

Zhengzhou, Henan. Oltre la metropoli

*Original*

Zhengzhou, Henan. Oltre la metropoli / Ramondetti, Leonardo. - ELETTRONICO. - (2019), pp. 152-160. ( XXI Conferenza Nazionale SIU. CONFINI, MOVIMENTI, LUOGHI. Politiche e progetti per città e territori in transizione, Firenze 6-8 giugno 2018 Firenze 6-8 giugno 2018).

*Availability:*

This version is available at: 11583/2739472 since: 2020-02-19T10:30:36Z

*Publisher:*

Planum Publisher

*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)

## Zhengzhou, Henan. Oltre la metropoli

Leonardo Ramondetti

Politecnico di Torino

DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto E Politiche del Territorio

Email: [leonardo.ramondetti@gmail.com](mailto:leonardo.ramondetti@gmail.com)

### Abstract

Il territorio cinese è stato per molto tempo descritto opponendo megalopoli a centri subordinati, città costiere a città interne, spazio urbano a spazio rurale. Tuttavia durante gli ultimi due decenni questo territorio è stato oggetto di una radicale riorganizzazione che poco consente il persistere di vecchie interpretazioni dicotomiche. Nonostante le scarse analogie con la formazione delle aree metropolitane europee, la progressiva dissoluzione dei confini e delle gerarchie, la capillarizzazione dell'infrastrutturazione, l'intreccio sempre più coeso tra spazi urbani e spazi rurali, evidenziano ambigue somiglianze a vicende occidentali, anche italiane, passate e attuali. La regione metropolitana di Zhengzhou, in Henan, è un caso di particolare interesse ove osservare i fenomeni in atto in quanto laboratorio in cui negli ultimi trent'anni sono state sperimentate diverse strategie di urbanizzazione. In particolare a partire dagli anni Duemila, con la costruzione della new town di Zhengdong prima (per 1.5 milioni di nuovi abitanti in un'area di 15.000 ettari) e la promozione Zhengbian New District poi (un'urbanizzazione diffusa su 40.000 ettari abitati ad oggi da 4.5 milioni di persone), si assiste al passaggio da un'urbanizzazione 'centripeta' a una 'centrifuga', con una progressiva riscrittura del rapporto fra città e territorio circostante. Risulta quindi interessante osservare lo spazio in formazione per capire se, estrapolando le esperienze in corso dalla particolarità locale, sia possibile riflettere attorno a qualche carattere in cui le città, non solo quelle cinesi, si stanno trasformando.

**Parole chiave:** large scale plans & projects, infrastructures, cities

### Zhengzhou, Henan. Il potenziamento della metropoli interna

Vista da un treno ad alta velocità, la pianura interna dell'Henan è un continuo susseguirsi di villaggi, spazi rurali e aree urbane in espansione. Impianti industriali di grandi dimensioni si alternano ad aziende agricole, il tutto tenuto assieme da una fitta rete infrastrutturale composta da strade, autostrade, ferrovie e canali. Attraversato il Fiume Giallo da nord il paesaggio cambia rapidamente. I campi lasciano il posto ai cantieri, la rete viaria si infittisce e l'edificato aumenta rapidamente di densità. Il treno rallenta fino a fermarsi nella stazione della New Town di Zhengdong. Siamo a Zhengzhou, capitale e cuore pulsante dell'Henan, una città di quattro milioni e mezzo di abitanti in una municipalità che ne ospita nove milioni su un territorio di 744.620 ettari (Zhengzhou Municipal Bureau of Statistics, 2017).

Zhengzhou è simbolo di un progressivo cambiamento che a partire dall'inizio del secolo scorso ha investito le pianure interne della Cina, modificandone i caratteri spaziali a partire da una completa riorganizzazione infrastrutturale. Un processo lento rispetto alla massiccia urbanizzazione che ha investito le regioni costiere<sup>1</sup>, che tuttavia ha subito una repentina accelerazione a partire dagli anni Novanta. In

<sup>1</sup> Per regioni costiere e territori dell'entroterra si fa riferimento alla 'three lines' policy (*san xian*) che negli anni Sessanta e Settanta ha operato una tripartizione della Cina in macroregioni di cui: the 'coastal' (*yanhai*), che comprende le provincie di Beijing, Tianjin, Liaoning, Shanghai, Jiangsu, Zhejiang, Fujian, Shandong, Guangdong, Guanxi Autonomous Region; the 'border' (*bianjiang* o *byanyuan*), che comprende la Mongolia Autonomous Region, Tibet Autonomous Region, Xinjiang Autonomous Region, Gansu, Qinghai, Ningxia Autonomous Region; e the 'inland' (*neidi*), composta dalle provincie di Shanxi, Jilin, Heilongjiang, Anhui, Jiangxi, Henan Hubei, Hunan, Sichuan, Guizhou, Yunnan (Kirby 1985, 139). Queste ultime fra gli anni Cinquanta e Ottanta sono state soggette a un diverso trattamento da parte del governo centrale in termini di distribuzione di finanziamenti e iniziative che sono culminate nella 'third frontier' policy (Kirby, 1985; Wu, 2015).

