

REPORTAGE

L'esperimento di Chongqing: è la tecnologia a ridisegnare la città

Guido Bosticco

Alle 17,10 e quindici secondi il treno C3406 parte da Chengdu. Il vagone è come sempre frizzante di voci, musiche, risate, video e profuma di qualche pietanza. Fuori scorrono foreste quasi tropicali, nebbie umide, fiumi fangosi, piccoli villaggi e a volte appaiono silhouette di grattacieli sullo sfondo opaco. L'arrivo alla stazione Nord di Chongqing, una delle quattro in città dedicate all'alta velocità, è puntuale al secondo. In Cina questi treni sono veloci e affidabili almeno quanto i più celebri giapponesi, nulla da invidiare, tranne forse il silenzio rilassante nei vagoni. Ci vuole mezz'ora di taxi per arrivare in centro, dove parte Jiefangbei, la via pedonale, sempre affollata, come un enorme parco divertimenti da mangiare, comprare, guardare, contrattare. Certo, definire il centro a Chongqing è un'operazione geografica e geometrica piuttosto ardita, così come pensare di identificare che cosa sia oggi questa mastodontica metropoli cinese, al di là dei grattacieli spettacolari e illuminati, che sul fiume si affiancano alle costruzioni tradizionali, la strabiliante rete di trasporti, le boutique delle grandi firme, gli enormi negozi di caramelle, i centri commerciali a tema. Nella narrazione turistica da influencer è detta la città 5D o 8D, perché tante paiono essere le dimensioni in cui si dipana. Parliamo di circa 32 milioni di abitanti in 82mila chilometri quadrati di estensione dell'agglomerato urbano, poggiati su dislivelli notevoli, ai piedi delle montagne, in una conformazione che farebbe impazzire qualsiasi urbanista. Qui invece si sono divertiti. Puoi scendere sei rampe di scale mobili per prendere la metropolitana e poi sbucare da un tunnel cento metri sopra il fiume; puoi incamminarti su una piazza, accanto alla strada, contornata da piccoli edifici di culto antichi, e dal lato opposto essere contemporaneamente al ventiduesimo piano di un grattacielo; puoi trovarti su un treno sopraelevato che attraversa un condominio e anzi ha una fermata proprio tra il quarto e il quinto piano. È divertente e folle questa città che, seduta sul bordo dell'altopiano Yungui, alla confluenza tra il Fiume Azzurro, lo Yangtze, e il Jialing, contiene altre mille città, antiche, nascoste, artificiali, trasversali, sopra e sotto, ingannando qualsiasi navigatore satellitare.

La sua storia recente è esemplare: dopo essere stata capitale del governo nazionalista durante la Seconda Guerra Mondiale, severamente bombardata dai Giapponesi, si è rialzata e si è messa in testa al treno cinese, prima militare e poi industriale. E le lunghissime gallerie che furono rifugi antiaerei oggi ospitano ristoranti, bar e negozi d'arte, nonché un mercato dei contadini, i quali raggiungono la città con le loro gerle la mattina presto, in metropolitana, mischiandosi con i ragazzi con le cuffie in testa e le Crocs ai piedi. Dal 1997 Chongqing è una municipalità direttamente amministrata dal governo centrale cinese, separata dal Sichuan e da allora inizia la sua trasformazione in una delle grandi piattaforme dello sviluppo dell'Ovest del Paese. Una crescita economica e fisica insieme: dove prima c'erano campi, sono arrivati i cantieri e oggi ci sono infrastrutture, quartieri, ponti, ferrovie, strade e palazzi incastonati l'uno nell'altro, che hanno progressivamente occupato ogni piega del territorio. Nel 2016 diviene il maggiore produttore cinese di automobili, ma produce anche un terzo dei computer portatili del mondo. Da centro dell'industria pesante si trasforma in polo della manifattura avanzata, della logistica e dell'innovazione digitale. Il Pil, che nel 2016 era di circa 1,75mila miliardi di yuan, nel 2025 ha raggiunto 3,37mila miliardi e la prospettiva dichiarata è superare i 4mila miliardi entro il 2030.

