TRASPORTI & cultura

59

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

In copertina: "Sincronie marsigliesi" foto di Marco Falsetti, 2013.

TRASPORTI & cultura

59

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2021
anno XXI, numero 59

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE
di Laura Facchinelli

7 DISTANZE CRITICHE FRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE
di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

11 "L'IMPOSSIBILITÀ DI ESSERE NORMALE". TERRITORIO ITALIANO: DIFFERENZE E ANTIDOTI ALL'OMOLOGAZIONE
di Alberto Ferlenga

19 LA RICOSTRUZIONE DELL'IMMAGINE. PROGETTI PER I CENTRI STORICI TEDESCHI
di Michele Caja

27 LE RAGIONI DI KÖNIGSBERG: FENOMENOLOGIA DI UNA CITTÀ PERDUTA
di Marco Falsetti

37 WATER, NEW TOWNS AND INTERIOR COLONIZATION: THE EXPERIENCE OF SPAIN, 1939-1971
di Jean-François Lejeune

45 L'AUTOSTRADA COME OPERA D'ARTE COLLETTIVA NELLA JUGOSLAVIA DI TITO
di Aleksa Korolija e Cristina Pallini

53 LA CANZONE URBANA DI KORÇA, UN COMMENTO CONTEMPORANEO
di Andrea Bulleri

61 PARADIGMI SEGNICI NEL PAESAGGIO LITUANO: ALCUNI PROGETTI RECENTI DI PALEKAS
di Donatella Scatena

69 TRANSIZIONI MACRO-SCALARI. PIANIFICAZIONE URBANA E MODIFICAZIONE NELLA CINA DI OGGI
di Giusi Ciotoli

79 POLITICHE URBANISTICHE IN CINA, VERSO MEGACITTÀ A MODELLO UNICO
Intervista a Ruggero Baldasso a cura di Laura Facchinelli

85 STAZIONE DI PICALEÑA IN COLOMBIA, UN PATRIMONIO CULTURALE PER LA COMUNITÀ
di Olimpia Niglio

93 QUANDO IL PROGETTO SI CONFRONTA CON LA STORIA
di Lucio Altarelli

101 IDENTITÀ, ARCHITETTURA, REGIONALISMI
di Marco Maretto

109 PASSAGGI, PRESIDI E INFRASTRUTTURE DELLA MONTAGNA: POSSIBILI STRATEGIE POST VAJONT
di Mickeal Milocco Borlini, Lorenzo Gaio e Giovanni Tubaro

117 LE STRADE DEGLI ITINERARI CULTURALI, UNA RICERCA IN TERRITORIO SARDO
di Marco Cadinu e Stefano Mais

123 INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E PARTECIPAZIONE
di Federica Bosello

cultura

129 CONTEMPORARY MEMORY: LA SFIDA TRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE
di Stefanos Antoniadis

135 L'IMMAGINE URBANA NEWYORCHESE PROTAGONISTA
di Ghisi Grütter

143 THE HISTORICAL GARDEN IN SYRIA BETWEEN TRADITION AND IDENTITY
di Nabila Dwai

151 TRASFORMAZIONI URBANE, IL CONTRIBUTO ESSENZIALE DEGLI ARTISTI
di Laura Facchinelli

155 PAESAGGI OLTRE IL PAESAGGIO
di Luigi Siviero

157 DAL GRATTACIELO AL TESSUTO VERTICALE
di Roberto Secchi

Territory from diversity to standardisation

by Laura Facchinelli

The theme of a territory's identity, which is the expression and mirror of a population's identity, has always been the focus of our research. We have explored it since the now distant issue number 20 "Economic development, landscape, identity", observing how too often (what we call) progress leads to the irreparable loss of elements in the landscape, architectural and cultural heritage which has sedimented over the centuries. In this issue, we return to this theme, focusing our attention on different situations and points of view.

