle infrastrutture sotterranee

Le recenti informazioni che arrivano dalla Cina colpita dall'epidemia di coronavirus ci ricordano le contraddizioni che affliggono il paese asiatico, dove trasformazioni rapidissime convivono con pratiche che indicano una resistenza alla modernizzazione delle città. **Le megalopoli cinesi sono cresciute con una velocità senza precedenti**; nel solo decennio 2000-2010 nella regione del delta del fiume Yangtze, che ha Shanghai come centro principale, è stata urbanizzata una superficie pari a 88 volte quella di Manhattan, nell'area attorno a Pechino e Tianjin una superficie pari a 32 Manhattan e nel delta del Fiume delle perle a 28. Ogni anno, **dal 2003 ad oggi**, in Cina sono stati realizzati, in media, **più di 100 edifici all'anno di altezza superiore ai 150 metri**, e oggi il paese asiatico è leader mondiale per numero di grattacieli, contandone più del doppio degli Stati Uniti, secondi in classifica. Tuttavia, le esibizioni di ultra-modernità degli skyline asiatici si scontrano con pratiche quotidiane lontane dall'immagine della

metropoli asettica.
Abbiamo visto in questi giorni come in città che superano i 10 milioni di abitanti convivono, nello stesso paesaggio urbano, torri alte di più di 400 metri e mercati in cui vengono venduti animali vivi, in condizioni igieniche quantomeno discutibili. È naturale che in questa fase di transizione l'immagine della città funzionale, in contrapposizione con un passato di disordine e igiene precaria, sia un leitmotiv della rappresentazione e promozione delle aree di nuova costruzione in Cina. Questo aspetto appare particolarmente rilevante se, anziché misurare la città cinese attraverso le sue immense arterie stradali, proviamo a guardarla da sotto.
Infatti, se le immagini degli affollati skyline cinesi o delle distese a perdita d'occhio del costruito delle metropoli sono ormai familiari, c'è **un aspetto decisamente meno visibile dell'urbanizzazione cinese che rende possibile il funzionamento delle città e anticipa la costruzione delle torri che popolano oggi il nuovo paesaggio urbano**, ovvero quanto sta sotto il piano stradale e gli edifici. La costruzione delle nuove aree urbane è, in primo luogo, **un'immensa operazione d'infrastrutturazione sotterranea**, che risulterà completamente nascosta agli occhi di chi cammina al livello della strada.
La Cina investe poderose risorse nell'infrastrutturazione e nella costruzione di reti tecnologiche. La realizzazione d'infrastrutture moderne ha permesso a centinaia di milioni di cinesi (100 milioni solo tra fine anni '90 e il 2005) l'accesso ad utenze domestiche: acqua, fognature, elettricità e telecomunicazioni, in luoghi dove erano completamente assenti o molto deficitarie. La promessa urbana cinese passa attraverso la realizzazione di reti che rendono le nuove città efficienti e pulite agli occhi dei nuovi abitanti, in contrasto con le carenze igieniche strutturali che erano ordinarie nelle agglomerazioni di 20-30 anni fa e che ancora affliggono i villaggi rurali.

New towns da primato

L'enfasi che viene riservata alle reti sotterranee nelle narrazioni della promessa urbana cinese è immediatamente percepibile visitando una delle tante new towns in cantiere nel paese asiatico, o sfogliando le brochure promozionali dei nuovi insediamenti. Nel cantiere di **Zhaoqing New Area**, che nelle intenzioni delle autorità locali raddoppierà la città di Zhaoqing, nel Guangdong, è allestito un **prototipo in scala 1:1 di una sezione di un canale infrastrutturale sotterraneo**. Così, gli investitori e i futuri abitanti possono osservare, assieme ad una mappa

della futura rete, come sarà realizzato il sistema che raccoglie tutte le canalizzazioni urbane. Il modello in scala reale e le informazioni sulle modalità costruttive e di manutenzione sono presentati come una garanzia di modernità ed efficienza della nuova Zhaoqing. Inoltre, è questo l'unico momento in cui è effettivamente esperire un elemento che sarà poi completamente occultato. L'ordine e l'invisibilità dell'infrastruttura della nuova città costituisce infatti l'opposto del disordine e della visibilità dei grovigli di cavi e tubi che s'incontrano nelle strade della vecchia città.