questo periodo le politiche infrastrutturali a scala nazionale hanno promosso la creazione di una impalcatura infrastrutturale sospesa, formata da grandi arterie stradali e ferroviarie che, bypassando ampie porzioni di territorio, trovavano un appoggio al suolo unicamente in poche emergenze puntuali<sup>2</sup>. Crocevia di due fra le principali linee ferroviarie nazionali<sup>3</sup> e polo industriale durante il *Third Front Movement*, Zhengzhou rivendica il proprio ruolo di hub infrastrutturale dell'interno, forte della propria posizione geografica, delle infrastrutture già presenti in loco e di una enorme espansione demografica. Infatti a partire dagli anni Ottanta la città è stata soggetta a quella che Liu Ying, Zhao Rong-qin e Xu Ming-po (2008) definiscono *expansion phase*, che vede la popolazione urbana aumentare radicalmente, passando da 1.3 milioni nel 1980 a 4.5 milioni nel 2010, con una variazione del tasso di urbanizzazione dal 34.1% al 69.7% (Zhengzhou Bureau of Statistic, 2017). In questo periodo, mentre continua la *spread pie expansion* che aveva caratterizzato la città nei decenni precedenti (Liu, Zhao, Xu, 2008: 62), si assiste alla ripresa del piano quale strumento per incentivare e regolare l'espansione urbana attraverso logiche che immaginano Zhengzhou come città che si costruisce per parti<sup>4</sup>.

L'espansione urbana, attraverso la realizzazione di grandi polarità limitrofe alla città consolidata, vede la propria apoteosi nei primi anni Duemila. In questo periodo la municipalità decide di promuovere la creazione di Zhengdong New District, una New Town per un milione e mezzo di abitanti situata su una superficie di 15.000 ettari ad est del nucleo urbano consolidato (in termini di superficie si assiste al raddoppio della città esistente). Nel 2001 viene bandito il concorso internazionale da parte della municipalità il cui scopo è la creazione di un Central Business District servito da una nuova stazione ferroviaria per la linea ad alta velocità, e affiancato da un polo tecnologico (Li, 2010a). Il concorso è vinto dal team giapponese Kisho Kurokawa Architects and Associates che propone la costruzione di una città in cui grandi arterie stradali tengono assieme nuclei tematici differenti, dando vita ad uno spazio policentrico<sup>5</sup> (fig. 1). Questa espansione, nella forma di un piano concepito come un grande oggetto scultoreo, segue le logiche dell'*urban entrepreneurialism* (Wu, 2015), e si dà attraverso una perimetrazione di aree che vengono successivamente attrezzate e trasformate in 'città' attraverso la creazione di compound, parchi e servizi.

Con la realizzazione di Zhengdong New District, la città di Zhengzhou intende rimarcare il proprio protagonismo sulla scena nazionale, rivendicando il ruolo di principale polo interno e hub infrastrutturale della Cina Centrale. Attraverso la messa a punto di un iconico polo finanziario e di una efficiente rete di ampie connessioni infrastrutturali (autostrade, linee ferroviarie dell'alta velocità e il nuovo aeroporto internazionale) la metropoli interna è costruita e Zhengzhou può rivendicare la propria immagine. Tuttavia, mentre la città entra a far parte della rete di polarità che compongono lo scacchiere nazionale cinese, si enfatizza la differenza fra lo spazio urbano e il territorio limitrofo. Un territorio che ancora si basa su di una infrastrutturazione minuta e su relazioni di prossimità, e che rimane sostanzialmente estraneo alle dinamiche di sviluppo.

---

<sup>2</sup> Sono esemplificative a tal proposito le rappresentazioni del National Urban System Plan (2005-2020) elaborato dal MOHURD (Ministry of Housing and Urban-Rural Development) nel 2005 e del National Main Functional Area Plan elaborato dal NDRC (National Development and Reform Commission) nel 2006 (Wu, 2015).

<sup>3</sup> All'inizio del XX secolo Zhengzhou diventa luogo di intersezione e interscambio fra due delle principali linee ferroviarie del Paese: la linea Beijing-Hankou, che connette le province settentrionali con Hankou (uno dei principali centri commerciali della mid-Cina da cui dipartono le principali rotte per le province meridionali) e la linea Lianyungang-Lanzhou, uno dei principali assi infrastrutturali che collega l'interno della Cina con le regioni costiere. A partire dagli anni Novanta si ha avuto un potenziamento di questi assi infrastrutturali con l'estensione della rete ferroviaria e la creazione di principali direttive per le linee ad alta velocità.

<sup>4</sup> Il piano urbanistico di Zhengzhou del 1995 si basa su un 'decentralized multicenter development model' (Hao, 2006: 65; Liu, 2006: 38) che ambisce a creare un sistema policentrico attraverso la formazione di quattro clusters separati dal nucleo urbano centrale da una serie di spazi aperti e corridoi ecologici. All'inizio degli anni Novanta erano già stati approvati due piani per le quattro macroaree distinte: il *Zhengzhou High-tech Industrial Development Zone* (1991), per un'area di 18.600 ettari nella parte nord occidentale della città, e il *Zhengzhou Economic and Technological Development Zone* (1993), per un'area di 12.500 ettari nella parte sud orientale del centro (Liu, Zhao, Xu, 2008).