On the theme of the loss of elements of the historic heritage, we consider the exemplary case of China. Following the "ideological" devastations of the 1950s and the loss of so much of the existing architectural heritage, replaced by buildings that were endless replicas of the "socialist" models imposed by the regime, in recent years China has begun equally radical demolition projects to build districts and cities inspired by propaganda and business, undertaken with no debate whatsoever about urban planning. This phenomenon takes place in other countries as well, in the pursuit of spectacular effects, the tallest skyscrapers, the most daring forms. The mad and convulsive pace of building robs each of us of the possibility of visiting, or even knowing that there are places that remain authentic, rooted in different cultures.

The transformations undertaken in the second half of the nineteenth century by Haussmann in Paris were of a completely different nature. They did in fact demolish old and suggestive streets and squares, but to bring a new and grandiose look to a city that since then has communicated the energy and fascination of sumptuous buildings, long straight avenues, squares with their typical "brasseries". In this case, the demolition of the old neighbourhoods served to create the Paris we all love today. A sociologist who considers all points of view underscores that, on the one hand, architects and urban planners are the ones who design the spaces, but on the other, residents and visitors are the ones who live in and experience the city, and that writers, artists and photographers have always been the ones who understand its needs and desires.

A city can also have its buildings, squares and monuments destroyed by the violence of wartime bombings. In postwar Germany, the need was felt to reclaim the soul of the city by reconstructing the buildings philologically, recreating the forms with the same materials. The traumatic event could also be an earthquake, a flood, a fire. At that point the question becomes "how" to rebuild. Opposing solutions can be sustained with theoretically founded arguments, from "like it was where it was" to innovation at all cost. But considering the question on an ethical level, is it acceptable to build concrete boxes in the place where water destroyed the small old houses of a mountain village? And do we not consider brazen the proposal of the starchitect who wanted to build a glass and steel pinnacle on the roof of Notre Dame in Paris, to take advantage of the void left by the fire?

In seeking a common denominator across different situations, we might consider valid the choices that are not aimed at immediate glory, but seek to leave their mark through meaning for the centuries to come. Beyond personal interests, beyond the trends and conceptualisations of the moment.

Of the many themes and points of view developed in this issue of our magazine, there is a recognition of the core of vitality that exists in the Italian landscape. While the inclination to value differences has contributed over the centuries to producing a living archive of extremely rich urban solutions, in more recent times perverse forms of development have gained the upper hand. But even a landscape of incomplete fragments often devoid of quality has continued to generate unexpected variations. And so, based on this analysis which we are pleased to share, the seeds of a possible renascence remain viable.

Territori fra diversità e omologazione

di Laura Facchinelli

Il tema dell'identità di un territorio, espressione e specchio dell'identità di un popolo, è sempre stato al centro delle nostre ricerche. Lo abbiamo esplorato a partire dall'ormai lontano numero 20 "Sviluppo economico, paesaggio, identità", constatando che troppo spesso il (cosiddetto) progresso porta alla cancellazione irreparabile di testimonianze paesaggistiche, architettoniche, culturali sedimentate per secoli. In questo numero riprendiamo l'argomento focalizzando l'attenzione su differenti situazioni e punti di vista.

