



## La Cina senza limiti vuole 500 smart city

*L'esempio per tutte dovrebbe essere Xiong'an, a 100 chilometri da Pechino: 2,5 milioni di abitanti previsti. Ipercontrollo e mobilità «green». È il sogno personale di Xi*

**Simone Pieranni**

Un elemento del passato, lo sviluppo economico e l'inquinamento che ha comportato, e uno del futuro, la corsa tecnologica in atto da anni, hanno sostanzialmente obbligato la Cina a ripensare il proprio sviluppo urbano, affidandosi alle teorie relative alle smart city, centri urbani iper-digitalizzati e in grado di sviluppare al massimo l'«internet delle cose» e permettere ogni tipo di controllo: tanto sui livelli energetici di consumo delle città, quanto sul comportamento degli abitanti. Lo scopo del governo cinese è quello di consegnare alla propria popolazione città sicure da due punti di vista: della sostenibilità ambientale, in nome del nuovo mantra della «civiltà ecologica» (argomento di grandi discussioni in questo momento in Cina, unitamente alle teorie sull'Antropocene), e della sicurezza urbana. L'argomento è talmente importante che in Cina se ne è cominciato a parlare dagli anni '90, quando il progetto di sviluppo urbano prevedeva «Eight Gold Plan» per arrivare alla partenza ufficiale dei progetti di smart city in Cina, nel 2011.

**E ora Xi Jinping è andato oltre:** servono e si sta lavorando a 500 smart city. Nel documento sul piano di costruzione delle smart city di Shanghai 2011-2013 si legge che «Lo sviluppo innovativo e di trasformazione richiede un sistema di infrastrutture informatiche di livello internazionale, un efficace sistema di informazione e intelligence, un settore It di prossima generazione e un sistema di sicurezza delle informazioni regionale affidabile e affidabile. Per dare pieno gioco al ruolo del mercato, e seguendo le indicazioni del governo, una città intelligente deve avere le caratteristiche chiave della digitalizzazione, della rete e dell'intelligence per innalzare il livello di modernizzazione a tutto tondo della città e consentire ai cittadini di condividere i benefici».

Questo approccio, confermato anche da diversi documenti governativi prodotti dal 2014 in avanti, punta dunque alla costruzione di città di media grandezza

iperconnesse e capaci di sfruttare le nuove tecnologie per il controllo delle problematiche ambientali, per un controllo totale del traffico e la capacità di modificarlo al meglio per evitare ingorghi e per un controllo totale della popolazione giustificato dalla necessità di eradicare la delinquenza nelle città cinesi (quest'ultimo elemento è tenuto in gran conto da parte della popolazione).

Naturalmente tutto questo ha un impatto, o potrebbe averlo, su questioni legate alla privacy dei cittadini. La ricercatrice Fan Yang, su *Asia and Pacific Policy Forum*, ha scritto che «rendere le città più sicure è uno dei fattori chiave delle pratiche di smart city. A Longgang, un distretto di Shenzhen che era noto per i suoi alti tassi di criminalità, casi di furto e rapina sono crollati di oltre la metà grazie allo spiegamento di 7.000 nuove telecamere ad alta definizione - dotate di software di intelligenza artificiale - in tutto il distretto».

**Tra questi benefici** presupposti, si alza una preoccupazione: «come possono i cittadini proteggere la loro privacy quando i sensori raccolgono dati su tutto ciò che li circonda? A marzo, la dichiarazione del Ceo di Baidu Robin Li sulla protezione dei dati e la privacy dei cittadini cinesi ha suscitato un allarme: "I cinesi sono relativamente più aperti e meno sensibili sull'uso dei dati personali... Se sono in grado di scambiare la privacy per sicurezza, praticità o efficienza, in molti casi sono disposti a farlo", ha dichiarato...».

**Conta molto la recente legge** sulla cybersicurezza che - pur proteggendo i dati dei cittadini - non chiarisce il ruolo del governo né cosa accada a quei dati raccolti dall'incrocio di diverse tecnologie. E *TechCrunch*, di recente, ha mostrato proprio il potenziale punto debole di questi processi di controllo delle smart city cinesi. Il sito di tecnologia ha ricevuto dei leak da un database lasciato incustodito, da Alibaba, nel quale si trovavano dati personali derivanti da riconoscimenti facciali. Il database «era di Elasticsearch, memorizzava gigabyte di dati, tra cui scansioni di riconoscimento facciale su centinaia di persone per diversi mesi. I dati sono stati ospitati dal gigante tecnologico cinese Alibaba». Dai dati emerge una capacità di seguire in modo pervasivo gli spostamenti delle persone (in questo caso si trattava di soggetti «registrati» nei pressi di Liangmaqiao, la via delle amba-