<sup>5</sup> La competizione internazionale per il masterplan ha visto, nel 2001, la redazione di sei *schemes* da parte dei gruppi PWD Engineering Group (Singapore), Arte Charpentier (Francia), COX Group, SASAKI Corporation (Australia), Kisho Kurokawa Architects and Associates (Giappone) e China Academy of Urban Planning and Design (China) (Li, 2010a).

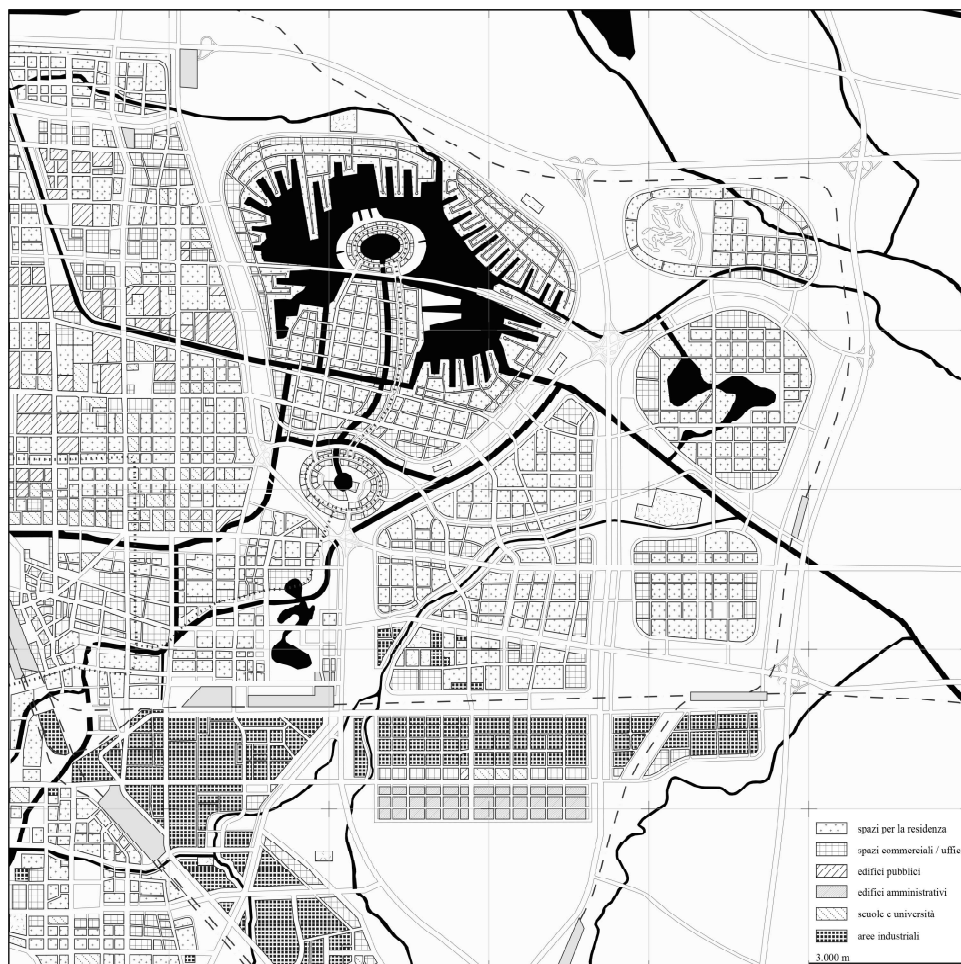


Figura 1 | Kisho Kurokawa Architects and Associates, Masterplan per Zhengdong New District.  
Fonte: rielaborazione grafica a cura dell'autore.

### Oltre la metropoli. Forme di urbanizzazione regionale

Nonostante l'esperienza di Zhengdong non sia ad oggi conclusa, essa appare l'esito spaziale di un'idea già superata: quella che ambiva a potenziare estese regioni attraverso la realizzazione di forti centralità. Infatti, già a partire dal 2005 si assiste ad un mutamento nelle politiche nazionali che si ripercuote sulle modalità di trasformazione dello spazio. In particolare modo, l'undicesimo e il dodicesimo piano quinquennale (2005-2015), così come la *Central Rise Strategy* (Wang, 2007) varata dal governo di Pechino, enfatizzano la necessità di sviluppare le regioni interne attraverso il rafforzamento di *agglomerations* date dal coordinamento fra centri di diverse dimensioni (*large, medium, small cities e township*) al fine di creare polarità regionali (Fang, Yu, 2016). In concomitanza nell'aprile del 2016 il diciassettesimo Comitato Centrale del Partito Comunista Cinese sancisce la nascita del *New Socialist Countryside*, il cui scopo principale è «getting industry to support agriculture and city to support the countryside» (Jiabao, 2006 in Lee, 2016: 216). Ne consegue un sostanziale ridisegno della rete infrastrutturale costruita nei decenni precedenti: la tela si infittisce, le emergenze assumono spessore e i punti diventano grumi<sup>6</sup> (Ramondetti, 2018). In questa nuova cornice, Zhengzhou assume importanza in quanto capoluogo della *Central Plains Urban Agglomeration* (o *Zhongyuan City Group*) (fig. 2), una *Regional Level Agglomeration* (Fang, Yu, 2016) composta da nove *prefecture-level cities* (Zhengzhou, Luoyang, Kaifeng, Xinxiang, Jiaozuo, Xuchang, Pingdingshan, Luohe, e Jiyuan), 23 *cities* e 413 *townships* poste in un'area di 5.840.000 ettari. Un territorio che produce il 3.06% del