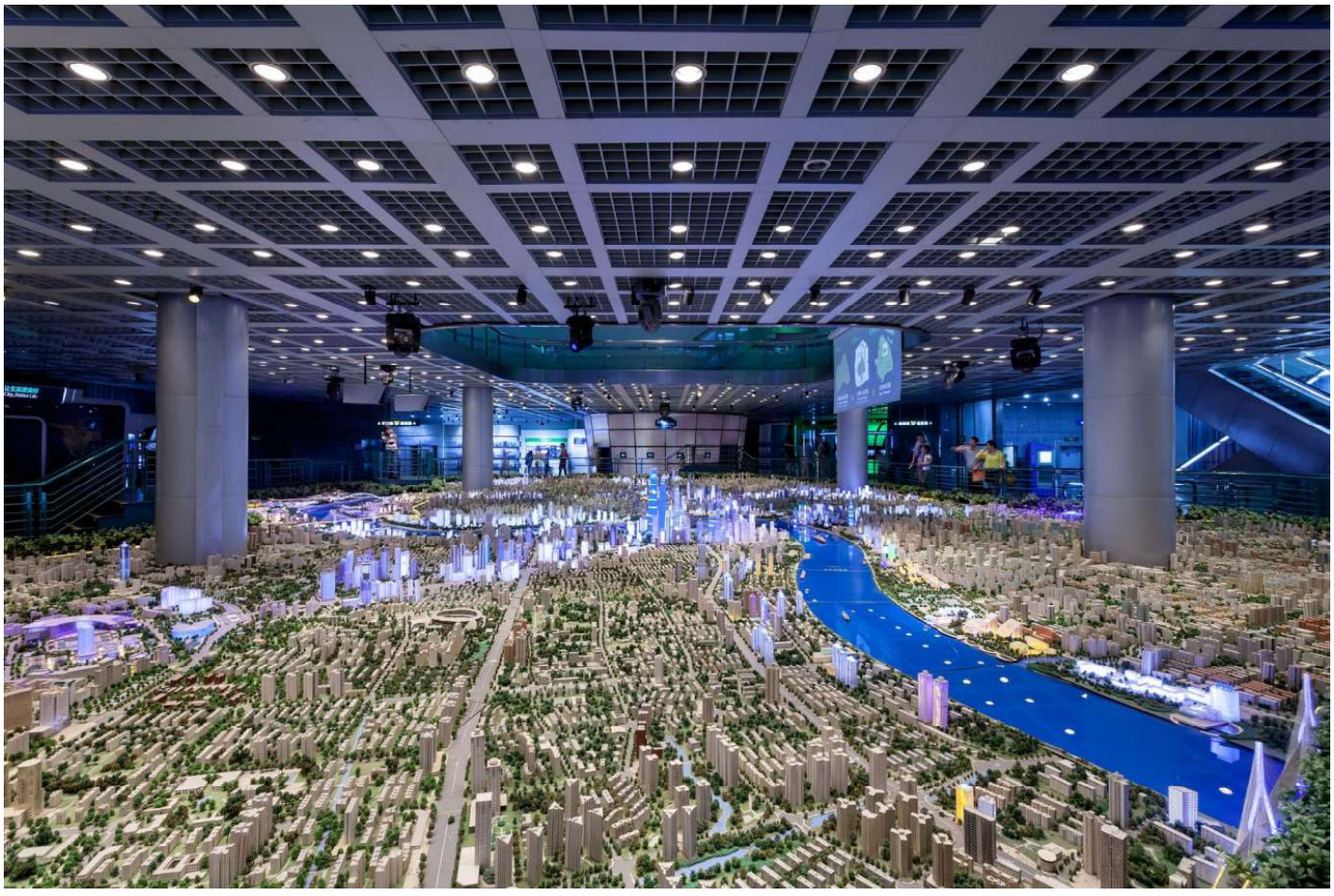
In tema di perdita delle testimonianze storiche è esemplare il caso della Cina che, dopo le devastazioni "ideologiche" compiute dagli anni Cinquanta del Novecento a danno del patrimonio architettonico esistente, sostituito da edifici che moltiplicavano all'infinito i modelli "socialisti" imposti dal regime, negli anni recenti ha avviato altrettanto radicali interventi di demolizione per costruire quartieri e città ispirati da propaganda e business: il tutto nella totale assenza di un dibattito urbanistico. Quest'ultimo fenomeno si presenta anche in altri Paesi, con la ricerca di effetti spettacolari, di grattacieli sempre più alti, di forme sempre più ardite. Questo costruire convulso e dissennato ruba a ciascuno di noi la possibilità di visitare o comunque di sapere che esistono luoghi autentici, radicati nelle differenti culture.