**Nel 1949 il tasso di urbanizzazione era al 10,64%. Nel 2016 ha superato il 56%. Nel 2050 sarà oltre l'80%**

sciate a Pechino). Siamo di fronte a problematiche che rimarranno attuali da qui allo sviluppo completo dei progetti cinesi che, intanto, si stanno finalizzando in quello che dovrebbe essere il «progetto dei progetti». Secondo il Brookings Institute si tratta un «Brave New World»: è l'idea che Xi Jinping vuole raggiungere e ottenere a ogni costo, una mega smart city a Xiong'an, cento chilometri circa da Pechino. **Due milioni e mezzo di abitanti** per un'area che - una volta ripulita del problema dei problemi, ovvero essere stesa su una superficie inquinata come poche al mondo - dovrebbe diventare il faro, la guida, l'esempio per tutta l'Asia di cosa si intenda per «smart city». In Cina non si parla d'altro: uomini d'affari, sviluppatori di applicazioni, ingegneri impegnati nell'Intelligenza artificiale, funzionari del governo. Tutti a citare Xiong'an come il futuro «crack» cinese; alcuni poi raccontano di come ci sia stata una corsa a comprare case, future case, armati di

una certezza implacabile: se lo vuole Xi Jinping si farà. Lo sanno anche nei pressi delle varie commissioni del governo che si occupano di pianificazione urbana: l'ufficio di uno di loro è in un edificio che sembra uscito direttamente dall'Unione sovietica, forse frutto di quell'amicizia che poi si risolse in una rivalità solo di recente eliminata dai rapporti tra Cina e Russia.

«Il problema», viene raccontato, è che le indicazioni che arrivano dall'alto riguardano solo tecnologie e controllo, sicurezza e mobilità». Cosa manca? L'arte, la cultura, il sogno, l'esperienza: Xiong'an, come tante altre «nuove» città cinesi rischia il consueto destino: spazio preciso, pulito, organizzato ma potenzialmente disabitato. O se abitato, come sarà se mai il progetto diventerà realtà? Il funzionario - mentre spiega la sua idea, al piano terra dell'edificio, in un piccolo bar con le finestre sulla strada - manda slide e immagini e suoi interventi a conferenze via WeChat. La sua idea? Animare la futura smart city con inserti, hotspot di natura artistica, capaci di regalare interazione e informazioni e di lasciare presagire un aggancio con il resto del paese e del mondo attraverso quello che oggi, in Cina, a tratti pare un feticcio: l'eredità culturale. Ma non sarà semplice, per diversi motivi.

Il primo dubbio riguarda proprio Xiong'an: si farà? Secondo il rapporto del Brookings Institute, intanto, «situato a circa 100 chilometri a sud-ovest di Pechino, Xiong'an ospiterà alcune delle istituzioni e delle aziende che attualmente lot-

**IL CASO LANZHOU, CERNIERA TRA EST ED OVEST**

## Le Las Vegas nel deserto

**Alessandra Colarizi**

Ci vogliono circa 40 minuti per raggiungere dal centro della città la nuova stazione ferroviaria dell'alta velocità. Otto chilometri sembrano un'eternità imbottigliati nel traffico che soffoca Lanzhou, capoluogo della provincia nord-occidentale del Gansu.

Quella che anticamente era conosciuta come la «città dorata», un fiorente polo commerciale lungo la Via della seta settentrionale, all'imboccatura del corridoio di Hexi utilizzato da commercianti e militari come principale via di passaggio dalla Cina settentrionale fino all'Asia centrale. Crocevia di popoli e culture, tra il V e il XI secolo è diventata un importante centro di studi buddhisti, fino più tardi ad assorbire l'influsso musulmano con l'arrivo dell'Islam nel vicino Occidente.

**Con il 78% della popolazione** di etnia musulmana *hui*, Lanzhou conserva ancora l'antica atmosfera esotica e il suo ruolo di cerniera tra est ed ovest, grazie alla linea ferroviaria

che collega la città alla regione autonoma del Xinjiang in «appena» 11 ore. Un destino curioso per uno dei centri urbani più caotici del paese. Per combattere traffico e inquinamento, nel 2014 il distretto centrale di Chengguan ha introdotto un servizio di bike-sharing che oggi vanta diverse centinaia di piattaforme. Ma i lavori di costruzione della metro, in corso da sette anni, procedono con una lentezza insolita per il paese dei grandi record. Colpa della natura, ci spiega una ragazza del posto, puntando il dito contro la morfologia del territorio.