<sup>6</sup> Si vedano a questo proposito la rappresentazione di Chuanglin Fang e Danlin Yu del *The new spatial pattern of China's urbanization based on "cluster along the axes"* (Fang, Yu, 2016: 218) o le rappresentazioni di Dingliang Yang riguardo alle politiche di 'townization'.

PIL cinese e ospita 45.5 milioni di abitanti (il 3.39% della popolazione del Paese) di cui il 30% (13.7 milioni) sono considerati *urban population* (Fang, Yu, 2016)<sup>7</sup>.

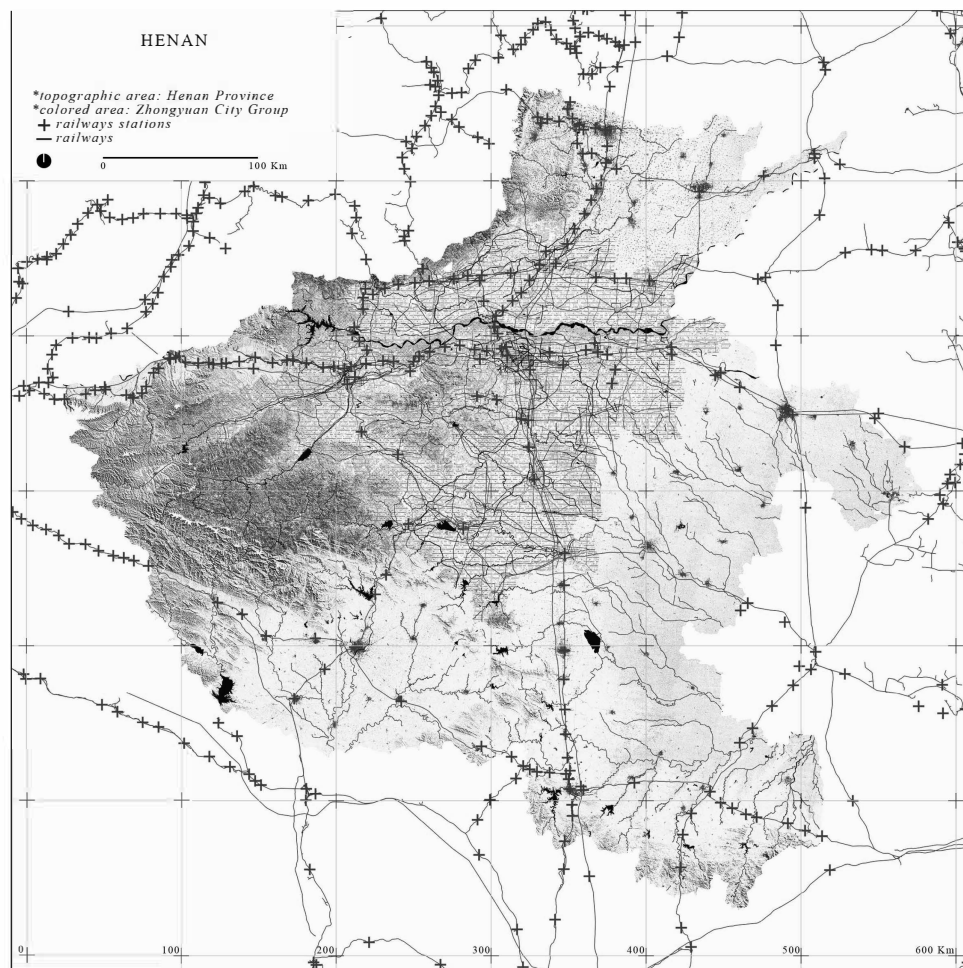


Figura 2 | Mappa della provincia dell'Henan e dello Zhongyuan City Group.  
Fonte: elaborazione grafica a cura dell'autore.