Completamente diversi erano stati gli interventi di trasformazione compiuti, nella seconda metà dell'Ottocento, a Parigi da Haussmann. Interventi che avevano, sì, cancellato vecchie e suggestive case e strade e piazze, ma per dare un volto nuovo e grandioso a una città che da allora comunica l'energia e il fascino dei sontuosi edifici, dei lunghi rettilinei, delle piazze con le tipiche "brasserie". In questo caso, gli sventramenti dei vecchi quartieri sono serviti a far nascere la Parigi che tutti noi amiamo. Un sociologo attento alla molteplicità dei punti di vista sottolinea che, da un lato, sono gli architetti e gli urbanisti che disegnano gli spazi ma, dall'altro, sono gli abitanti e i visitatori a vivere la città, e sono sempre stati gli scrittori, gli artisti e i fotografi a comprenderne i bisogni e i desideri.

Una città può veder cancellati i propri edifici, piazze e monumenti dalla violenza dei bombardamenti. Ebbene, nella Germania del dopoguerra ha preso forma l'esigenza di ritrovare l'anima della città attraverso una vera e propria ricostruzione filologica degli edifici, ricreando le forme con gli stessi materiali. L'evento traumatico può essere anche un terremoto, un'inondazione, un incendio. Viene allora da interrogarsi sul "come" della ricostruzione. Si possono sostenere, con argomentazioni teoricamente fondate, soluzioni opposte, dal "com'era dov'era" allo slancio innovativo. Ma, ponendo la questione sul piano etico, è accettabile collocare scatole di calcestruzzo là dove l'acqua aveva cancellato le piccole vecchie case di un paesino di montagna? E non ci sembra sfrontata la proposta di quell'archistar che voleva erigere una guglia di vetro e acciaio sul tetto di Notre Dame a Parigi, approfittando del vuoto lasciato dall'incendio?

Volendo trovare un comune denominatore, nelle diverse situazioni potremmo considerare valide le scelte che non puntano sulla facile gloria del momento, ma si propongono di lasciare un segno ricco di significato per i secoli futuri. Al di là degli interessi personali, al di là delle concettualizzazioni e delle mode del momento.

Fra i molti aspetti e punti di vista sviluppati in questo numero della rivista, c'è il riconoscimento – nel nostro paesaggio italiano - di un connaturato nucleo di vitalità. Se l'attitudine alle differenze ha contribuito, nel corso dei secoli, a produrre un archivio vivente di ricchissime soluzioni urbane, nei tempi più vicini a noi hanno preso il sopravvento forme perverse di sviluppo. Ma anche un panorama di frammenti incompiuti e spesso privi di qualità ha continuato a generare variazioni impreviste. E quindi – secondo questa analisi, che vogliamo condividere – sono rimasti in vita i semi di una rinascita possibile.



Politiche urbanistiche in Cina, verso megacittà a modello unico

Intervista a Ruggero Baldasso a cura di Laura Facchinelli

In Cina, un Paese ampio come un continente, le dinamiche tendono a connotarsi per rapidità e grandi dimensioni. Questa è anche l'impronta delle trasformazioni urbanistiche, soprattutto quelle che interessano le metropoli. Su questo argomento abbiamo ascoltato la testimonianza di Ruggero Baldasso, architetto che da anni ha esperienza diretta di progettazione nel territorio cinese. Laureato in Progettazione Architettonica presso la University of Manchester, nel Regno Unito, Baldasso nel 1999 fonda lo studio RBA e si occupa prevalentemente di progettazione strategica in Italia, Europa e Sud-Est asiatico. Negli anni insegna e si occupa di Progettazione Strategica e Sostenibile presso la South China University of Technology (Canton, Cina) e la Graduate School of Design presso la Harvard University (Boston, USA). Al contempo lo Studio in Italia sviluppa soluzioni architettoniche ad alta performance energetica ed ambientale, collaborando con aziende ed istituzioni specializzate nella ricerca di tecniche costruttive innovative per l'edilizia sostenibile.

Trasporti & Cultura – Architetto Baldasso, nella Cina sono oggi in corso trasformazioni urbane senza precedenti. Ce ne vuole parlare, in base alla sua esperienza di progettazione?