Compresa tra due montagne e tagliata a metà dal fiume Giallo, la città sorge ai margini dell'altopiano del loess, una distesa interminabile di depositi limo-argillosi di colore giallastro creati dal vento, da cui il principale corso d'acqua della Cina settentrionale prende il suo nome. Pechino ha raccolto la sfida tempo fa, quando Lanzhou fu scelta dal governo cinese come testa di ponte del «Go West», la politica di sviluppo delle aree occidentali del paese lanciata nel 2000. Erano gli anni in cui costruire, costruire e costruire, era considerata la



Xiong'an, in copertina Longgang

tano per trovare spazio nella capitale affollata. Secondo uno studio del 2017 di Morgan Stanley, Xiong'an attirerà 380 miliardi di dollari di investimenti che tradotti in termini comprensibili, significa «tredici volte quanto che la Cina ha speso per la costruzione della Diga delle Tre Gole».

**Lo sviluppo di Xiong'an** è di fondamentale importanza «in quanto la Cina attraversa un periodo di transizione». Uno dei problemi dei quali Xiong'an dovrebbe essere la soluzione ha a che fare con le nuove forme che ha preso la società cinese: «questa nuova area si propone di essere innovativa, aiutando la Cina a spostarsi in settori ad alto valore aggiunto e a sfuggire alla trappola del reddito medio». Partiamo allora dal primo problema: l'idea è mastodontica (come piace ai cinesi), ma sulla fattibilità pesa come un macigno un particolare: «La Cina settentrionale è stata a lungo l'equivalente della Rust Belt americana».

Sette delle dieci città più inquinate della Cina si trovano nelle vicinanze della provincia dell'Hebei. E non è tutto qui, perché Xiong'an è situata «in una bassa palude». Nonostante queste immani difficoltà, Xiong'an può offrire un percorso alternativo «sia per la Cina settentrionale che per la nazione nel suo complesso», sempre si risolve il problema prima di gettare le basi di questo nuovo «sogno» che il presidente cinese Xi Jinping ha fomentato nelle menti dei suoi compatrioti. Proprio Xi «ha svolto un ruolo fondamentale nel lancio della nuova area di

Xiong'an. Proprio come Shenzhen e Pudong sono considerati gemme dell'era Deng, Xi aspira a vedere il suo nome associato a un nuovo miracolo urbano. Buone notizie da Xiong'an potrebbero migliorare direttamente il prestigio personale di Xi come pianificatore lungimirante. Pertanto, Xiong'an può servire da indicatore pubblico dell'efficacia delle politiche dell'amministrazione Xi».

Mica poco. Anche perché non tutto sembra girare al meglio. Nel gennaio del 2019 il *South China Morning Post*, quotidiano di Hong Kong da qualche tempo rilevato da Alibaba, titolava «Xi Jinping visita la nuova area di Xiong'an in segno di impazienza per la mancanza di progressi nel piano della città del futuro». Molti saranno scattati sulla sedia, perché Xiong'an dovrebbe essere la punta di avanzata di molto altro che bolle in pentola.

**Tutto è cominciato nel 2017**, quando arrivò il primo annuncio che si riferiva a Xiong'an come a una «strategia per un nuovo millennio» e a una «area in grado di dimostrare un modello urbano sostenibile, moderno e innovativo».

Due settimane dopo, l'agenzia di stato *Xinhua* comunicava che Xiong'an «avrebbe mirato ad alleviare le disparità nello sviluppo regionale della Cina». Nel giugno 2017, «Xi Jinping ha presieduto una riunione del Politburo Standing Committee sull'urbanistica di Pechino. Ha affermato che mentre Pechino dovrebbe rimanere il centro della politica nazionale, della cultura, degli scambi internazionali e dell'innovazione scientifica, tutte le

altre funzioni non capitali dovrebbero essere spostate altrove, in altri luoghi come Xiong'an. Nel frattempo, Xi ha promosso un numero di funzionari esperti nella regione. In particolare, Xu Qin, sindaco di Shenzhen dal 2010 al 2017, è stato paracadutato come nuovo governatore dell'Hebei. Chen Gang, un tecnocrate che ha supervisionato le industrie high-tech di Pechino, è diventato il primo capo della Xiong'an New Area».