Questa riconfigurazione del quadro istituzionale sancisce il passaggio da un'urbanizzazione 'centripeta' a una 'centrifuga' in relazione alla progressiva regionalizzazione delle forme della competizione economica: «the monomer (enterprise) competition gradually evolved into a regional competition» (Wang, 2007: 2). In quest'ottica si dà un nuovo assetto alle forme di espansione urbana che, abbandonando le logiche accentratrici, agiscono su una scala territoriale vasta al fine di integrare polarità esistenti attraverso l'urbanizzazione di vaste aree rurali. Questo ha portato nel 2006 le municipalità di Zhengzhou e Kaifeng, il Zhongyuan City Group e il governo della provincia dell'Henan a promuovere l'integrazione fra le città di Zhengzhou e Kaifeng attraverso la progettazione di Zhengbian New District: una città-territorio che prende le fattezze di una città lineare lunga ottanta chilometri che si sviluppa su di un'area di quarantamila ettari fra le città di Zhengzhou e Kaifeng (Wu, 2015). Uno spazio che ospita ad oggi quattro milioni e mezzo di persone, di cui quattro sotto la municipalità di Zhengzhou (per lo più nell'area di Tianxiang City e Zhongmu County) e il rimanente sotto la giurisdizione di Kaifeng (Wang, 2007). Anche questa

<sup>7</sup> Secondo quanto affermato da Chuanglin Fang e Danlin Yu (2016), l'area «[...] is a strategic urban agglomeration that serves strategic support function for driving the development of Central China. [...] The key regions are Zhengzhou-Kaifeng [Zhengbian] New District and Luoyang New District, focusing on creating developmental axes along the Longhai and the Beijing-Guangzhou railways. By fostering new development axes, building up the core area along the Longhai economic belt and China's major modern integrated transport hub, we shall be able to create a demonstration area for coordinated development between industrialization/urbanization and agricultural modernization, and civilization inheritance and innovation area of China.» (Fang, Yu, 2016: 210).

esperienza si lega ad una competizione internazionale, vinta nel 2009 dallo studio londinese Arup con il progetto *Planning for low carbon urban system: the Zhengbian New District Plan*. Nel 2010 il progetto viene premiato dall'International Society of Cities and Regional Planners (ISOCARP)<sup>8</sup>, ed incluso nel *Regional*

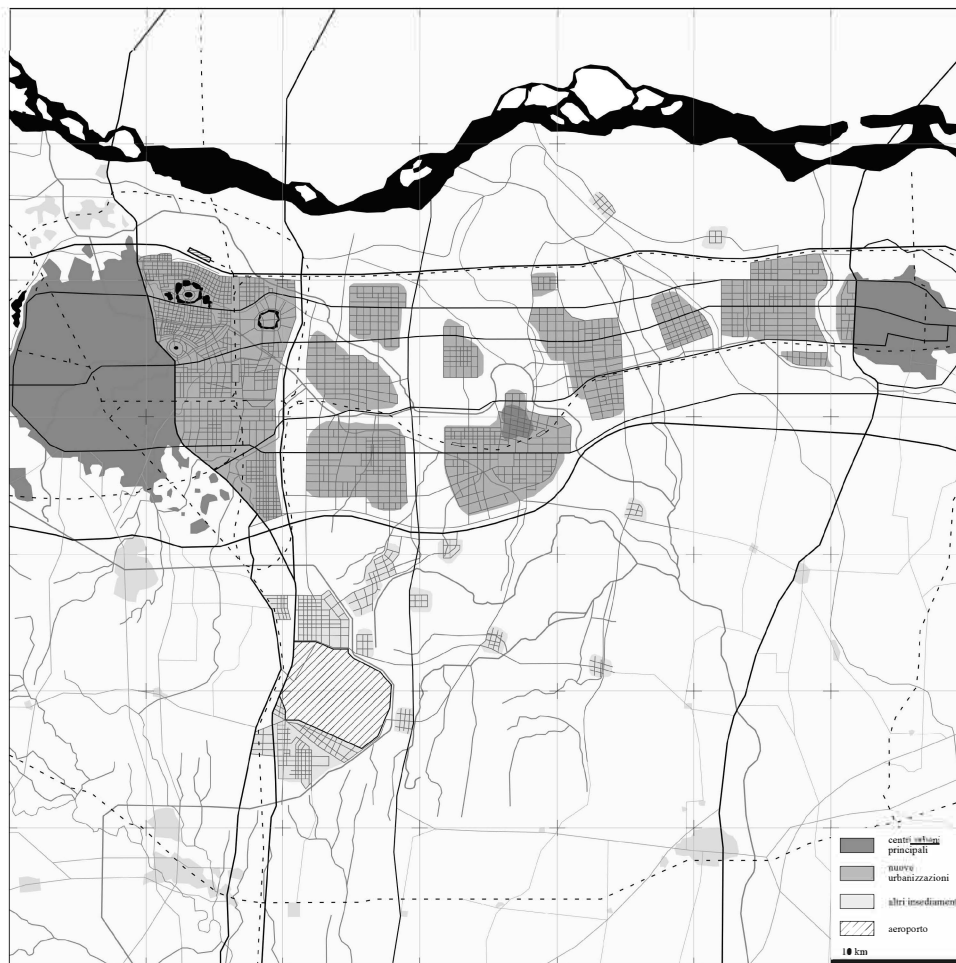


Figura 3 | ARUP, Masterplan per Zhengbian New District.  
Fonte: rielaborazione grafica a cura dell'autore.