Ruggero Baldasso – Nel territorio cinese, ciò che maggiormente colpisce è il dato quantitativo. I numeri sono enormi: si prevede che, nei prossimi vent'anni, verranno costruiti circa 140 miliardi di mc di edifici, e questo soprattutto per far fronte alle proporzioni gigantesche della migrazione in atto dalle campagne verso le aree urbane. I dati numerici degli interventi programmati sono strettamente legati e proporzionali alla dinamica della crescita urbana. È un fatto che – calcoli alla mano – in soli due anni la Cina costruisce quello che l'Italia ha costruito nel corso di duemila anni. E il numero dei professionisti è limitato: mentre in Italia ci sono 250.000 pro-

Urban planning policies in China, towards a single model of megacity

Interview with Ruggero Baldasso by Laura Facchinelli

Dynamics in China tend to be characterised by speed and scale. This is also the pattern for urban transformations, in particular those involving metropolises. On this theme, we spoke to Ruggero Baldasso, an architect with many years of experience as a designer in China. The numbers are enormous: plans for the next twenty years include the construction of over 140 billion cubic meters of buildings. The intent is primarily to address the gigantic proportions of migration from rural areas (currently 20 million people every year) towards the cities. The size of the urban dimension in China is clear in the ambitious project for the city of Xiongan, the new capital advanced by the president Xi Jinping. A metropolis that has undergone significant transformations in recent decades is Shanghai, and if we consider the cities of Canton, Shenzhen and Hong Kong together, we are talking about the greatest conurbation in the world, with a rapidly increasing population of 120 million inhabitants.
The construction of new residential complexes, new urban districts, new cities (operations based on forced expropriations and mass transferrals of the population) require enormous real-estate investments, primarily from the private sector, and are huge business deals.
What is striking about the activity of the real-estate sector is the uniformity of the projects: one single morphological model is reiterated in all the cities, in the absence of any debate about city planning and with no consideration of existing historical buildings.

Nella pagina a fianco, in alto: masterplan della Smart City Nansha nel Guangzhou, fonte Wikipedia; in basso: Shanghai Urban Planning Exhibition Hall (foto di Luca Casonato).

1 - Immagine dello Yu Garden a Shanghai. In lontananza si vede la Shanghai Tower, all'epoca ancora in costruzione. Foto di Marco Falsetti.

gettisti, includendo architetti e ingegneri, in un paese di dimensioni vaste come la Cina sono operanti solo poco più di 30.000 architetti progettisti. Per comprendere meglio, anche a livello emozionale, le dimensioni del fenomeno edilizio cinese, possiamo pensare all'immagine della "città ideale" come è stata rappresentata dagli artisti del Rinascimento italiano: ebbene, la scala alla quale 500 anni fa si immaginava la città sembra perdere significato, oggi, rispetto alla scala dimensionale della Cina.

T&C – Può farci comprendere con un esempio l'entità di questo "gigantismo" urbano?