**In generale la Cina** punta a 500 nuove smart city nell'immediato futuro, capaci di raccogliere al proprio interno tutto quanto rappresenta la nuova potenza tecnologica del paese. Si tratta del risultato di una urbanizzazione lenta e letale: nel 1949 il tasso di urbanizzazione della Cina era al 10,64 per cento. La Cina di Mao: rurale, povera, ma tesa a rafforzare quella industrialità dei cinesi che sarebbe poi diventata fondamentale nell'era denghiana. Nel 1992 il tasso arriva al 27 per cento, nel 2001 al 37. Nel 2011 il censimento, organizzato dal Partito per avere un risultato credibile, sanciva la trasformazione avvenuta: la Cina era diventato un paese a maggioranza urbana. E oggi l'approccio ingegneristico «a sfide come il mantenimento della stabilità sociale», secondo Roger Creemers, studioso di diritto cinese e autore di un *paper* sul sistema dei crediti sociali, significa, «non solo comprendere la realtà o prevedere la realtà, ma controllare la realtà».

pressoché vuote. Stando alle stime ufficiali, a Lanzhou il governo ha già investito 139 miliardi di yuan per la realizzazione di 325 progetti di vario genere, dall'industria turistica alla produzione automobilistica. Grazie alle agevolazioni fiscali, circa 500 aziende - per la maggior parte cinesi - hanno optato per stabilirsi nella *xinqu*, mentre quasi 4000 turisti hanno visitato il distretto tra gennaio e novembre 2018.

**Sono numeri** incoraggianti ma non sufficienti a scongiurare la sorte toccata ad altre «cattedrali nel deserto», spuntate come funghi con il boom delle costruzioni cavalcato da Pechino per domare la crisi finanziaria globale. Nel 2015, Yan Jiehe, Ceo di China Pacific Construction Corp nonché uno degli uomini più ricchi di Cina, ha fatto causa alle autorità cittadine per aver interrotto la costruzione di un progetto paragonato: «una La Vegas del deserto del Gobi» dal costo stimato di 20 miliardi di yuan. I lavori sono stati ufficialmente sospesi per preoccupazioni di carattere ambientale.

Ma la recente stretta sul debito dei governi locali e un'agguerrita campagna di arresti per corruzione all'interno dell'amministrazione municipale lasciano intravedere l'esistenza di problemi endemici e condivisi trasversalmente attraverso il paese. Nel 2016, un think tank governativo quantificava la capienza potenziale dei vari «distretti fan-

tasma» a quota 3,4 miliardi di abitanti, oltre due volte il totale della popolazione cinese.

C'è chi suggerisce di accantonare le attrazioni kitsch per privilegiare la creazione di opportunità di lavoro, vero nodo gordiano delle nuove città cinesi. Secondo Wade Shepard, autore di «Ghost Cities of China», serviranno quindici anni perché la Lanzhou New Area raggiunga il suo pieno sviluppo. Nel frattempo, le priorità di Pechino sono cambiate. Da quando Xi Jinping ha assunto la presidenza, l'urbanizzazione ipertrofica degli ultimi trent'anni ha lasciato il posto a una pianificazione sostenibile.

**Due anni fa**, la New Area ha lanciato un piano di sviluppo quinquennale per realizzare una smart city in collaborazione con Huawei, il colosso tecnologico a cui Washington ha dichiarato guerra. Stando a quanto si apprende sul sito dell'azienda, il progetto comprende un parco industriale per il cloud computing, un «Silk Road information hub» e una rete di «soluzioni sanitarie intelligenti» che permette al 70% dei residenti di accedere alle proprie informazioni mediche online. Secondo Huawei, il nuovo piano «smart» permetterà finalmente di risolvere i problemi che da sempre tormentano Lanzhou: scarsità di risorse, vulnerabilità del territorio e un'amministrazione inefficiente. Chiaro il messaggio? Le Las Vegas nel deserto non vanno più di moda.



HANGZHOU

## City Brain: l'esperimento creato da Alibaba

Lanciato nel 2016, il progetto «Hangzhou City Brain», creato da Alibaba, utilizza «sistemi di telecamere e sensori in tutta la città per raccogliere dati sulle condizioni stradali in tempo reale. I dati vengono inviati a un hub AI, che ha il compito di gestire i segnali stradali a 128 incroci e aiuta i funzionari della città a prendere decisioni migliori a un ritmo più veloce». Come spiega govinsider.asia, «Tracciando i dati sul traffico e sui dati meteorologici, City Brain analizza il flusso del traffico in tempo reale per regolare i segnali del traffico in oltre 100 incroci. Ad esempio, il sistema tiene traccia delle ambulanze in rotta verso gli ospedali e trasforma tutte le luci rosse nel suo percorso verso il verde, consentendo ai pazienti di ricevere tempestivamente cure di emergenza».