<sup>8</sup> Ancora all'interno del piano di Zhengdong, sono poste le basi per la nuova espansione attraverso l'elaborazione di un masterplan per la *Zhengzhou-Kaifeng Industrial Belt* nel 2007 (Li, 2010e). Sono redatti due piani inerenti alla *Strategic Studies of the Integration of Zhengzhou-Kaifeng Industrial Belt* (studi preliminari): *Plan I Research Schemes from Chinese Academy of Social Science*, *Plan II Research Schemes from Chinese Urban Planning Association*. A questi fa seguito la redazione di due masterplan - *Master Planning of the Integration of Zhengzhou-Kaifeng Industrial Belt. Plan I Schemes from the Tsinghua Urban Planning and Design Institute*, *Plan II Schemes from Zhengzhou Urban Planning Design&Survey Research Institute* - ai quali segue il *Regulatory Detailed Planning of the Integration of Zhengzhou-Kaifeng Industrial Belt* redatto dal Zhengzhou Urban Planning Design&Survey Research Institute (Li, 2010e). Nel 2007 è stato anche pubblicato il *Zhengbian Industrial Development Plan*, che un anno più tardi darà vita al *Zhengbian Urban-Rural Reform and Development Experimental Zone* (Li, 2010e). Un iter tortuoso e strettamente codificato, che solo nel 2009 vedrà la promozione di un concorso internazionale vinto dallo studio londinese Arup (Zhengzhou City Planning and Design Institute, Kaifeng City Planning and Design Institute, ARUP Engineering Consulting Co. Ltd, 2009).

*Strategic Plan of the Central China Economic Region*, a sua volta parte del *National Main Functional Area Plan* approvato dal NDRC (National Reform and Development Commission) nel 2011 (Wu, 2015). Il risultato di questo iter è l'indebolimento del progetto originario, che sembra perlopiù ridursi ad uno schema che suddivide lo spazio in aree capaci di accogliere una miriade di progettualità minori. Una 'galassia' tenuta assieme dai grandi fasci infrastrutturali che solcano lo spazio longitudinalmente<sup>9</sup>. Tuttavia questa forma instabile dal programma aperto ben si presta ad essere contenitore di un insieme di progetti puntuali estremamente differenti fra loro che ambiscono a ricomporsi all'interno di una figura vasta e dispersa (fig. 3).

### **Oltre la metropoli. Ridefinizione del rapporto città e campagna**

Mettendo in discussione la polarizzazione metropolitana che si è data nel primo decennio del Duemila, Zhengzhou è oggi banco di prova per la ridefinizione dei rapporti fra spazio urbano e rurale. Così se ancora nel 2015 Zhengbian New District era indicato quale conferma di come «l'urban entrepreneurialism became hegemonic in so-called socialist countryside planning» (Wu, 2015: 79), oggi questo stesso progetto appare rappresentativo di nuove politiche che non solo non investono più nella creazione di forti polarità, ma tentano riarticolazioni dello spazio più plastiche e pervasive (Ramondetti, 2018).

Difficile prevedere come verranno ridefiniti i rapporti all'interno di questa nuova urbanizzazione che sembra presentare scarse analogie con i modelli conosciuti in occidente. Non siamo di fronte alle forme di dispersione insediativa attraverso le quali sono state descritte molte aree urbanizzate italiane ed europee (Secchi, 1989; Boeri, Lanzani, Marini 1992; Munarin, Tosi, 2001; Viganò, 2008; Viganò, Secchi, Fabian 2016; Cattoor, De Meulder, 2011): la capillarizzazione delle infrastrutture, la porosità del sistema stradale e delle canalizzazioni, la pervasività dei parchi e degli spazi aperti che abbiamo osservato in Europa non trova qui alcuna corrispondenza.

A Zhengbian lo spazio è plastico e viene finemente modellato fino al momento in cui non iniziano a depositarsi i manufatti al suolo: manufatti di grandi dimensioni e con diversa funzione che poco dialogano fra loro, paiono sconnessi, autonomi. L'infrastruttura che li sorregge abbandona progressivamente le forme scultoree che aveva assunto nel decennio precedente. Non più i nuclei della città metabolista di Kurokawa e neppure la città lineare che aveva generato i primi progetti per la fascia industriale di Zhengbian. Al contrario gli schemi compositivi si fanno più semplici, fino a ridursi a centuriazioni che organizzano lo spazio in maniera equipotenziale e indistinta. Un'organizzazione che se da un lato circoscrive perimetri definiti, dall'altra ben si presta a future estensioni. All'interno di queste griglie il suolo si presta a colonizzazioni eterogenee: compound in stili differenti e di diversa densità, siti industriali e parchi per start up, ma anche residui di aree agricole e villaggi rurali, tutto viene inglobato dalla nuova rete infrastrutturale.