Se Zhaoqing racconta il caso della media città di provincia, **Tongzhou**, invece, rappresenta il tassello più recente del piano di suburbanizzazione e decentramento di Pechino. A Tongzhou sono in corso di trasferimento gli uffici della Municipalità della capitale, ed è attualmente in costruzione il più ambizioso complesso sotterraneo della regione. Il sistema si estenderà per **2,1 milioni di metri quadrati, sviluppati su quattro livelli, al di sotto dei 16 kmq dell'area centrale della futura new town**. Il piano più basso ospiterà, in "corridoi integrati", i canali per l'elettricità, le telecomunicazioni, il gas e le fognature. I livelli superiori, invece, ospiteranno parcheggi, tre tunnel automobilistici e attività commerciali. A differenza della poderosa ma monofunzionale arteria infrastrutturale di Zhaoqing, sarà quindi uno spazio complesso, di servizio, ma anche di distribuzione e di attività, utilizzato dai futuri abitanti e direttamente collegato ad un'altra infrastruttura sotterranea: la metropolitana che collega il nuovo polo decentrato con il centro di Pechino.

Infine, a **Zhengdong**, new town di Zhengzhou, il masterplan dello studio dell'architetto metabolista giapponese **Kisho Kurokava** (1934-2007) propone un ancora più vasto e complesso tentativo d'integrazione tra quanto sta sopra e sotto il livello stradale. Il disegno policentrico della new town è organizzato in **nuclei urbani** che sono **riproposti anche a livello sotterraneo**, dove fungono da nodo d'interscambio con parcheggi, fermate della metropolitana, percorsi pedonali, negozi e magazzini.

Gli spazi sotterranei delle città cinesi, a volte solo sistemi per reti infrastrutturali ed in casi più complessi veri e propri spazi d'interconnessione e lavoro, sono quindi un fondamentale supporto per la costruzione – e la promozione – di metropoli che si vogliono moderne. Il sogno urbano cinese, e la sua efficienza, passa quindi per la costruzione e la celebrazione di un mondo sotterraneo spesso invisibile ma che rende accessibile la modernità.

* *L'articolo è tratto dalla ricerca* The City after Chinese New Towns: Spaces and Imaginaries from Contemporary Urban China,

svolta dal gruppo multidisciplinare China Room del Politecnico di Torino assieme a studiosi della Tsinghua University di Pechino e dell'EPFL di Losanna. Nel 2019 i risultati della ricerca sono stati raccolti nel volume a cura di Michele Bonino, Francesca Governa, Maria Paola Repellino e Angelo Sampieri dal titolo The City after Chinese New Towns: Spaces and Imaginaries from Contemporary Urban China *(Birkhäuser, Basilea)*

Autori

Valeria Federighi

Architetta e ricercatrice presso il Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino, dove si è dottorata nel 2017 con una tesi sulle rappresentazioni disciplinari degli insediamenti informali. Valeria collabora con il gruppo di ricerca Invisible Cities Lab e con il gruppo di ricerca China Room, e fa parte della redazione della rivista Ardeth – Architectural Design Theory

Filippo Fiandanese

Nato a Torino (1990), dove si laurea in Architettura dopo un periodo di studio in Belgio. Svolge la sua tesi sulla riqualificazione del mercato Panjiayuan di Pechino in collaborazione con la Tsinghua University, nell'ambito del joint-studio Polito-Tsinghua. Attualmente è dottorando presso il corso Architettura, Storia e Progetto del Politecnico di Torino e svolge attività di ricerca sulle new towns cinesi. E' staff member del South China-Torino Collaboration Lab