Baldasso - La misura della dimensione urbana in Cina è evidente, per esempio, nel progetto della città di Xiongan, la nuova capitale voluta dal presidente Xi Jinping. È un progetto molto ambizioso - che è rimasto a lungo segreto - ispirato dall'idea di lasciare ai posteri un segno epocale, così come, nella tradizione, avveniva per ogni imperatore cinese. Mentre, in precedenza, Deng Xiaoping aveva puntato sull'importanza di Shenzen, soprattutto in vista dell'annessione di Hong Kong, l'attuale presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping vuole essere ricordato per questa città di nuova fondazione, Xiongan. Come sappiamo, alcuni tentativi novecenteschi di città di nuova fondazione non hanno avuto successo (si pensi a Brasilia), ma Xiongan è un progetto molto ambizioso. La città è in costruzione 24 ore su 24 e si stima che verrà completata entro il 2035. Le infrastrutture sono state progettate all'insegna della sostenibilità. La città – che avrà una dimensione di circa 200 kmq, tre volte New York - è già considerata il modello per il "nuovo millennio cinese", una struttura urbana realizzata secondo i dettami del cosiddetto "nuovo socialismo". Tutto sarà di proprietà pubblica, verranno ospitate funzioni prevalentemente amministrative e verranno bandite logiche di mercato e di competizione. Sarà anche il più grande investimento pubblico nella storia della Cina: secondo Morgan Stanley avrà un costo di realizzazione compreso fra i 200 e i 300 miliardi di dollari, una cifra che corrisponde a 20 volte il costo per le Olimpiadi di Pechino del 2008. La città sarà servita dal Bullet train, collegamento ferroviario ad alta velocità, con convogli che viaggeranno a 350 km/h, rendendo il treno più conveniente dell'aereo per i percorsi fino a 1.000 km (considerato che Xiongan disterà da Pechino circa 100 km, il percorso dalla capitale politica a quella amministrativa potrà essere compiuto in tre quarti d'ora). La stazione di Xiongan per la ferrovia ad alta velocità costerà quasi mezzo miliardo di dollari.

T&C - Una metropoli che ha subito grandi trasformazioni nei decenni recenti è Shanghai…

Baldasso – Sì, la città di Shanghai è importante per comprendere le trasformazioni urbanistiche in atto nella Cina contemporanea, in particolare considerando il distretto di Pudong. La scala degli interventi urbani risulta evidente già esaminando le dimensioni del masterplan, per la cui presentazione sono stati realizzati appositi edifici, all'interno dei quali sono stati collocati i modelli della futura città. Si tratta di plastici che hanno talvolta una estensione di svariate migliaia di mq: sono talmente ampi che, per renderli visibili dall'alto, occorre costruire passerelle e veri e propri ponti. E a proposito di grandi dimensioni, se consideriamo insieme le città di Canton, Shenzen e Hong Kong, parliamo della più grande conurbazione del mondo, con 120 milioni di abitanti. Anche quest'area è interessata da una gigantesca migrazione.

Si è calcolato che, in Cina, ogni anno 20 milioni di persone si spostano dalle aree rurali verso le città (e sono autorizzate a spostarsi solo con permesso di soggiorno e contratto di lavoro). Si calcola pertanto che, nei prossimi 20 anni, ben 400 milioni di persone si trasferiranno nei principali centri urbani, che di conseguenza si amplieranno notevolmente. E se Hong Kong ci sembra una grande città, ci si deve ricordare che in realtà conta "solo" 8 milioni di abitanti e quindi - alla scala cinese - è una città piccola, molto più piccola rispetto alle metropoli che attualmente si stanno sviluppando. Insomma la Cina è il paese delle grandi masse: basti pensare che, per le festività del Capodanno, si sposta circa mezzo miliardo di persone.

T&C - Come vengono progettate le grandi trasformazioni urbane, o addirittura le nuove città? Quali soggetti entrano in gioco?

Ruggero Baldasso – Per soddisfare il bisogno abitativo di un numero così rilevante di persone, occorrono investimenti immobiliari imponenti, che sono messi in atto soprattutto da privati. Sorgono complessi abitativi per i nuovi ricchi (ci sono circa 30 milioni di milionari, calcolati in dollari) e spesso si tratta di vere e proprie torri residenziali che si concentrano nelle zone centrali delle città. Poi ci sono i cosiddetti "compound", enormi complessi recintati da muri, che accolgono a volte fino a 300-400 mila persone ciascuno: in questi vive la nuova borghesia. I progetti, in questo caso, tendono ad imitare gli stilemi formali di tipo occidentale, dato che l'Europa è il fondamentale punto di riferimento culturale. In queste aree sono diffusi marchi come McDonald's e Starbucks, che chiaramente richiamano il modello americano, molto apprezzato dalla popolazione. Si tratta comunque di abitazione d'elite: i prezzi sono altissimi (mentre gli stipendi sono paragonabili a quelli occidentali). Per acquistare un appartamento occorre fare un mutuo, anche di 40 anni: sicché molto spesso i genitori, vendono la casa e vanno a vivere con i figli.