A fianco, in quelli che vengono definiti corridoi ecologici, il territorio agricolo è rimodellato attraverso la costruzione di *new agricultural town* che sostituiscono i villaggi preesistenti (fig. 4). In nome di una riduzione del consumo di suolo, ma in realtà con l'esito di recuperare suolo edificabile da ridistribuire presso le nuove aree urbane, vengono distrutti i villaggi esistenti e accorpata la popolazione in nuovi insediamenti dai caratteri suburbani: una rivisitazione dell'abitare comunitario nella forma di una distesa di villette a schiera al cui centro vengono situati i servizi amministrativi e culturali. Se tali luoghi poco si prestano alle pratiche di una popolazione per lo più contadina, la quale se ne appropria attraverso riscritture minute degli oggetti architettonici e degli spazi aperti (Lee, 2016), tuttavia essi costituiscono uno sforzo concreto per aumentare la qualità di vita degli abitanti. Una ridefinizione del 'welfare rurale' che tenta di superare il divario che separa le aree agricole da quelle urbane. A fianco dei nuovi insediamenti agricoli, sorgono nel frattempo spazi ad uso della nascente classe medio-alta: compound cintati, campi da golf, parchi a tema. Un insieme di che sembra mettere in discussione la separazione fra urbano e rurale che voleva due popolazioni distinte abitare luoghi differenti.

---

<sup>9</sup> L'interpretazione di Zhengdong come 'arcipelago' e Zhengbian come 'galassia' è di Arata Isozaki alla tredicesima Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia (2012).



Figura 4 | Taiqian, new agricultural town.  
Fonte: fotografia di Samuele Pellecchia (Prospekt Photographers).

Infine nei centri di medie dimensioni come Zhongmu, vere periferie di queste metropoli in continua crescita, alla grande urbanizzazione si affiancano espansioni minori, riscritture interne più libere che generano spazi ibridi che rimangono tuttavia confinati in aree circoscritte. L'insieme di questi luoghi che ad oggi caratterizzano Zhengbian (ma che ricorrono nell'intera regione interna) evidenzia l'estrema eterogeneità delle forme e delle modalità di colonizzazione dello spazio. A poco servono le descrizioni che decostruiscono l'insieme ribadendo le specificità delle parti<sup>10</sup>. Descrizioni che da più di un decennio hanno costruito un catalogo sempre più ricco che conferma per lo più l'impossibilità di una casistica esaustiva. Cosa costituisca nel suo insieme questo «patchwork of urbanization [...] [in which] cluster of factories, a housing complex, or a small city would pop up, fragmenting this ancient agricultural matrix into a thousand pieces» (Shepard, 2015: 114) non è ancora chiaro. Tuttavia, osservandone la continua evoluzione, i progetti e le visioni messe in campo in modo frenetico dalle amministrazioni, l'urbanizzazione regionale a Zhengzhou sembra essere una scommessa che si traduce nella costruzione di suolo attrezzato, in grado di accogliere diversi usi attraverso una configurazione semplice (Sampieri, 2018). Epurato da conflitti, aperto sia a forme di welfare che al mercato, volto al benessere quale unica aspirazione, il suolo diventa un supporto tecnico il cui ruolo è tenere assieme (o semplicemente accostare) materiali differenti aumentandone comfort ed efficienza.

#### Riferimenti bibliografici

- Boeri S., Metropolitani A. I., Lanzani A., Marini E. (1993), *Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta.
- Bonino M., Governa S., Sampieri A. (2018), “La città dopo le *new town* cinesi”, in *Territorio* n. 85 (in corso di pubblicazione)
- Cai A., Liu Y., Liang J., Zhang W. (2012), “Research on the Evolution and Reconstruction of Urban Spatial Structure in Zhengzhou”, in *Urban Studies*, n. 19 (6), pp. 54-60 (in Cinese).
- Cattoor B., De Meulder B. (2011), *Figures infrastructures. An atlas of roads and railways*, SUN architecture, Amsterdam.
- Fang C., Yu D. (2016), *China's New Urbanization: Developmental Paths, Blueprints and Patterns*, Springer.

<sup>10</sup> Si vedano a questo proposito i libri: *Urban development in post-reform China: State, market, and space*, (2006) di Wu, Fulong; Xu, Jiang, Yeh, Anthony Gar-On; *Urban China* (2013) di Xuefei Ren; *Planning for growth: Urban and regional planning in China* (2015) di Fulong Wu; e *Ghost cities of China: the story of cities without people in the world's most populated country* (2015) di Wade Shepard.