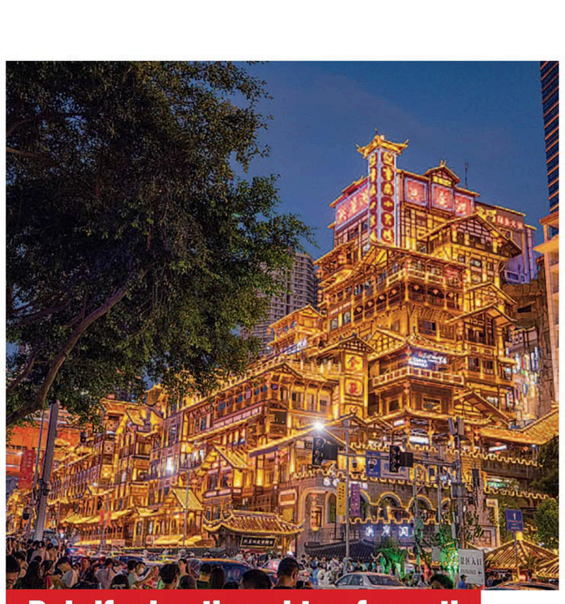
Chongqing è una città che sembra costruita per verificare sul campo quanto possa dilatarsi una metropoli, ma come può essere sostenibile una città nata e cresciuta a dismisura anche per reggere una produzione industriale di questa scala? E che cosa significa sostenibilità quando il problema non è soltanto quanto consuma una città, ma quanto produce, quanto si espande e quanto velocemente riesce a far circolare persone e merci?

Una risposta, almeno parziale, la senti per strada, in un silenzio a volte irreale rispetto al traffico intenso: auto e moto elettriche sono la norma, perfino i tuk-tuk, e anche gli scooter dei rider sfilano senza rumore, consegnando decine di migliaia di pasti nelle case, ordinati al cellulare, in metropolitana, tornando dal lavoro. La logistica, qui, è uno stile di vita, la componente della quotidianità di un flusso enorme e continuo di persone, fra cui molti turisti, prevalentemente interni, che stanno costruendo una nuova immagine del Paese. E la città si trasforma di conseguenza. Proprio sotto la fermata Liziba, quella della Linea 2 della monorotaia che passa dentro il condominio, è stata costruita una piazza, o meglio una piattaforma, che si è riempita di bar e negozi, da cui i visitatori possono fotografare e filmare il passaggio dei treni a uso dei social.

A Chongqing lo spazio non viene solo occupato, ma continuamente negoziato, sovrapposto, ricombinato; laddove in una città europea vedremmo un limite, qui può comparire un'infrastruttura stravagante ma funzionale. È forse questo il punto più interessante della città, oltre alla tecnologia in sé, e cioè l'idea di uno spazio urbano che la tecnologia stessa rende possibile, con stratificazioni, aggiunte, ricostruzioni, creazioni audaci. Certo è un modello che appartiene a un territorio radicalmente diverso dal nostro, ma che potrebbe anticipare una domanda destinata a riguardarci prima o poi: come si costruiscono città abbastanza efficienti da sostenere la crescita senza diventare esse stesse il principale problema ambientale? Forse Chongqing non è la soluzione, ma è un esperimento in corso, in cui sicurezza, servizi efficienti, trasporti capillari, cibo accessibile e una forte capacità di attrarre turismo coesistono con prezzi delle case elevati, consumo di suolo e una macchina produttiva che continua ad avere bisogno – questo vale per tutta la Cina – di nuovi mercati.

E resta ancora una domanda, più ampia, politica, ma prima ancora concettuale: che modello sociale disegna una città così? C'è stato un curioso contrappunto culturale, negli ultimi mesi in città: una mostra al Museo delle Tre Gole, rimasta aperta fino al 18 ottobre, dal titolo *Mostri e meraviglie*. Un viaggio immaginario tra le creature fantastiche, che mette in dialogo 125 opere provenienti da sei musei italiani con quelle di dodici istituzioni cinesi. Ci sono draghi, grifoni, sfingi, unicorni, creature nate per dare un volto all'ignoto. Forse anche le città (e certe tecnologie), come i mostri, sono creature dell'immaginazione, che prima vengono concepite, poi costruite e infine ci si accorge che sono diventate più grandi dell'idea che avevamo di loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dai rifugi antiaerei trasformati in mercati alle monorotaie che attraversano i condomini, la metropoli cinese sembra un test urbano permanente Crescita industriale, mobilità elettrica e turismo disegnano un modello ancora tutto da capire