T&C – In Cina c'è la proprietà privata?

Baldasso - In Cina non esiste la proprietà privata: chi acquista sa che avrà un diritto sull'immobile al massimo per 70 anni se si tratta di una casa, 40 se si tratta di un ufficio. Quella regola resterà invariata? Al momento non siamo ancora arrivati a quelle scadenze, pertanto non sappiamo se quei diritti verranno, in futuro, rinnovati.

T&C – Lei parlava prima dei nuovi ricchi e della borghesia, ma penso che la maggioranza della popolazione, nelle aree urbane, viva in condizioni molto diverse e piuttosto critiche…

Baldasso – Certo, si calcola che 650 milioni di persone (nelle aree rurali) vivano con un reddito bassissimo. Se si spostano in città, queste si trovano a sopravvivere in condizioni precarie, tanto da essere costrette ad abitare in spazi minimi, a causa dei costi molto elevati delle abitazioni. In certe situazioni, una famiglia può acquistare solo una "fetta" di casa, di fatto una stanza, nella quale tutti dovranno vivere assieme. Queste condizioni riguardano soprattutto le persone che tentano di infiltrarsi irregolarmente in città, e che di conseguenza diventano "invisibili".

T&C – Quando si realizza un nuovo quartiere, occorre spostare un gran numero di persone, di famiglie, interi condomini. Operazioni complesse sul piano organizzativo e, per le persone interessate, un vero e proprio shock.

Baldasso – Per realizzare grandi complessi immobiliari si attuano espropri forzosi che possono interessare anche interi quartieri, pertanto si procede con trasferimenti di massa. La comunicazione viene data appena 30 giorni prima della data del trasloco, sicché le famiglie sono costrette a sgombrare in tutta fretta la casa in cui vivono. Ai proprietari vengono offerti compensi economici oppure alloggi alternativi. Si potrebbe pensare a proteste su larga scala, in coincidenza con queste iniziative che potremmo definire quanto meno "sbrigative". Ma alla gente viene, in certo senso, naturale assoggettarsi allo spostamento, perché la società cinese si ispira alla dottrina di Confucio, secondo la quale il singolo deve sacrificarsi a vantaggio della collettività. C'è poi un altro aspetto da considerare: per il cinese è normale che tutto sia di proprietà dello Stato e che pertanto lo Stato possa decidere anche per quanto riguarda il suo alloggio.

T&C – Lei diceva che i progetti immobiliari seguono un modello unico….

Baldasso - Quello che colpisce, nell'attività del settore immobiliare, è proprio l'uniformità dei progetti: se si osservano i rendering, si comprende che il modello morfologico delle città si reitera costantemente. Il contesto non esiste più. In altre parole, poco importa in quale luogo si deve attuare l'intervento di trasformazione: nel mercato immobiliare si

2 - Complessi residenziali nei pressi di Pechino. Foto di Laura Facchinelli.

opera secondo prototipi morfologici votati alla massima efficienza e al massimo profitto. Si applica, ovunque, un unico modello: questo significa che se in 100 luoghi si stanno realizzando 100 "compound", questi saranno tutti uguali. Tutto questo avviene nella pressochè totale assenza di un dibattito urbanistico, perché tutto si risolve secondo logiche di natura strettamente mercantile: quelle degli sviluppatori immobiliari. Queste logiche schiaccianti impediscono qualsivoglia dibattito/confronto nelle università e nelle professioni.

T&C – Tuttavia, nelle città, si nota una certa cura, per esempio nell'arredo delle strade e delle piazze, con inserimento di vegetazione persino sotto i viadotti…

Baldasso – Sì, nelle città si nota la presenza di vegetazione, ma non si tratta di un vero progetto di paesaggio urbano all'insegna dell'armonia e della salubrità dell'ambiente: il verde è puramente esornativo, inserito per propaganda, tanto che in certi casi si ricorre persino all'erba sintetica. La verità è che si costruisce la maggior cubatura possibile, con un enorme consumo di suolo. Da notare – e questa è un'altra considerazione doverosa - che gli interventi immobiliari vengono attuati cancellando le preesistenze, in questa, come nelle precedenti fasi di edificazioni di massa.

