POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Intervista a LIU Jian

Original
Intervista a LIU Jian / Pavani, Arturo. - In: IL GIORNALE DELL'ARCHITETTURA. - ISSN 1721-5463. - STAMPA. - 11:111(2012).

Availability:
This version is available at: 11583/2651527 since: 2016-09-30T22:32:49Z

Publisher:
Allemandi

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

16 May 2024

Arturo Pavani per Il Giornale dell’Architettura, anno 11 n. 111 Dicembre 2012.

Intervista a LIU Jian

LIU Jian, pianificatrice urbana e docente alla Tsinghua University di Pechino, ha una conoscenza diretta delle dinamiche urbane Asiatiche ed Europee grazie alla sua esperienza di studio a Parigi e all’aver diretto numerosi programmi di scambio tra varie Università tra cui il Politecnico di Torino. Risponde qui ad alcune domande sugli importanti sviluppi dell’urbanistica cinese che si susseguono a grande velocità.

LIU Jian, nata il 15 Marzo 1968 a Qingdao, Shandong.

Quali sono le principali differenze tra la pianificazione urbana europea e quella cinese?

In Cina oggi ci sono molti più interventi a larga scala. Questo ovviamente dipende dalle dimensioni e dalla rapida crescita economica del paese, che ha portato a una grande domanda di nuove costruzioni. Inoltre, l’avere un governo centralizzato forte ed efficiente ha permesso, in termini di pianificazione urbana, di realizzare grandi opere con più facilità rispetto ai governi democratici occidentali. Guardando indietro alla storia Europea del dopoguerra possiamo comunque trovare alcuni precedenti, come la Francia con le New Towns.

In che modo la velocità alla quale vengono eseguiti questi interventi influenza la qualità del lavoro?

Vi sono sicuramente delle conseguenze, talvolta negative, sulla qualità del design. Molto spesso a noi architetti e pianificatori viene chiesto di eseguire il nostro lavoro con tempi molto brevi, il che può impedire di concepire il progetto in maniera sufficientemente esaustiva. Soprattutto quando si parla di pianificazione urbana, a causa del tempo limitato, si presta molta più attenzione all’aspetto estetico piuttosto che a quello sociale, economico e culturale. Questa è una delle ragioni per cui in Cina oggi stiamo cercando di promuovere il concetto di Human Settlements: per andare oltre l’estetica. Dal punto di vista delle imprese di costruzione il discorso cambia: per loro questi ritmi molto rapidi rappresentano soprattutto una grande opportunità dal punto di vista economico. Spesso tendono a sfruttare le lacune nei regolamenti, per esempio in termini di controllo della qualità, tralasciando aspetti come la sicurezza e la sostenibilità e concentrandosi esclusivamente sul profitto. Questo ha ovviamente un’influenza negativa sulla qualità del risultato finale.

Qual è la relazione con l’eredità storica quando parliamo di sviluppo urbano in Cina?

Questo è un punto critico. In passato il concetto di pianificazione urbana cinese era molto diverso da quello contemporaneo, in termini di scala e organizzazione spaziale. Oggi, anche se politicamente vi è l’intenzione di preservare le città antiche, questo non sempre si riesce ad applicare: diversi quartieri tradizionali sono stati distrutti dallo sviluppo urbano. Vi sono varie ragioni per questo: la pianificazione urbana, nella sua accezione contemporanea, è una pratica relativamente nuova nel nostro paese. Essa è stata introdotta principalmente dall’Ex-Unione Sovietica, che aveva una tradizione molto legata alla forma, spesso a discapito della funzionalità. Oggi però le cose stanno migliorando sia per quanto riguarda il design che per quanto riguarda il decision-making con l’obiettivo di migliorare la vivibilità delle nostre città e di rispettarne l'eredità storica.

Nonostante il vertiginoso tasso di urbanizzazione (che nel 2011 ha superato il 50%), gli appartamenti sfitti sono un problema ricorrente in molte città cinesi. Da cosa dipende?

Si tratta di un problema molto complesso. Nel periodo dell’economia pianificata, prima del 1980, vi era il sistema dell’allocazione delle residenze, che significava che a ogni lavoratore veniva fornita un’abitazione, da parte dello stato o dalle working units, sistemi di organizzazione sociale autosufficienti. Con la riforma dell’amministrazione del suolo, all’inizio degli anni ’90, questo divenne un bene disponibile sul mercato. Le working units persero molti dei loro privilegi, anche se tuttora sussistono come parte integrante della cultura cinese. Nel 1998 venne attuata una radicale riforma del settore residenziale che eliminò l’allocazione e le residenze divennero a loro volta un bene disponibile sul mercato. Questo portò a un’impennata dei prezzi che rese impossibile alla gente comune di avere accesso al mercato immobiliare. Negli ultimi 10 anni il governo, essendosi reso conto dell'irragionevolezza di tale politica di liberalizzazione ha iniziato una riforma del settore. Sono stati definiti diversi tipi di residenze: quelle disponibili liberamente sul mercato per le classi sociali più elevate; residenze a prezzi accessibili controllati dal governo per le classi medio-basse e infine un sistema di affitto a prezzo controllato. Il controllo dei prezzi da parte del governo ha colpito gli speculatori edilizi. Gli appartamenti vacanti di oggi erano stati creati per profitto, non per risolvere i problemi delle città.

Quali sono gli aspetti chiave per uno sviluppo urbano più bilanciato in Cina?

Credo che ci siano fondamentalmente tre aspetti su cui ci dovremmo concentrare: l’aspetto economico, visto che il governo tende a concepire lo sviluppo urbano soprattutto in funzione del suo ruolo nell’industrializzazione del paese; Quello della segregazione sociale nelle città - in città come Pechino i progetti di alto livello sono tutti concentrati in centro, mentre gli

appartamenti più accessibili sono confinati nelle periferie - e quello della vivibilità per quanto riguarda traffico, inquinamento e degrado dei quartieri più antichi.

Non basta promuovere mezzi di trasporto più efficienti e spazi pedonali più accessibili, bisogna intraprendere una strategia di zonizzazione che permetta di accorciare le distanze tra i diversi servizi. **–Arturo Pavani**