SHANGHAI

## «Dove parcheggiare?» La soluzione «Cloud»

Shanghai sta ottimizzando i servizi governativi per i propri residenti attraverso «Citizen Cloud», una piattaforma basata su cloud che funge anche da app mobile. La piattaforma aggrega e fornisce un facile accesso a oltre 100 servizi governativi per i residenti di Shanghai, includendo informazioni sulla patente di guida, documentazione sanitaria e un'ampia gamma di servizi per la comunità.

Dalla fine del 2017 circa un terzo della popolazione di Shanghai, sette milioni di utenti circa, ha iniziato a utilizzare la piattaforma e l'app per accedere ai servizi pubblici essenziali. La città ha anche sviluppato una grande piattaforma di scambio di dati, in cui le aziende possono acquistare dati aperti raccolti dalle telecamere e dai sensori della città. Queste aziende utilizzeranno quindi i dati per sviluppare strumenti di informazione pubblica e altri servizi per migliorare la qualità della vita in città.



GUANGZHOU

## La nuova capitale cinese delle start-up

Sede di 140.000 imprese tecnologiche, Guangzhou guida l'innovazione e il movimento delle startup in Cina. «Oltre 11.000 aziende sono coltivate da vari incubatori e spazi di innovazione di gruppo», ha affermato Gong Hongwu, direttore generale della Guangzhou Science, Technology and Innovation Commission. La città sta sviluppando capacità tecnologiche e di innovazione attraverso vari progetti ambiziosi. La città ha anche lanciato una piattaforma di informazione sanitaria regionale che raccoglie i dati dei pazienti da cinque ospedali municipali e da altre cinque istituzioni di base. Attualmente memorizza oltre 8 milioni di cartelle cliniche elettroniche dei residenti di Guangzhou. La piattaforma consente a ospedali e pazienti di accedere facilmente alle cartelle cliniche pertinenti quando necessario (info da govinsider.asia).

# non sono più di moda

ricetta più efficace per spostare il baricentro della crescita dalla costa alle province interne, quelle più arretrate. È così che, nel 2012, la precedente amministrazione Hu Jintao - Wen Jiabao ha avviato i lavori per la realizzazione della quinta *guojiaji xinqu*, un nuovo distretto urbano finanziato dal governo centrale composto da un aeroporto internazionale, una stazione dell'alta velocità, zone industriali e complessi residenziali.

**A 30 chilometri** dal centro cittadino, la Lanzhou New Area - la prima *xinqu* della Cina occidentale - sfidava la natura e ogni buon senso. Sono serviti circa 6.000 operai e oltre 3.000 escavatori per rendere la zona, un tempo costellata da centinaia di rilievi montuosi e villaggi, adatta allo scopo. Da quel terreno arido e argilloso sono spuntati un lago artificiale, oltre 600 chilometri di strada e centinaia di edifici a trenta piani raggruppati ordinatamente in blocchi di mezzo chilometro per lato, bordati dai classici alberelli smunti che gli urbanisti cinesi piazzano per dare colore alle altrimenti grigissime nuove città. Secondo il prospetto, entro il 2020 il distretto

sarà dotato di cinque ospedali, 75 scuole e asili nido. Dieci anni più tardi, quando si attendono un milione di residenti permanenti, il Pil della *xinqu* dovrà essere triplicato a quota 270 miliardi di yuan. Obiettivi da guardare ancora con il binocolo.

**Affitti a buon mercato** e amenità «con caratteristiche cinesi» - compresi un parco Giurassico e una riproduzione della Sfinge egizia - non sembrano essere bastati a riempire le decine di migliaia di nuovi appartamenti. Le stime governative sono ferme attorno ai 100.000 abitanti, perlopiù impiegati statali e contadini rimasti senza casa dopo le demolizioni. Si fa presto a definirla una «ghost town».

Da quando nel 2013 la «Go West strategy» è stata ampliata e inserita nel progetto Belt and Road - una nuova cintura economica eurasiatica modellata sull'antica Via della seta - distretti industriali e hub logistici sono emersi in varie zone del Far West cinese. Ma la New Area del Gansu si discosta da esempi più noti quali Khorgos e Kashgar, zone economiche speciali istituite nel Xinjiang per rilanciare i rapporti economici con Kazakistan e Pakistan, rimaste