T&C – Questo è un argomento che ci interessa moltissimo. Da decenni, in Cina, si cancellano le testimonianze storiche di quella che è stata una grande civiltà millenaria.

Baldasso - Infatti, in Cina, ogni volta che si fa una rivoluzione, si distrugge quello che c'era prima. Si calcola che Mao Tse Tung abbia distrutto 18 mila monumenti: tutti i templi e gli edifici storici di Pechino sono stati abbattuti. Si sono salvati soltanto gli edifici della Città Proibita e il Palazzo d'Estate, oltre al Tempio della Pace Celeste: sono i luoghi che erano frequentati dall'Imperatore e sono

stati risparmiati soltanto per le proteste dei cittadini che non volevano veder cancellati quei simboli così importanti. All'epoca, l'idea ispiratrice di quegli interventi distruttivi era quella di ricostruire la Cina come una rinata fenice (è interessante, per conoscere il fenomeno, il libro *La porta proibita* di Tiziano Terzani). Negli anni più recenti, per realizzare il primo raccordo anulare di Pechino sono state demolite le fortificazioni della città. Oggi l'intenzione di Xi Jinping – che si autodichiara presidente a vita – è quella di costruire una nuova città per erigere un monumento a se stesso. Insomma negli ultimi decenni, in Cina, si è inteso ricostruire annullando il passato e negandone la narrazione; in questo paese non esiste più quello che rappresentava la storia.

Dal punto di vista etico ci si può chiedere: la condizione di una Cina che, per una vasta parte del suo territorio, è ancora medioevale, come si concilia con questa realtà attuale delle radicali trasformazioni urbane e dei cambiamenti di vita? Ci sono molte contraddizioni. E comunque ci sono specificità che permangono nei modi di vivere: si pensi, ad esempio, al mercato degli animali vivi, un ambiente che, per le sue condizioni igienico-sanitarie, è stato additato dalla comunità internazionale come possibile luogo di origine del Covid 19. Da un lato, il Governo tenta di opporsi a queste realtà, ma dall'altro lato permane una tradizione culturale per cui si mangia
tutto quello che si muove. Per non parlar del fatto che i ricchi vogliono mangiare animali rari, perché questo continua ad essere considerato un fatto di prestigio.

T&C – Tornando all'attività del costruire: che spazi ci sono, in Cina, per i progettisti occidentali? E per le imprese di costruzione?

Baldasso - In questa fase, la realizzazione di nuovi complessi abitativi, nuovi quartieri urbani, addirittura nuove città è un affare gigantesco, sia per le società di progettazione che per quelle di costruzione. Si pensi che il mercato dello sviluppo immobiliare rappresenta il 17% del PIL della Cina. Altro dato significativo: nella classifica delle banche più grandi del mondo, le prime quattro sono cinesi, e la seconda, in particolare, è la China Construction Bank, l'istituto di credito che finanzia le infrastrutture e il real estate, quindi l'industria edilizia della Cina. È evidente che, per realizzare un complesso abitativo di dimensioni enormi, che comporta costi ragguardevoli, occorre un real estate di dimensione gigantesche e una società di costruzioni operante con centinaia di migliaia di dipendenti: su questi numeri, un'azienda occidentale non può competere. In altre parole, se un architetto occidentale può – col proprio assetto organizzativo - progettare in Cina, una società di costruzione occidentale non è in grado di lavorare alla scala richiesta per il territorio cinese.

3 - Costruzioni recenti che torreggiano rispetto ai tessuti storicizzati. Foto di Marco Falsetti.

4 - Periferia di Guilin. Foto di Marco Falsetti.

© Riproduzione riservata