- Gonghao C., Ma J. C. L. (1999), "Urbanization From Below in China: its Development and Mechanism", in *Acta Geographica Sinica*, n. 54 (2), pp. 107-115.
- Hao P. (2006), *On Urban Planning and Urban Development in Zhengzhou since Modern Times*, master thesis in History and Geography, Shaanxi Normal University (in Chinese)
- ISOCARP (2010). *Liveable cities in a rapidly urbanizing world*, pubblicazione online, accesso 12 settembre 2017, [https://isocarp.org/app/uploads/2014/05/ISOCARP\\_UPAT\\_final\\_20110114.pdf](https://isocarp.org/app/uploads/2014/05/ISOCARP_UPAT_final_20110114.pdf)
- Kirkby J. R. R. (1985), *Urbanization in China: town and country in a developing economy 1949-2000 AD*, Croom Helm.
- Lee C. M. C. (a cura di, 2016), *Common Frameworks. Rethinking the Developmental City in China*, Harvard University Press.
- Li K. (2010a), *The Masterplan of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 01*, China Construction Industry Press (in Chinese).
- Li K. (2010b), *The Special Planning of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 02*, China Construction Industry Press (in Chinese).
- Li K. (2010c), *Urban Planning and Architectural Designs for CBD of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 03*, China Construction Industry Press (in Chinese).
- Li K. (2010d), *The Urban and Architectural Design of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 04*, China Construction Industry Press (in Chinese).
- Li K. (2010e), *The Development and Partial Adjustments to the Master Plan of Zhengdong New District. Urban planning and architectural design of Zhengdong New District in Zhengzhou City (2001-2009) – 05*, China Construction Industry Press (in Chinese).
- Liu D. (2006), *Zhengzhou City, the process of urbanization*, master thesis in Economics, Zhengzhou University (in Chinese)
- Liu Y., Zhao R., Xu M. (2008), "Analysis of Spatial Structure Changes of Zhengzhou", in *Modern Urban Studies*, n. 3, pp. 61-66 (in Chinese).
- Munarin S., Tosi M. C. (2001), *Tracce di città: esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, FrancoAngeli.
- Ramondetti L. (2017), "A Zhengzhou la new town nasce già vecchia", in *Il Giornale dell'Architettura*, pubblicazione online, accesso 20 aprile 2018, <http://ilgiornaledellarchitettura.com/web/2017/10/20/a-zhengzhou-la-new-town-nasce-gia-vecchia/>
- Ramondetti L. (2018), "Zhengzhou. Il potenziamento della metropoli interna", in *Territorio*, n. 85 pp. 51-56
- Ren X. (2013), *Urban China*, John Wiley & Sons.
- Sampieri A. (2018), "The city is available. Chinese new towns as backup spaces", in Bonino M., Governà S., Sampieri A. (eds. 2018) *The City after Chinese New Towns* (in corso di pubblicazione)
- Shepard W. (2015), *Ghost cities of China: the story of cities without people in the world's most populated country*, Zed Books Ltd.
- Secchi B. (1989), *Un progetto per l'urbanistica*, Giulio Einaudi.
- Viganò P. (2008), "Water and asphalt the projection of isotropy in the metropolitan region of Venice", in *Architectural Design*, n. 78 (1), pp. 34-39.
- Viganò P. (2010), *I territori dell'urbanistica: il progetto come produttore di conoscenza*, Officina.
- Vigano P., Secchi B., Fabian L. (2016), *Water and Asphalt: The Project of Isotropy*, Park Books.
- Wang X. (2007), "Study on Zhengzhou and Kaifeng Integrated Development Under the Background of Rising of Central Area of China", in *Areal Research and Development*, n. 26 (6), pp. 28-34 (in Chinese).
- Wu F. (2015), *Planning for growth: Urban and regional planning in China*, Routledge.
- Wu F., Xu J., Yeh A. G. O. (2006), *Urban development in post-reform China: State, market, and space*, Routledge.
- Xue Q. L. C., Wang Y., Tsai L. (2013), "Building new towns in China—A case study of Zhengdong New District", in *Cities*, n. 30, pp. 223-232.
- Zhengzhou City Planning and Design Institute (2009), *Solicitation for Spatial Development Strategic Planning Scheme of Zhengbian New District, Zhengzhou, China, 2009.06*. (in Chinese).
- Zhengzhou City Planning and Design Institute, Kaifeng City Planning and Design Institute, ARUP (UK) Engineering Consulting Co. Ltd (2009), *Master Planning of Zhengbian New District (2009-2020). Atlas*. (in Chinese).
- Zhengzhou City Planning and Design Institute, Kaifeng City Planning and Design Institute (2010), *Master Planning of Zhengbian New District (2009-2020). Atlas*. (in Chinese).
- Zhengzhou Municipal Bureau of Statistics (2017), *Zhengzhou Statistic Data*, pubblicazione online, accesso 12 settembre 2017, <http://tjj.zhengzhou.gov.cn/>

**Riconoscimenti**

Queste riflessioni nascono entro la ricerca *CeNTO – Chinese New Towns. Negotiating Citizenship and Physical Form*, condotta da Politecnico di Torino, Tsinghua University di Pechino, Ecole Polytechnique Fédérale di Losanna e coordinata, a partire dal 2015, da Michele Bonino (DAD), Francesca Governa (DIST) e Angelo Sampieri (DIST).

**Copyright**

Le figure 1, 2 e 3 sono elaborazioni grafiche a cura dell'autore; la figura 4 è una fotografia di Samuele Pellecchia (Prospekt Photographers).