

MEGALOPOLI A MISURA DI PIL: FORZA E SQUILIBRI DELLA SCOMMESSA CINESE

di Romeo Orlandi

Città e campagne

Le città nascono anche in Cina per l'eccedenza agricola prodotta dalle campagne. Un'antica società agricola ha dato vita a città ricche di storia e di tradizione. La civiltà cinese tra le prime al mondo si è dotata di un'organizzazione sociale strutturata e approfondita. L'affermazione di un governo mite, saggio, organizzato ha avuto bisogno di centri sicuri dove poter amministrare il controllo e la difesa del territorio. Le città hanno costituito l'affermazione tangibile di una società contadina rispetto al nomadismo dei popoli confinanti. Le case erano in contrapposizione alle tende, l'agricoltura all'allevamento, la stanzialità alle migrazioni. Storicamente, le città sono state il centro del potere politico e amministrativo, sede del governo e dei letterati. Non erano tuttavia in contrasto con le campagne, delle quali rappresentavano la proiezione dei valori culturali. È soltanto con l'industrializzazione che la differenza tra città e campagne diventa visibile e talvolta antagonista. Si tratta di un fenomeno relativamente nuovo per la Cina e che ha dato vita a massicci fenomeni di urbanizzazione.

Dalla fondazione della Repubblica Popolare Cinese, nel 1949, i tentativi di una veloce industrializzazione del Paese si sono confrontati con due altre necessità: evitare una contraddizione lacerante tra città e campagne e mantenere il controllo

sulla mobilità e sulle dinamiche sociali. L'ispirazione del PCC, contemporaneamente ideologica e operativa, era di eliminare le «tre disuguaglianze», quelle tra città e campagna, tra industria e agricoltura, tra lavoro intellettuale e manuale. Inoltre, la dirigenza cinese era avviata verso la stabilizzazione politica dopo la fine della guerra e la ricostruzione imponeva di appoggiarsi sulla classe sociale che più di tutte aveva favorito il successo maoista, cioè i contadini. I provvedimenti presi hanno penalizzato la crescita delle città. Innanzitutto, è stato istituito un sistema di controllo degli spostamenti e delle migrazioni, attraverso una registrazione forzata (il sistema *hukou*). Comunque, per non ostacolare l'industrializzazione si è cercato di disgiungerla dall'urbanizzazione, attraverso la creazione di fabbriche lontane dalla città (lo slogan usato era: «Lascia la terra ma non il villaggio, entra in fabbrica ma non in città»). Questa impostazione aveva una forte impronta ideologica; tendeva a salvaguardare la cultura contadina e allo stesso tempo a superarne i retaggi medioevali. Il clima politico internazionale, con la decolonizzazione e la nascita di un forte movimento terzomondista, poneva la Cina come alfiere di uno sviluppo differente, lontano dalla costruzione di metropoli ingestibili e incontrollate. Ad eccezione degli anni del Grande Balzo in avanti (alla fine degli anni '50), l'urbanizzazione è stata ridotta e le città cinesi non avevano connotazioni che possano ricordare, neanche lontanamente, la gestione e

- 1.350.000.000 (c.): POPOLAZIONE DELLA CINA
- 43%: POPOLAZIONE URBANA SUL TOTALE DELLA POPOLAZIONE (SINTESI TRA FONTI NAZIONALI E INTERNAZIONALI)
- 60%: PREVISIONE DI URBANIZZAZIONE NEL 2020 (2006, UN HUMAN DEVELOPMENT INDICATORS)
- 94% DELLA POPOLAZIONE VIVE SUL 46% DEL TERRITORIO CINESE
- 82%: PESO DELLE MIGRAZIONI INTERNE VERSO LE REGIONI ORIENTALI (PROF. HUANG, 2003)
- 23: CITTÀ CON UNA POPOLAZIONE SUPERIORE A 3 MILIONI DI ABITANTI (CHINA STATISTICAL YEARBOOK)
- 200 MILIONI: PERSONE CHE HANNO LASCIATO LE CAMPAGNE NEGLI ULTIMI ANNI PER CERCARE LAVORO IN CITTÀ (IBID.)
- 36%: REDDITO NELLE CAMPAGNE DERIVATO DALLE RIMESSE DELLE CITTÀ (2005, IBID.)
- 2%: POPOLAZIONE NELLE GRANDI CITTÀ, CON REDDITO ANALOGO A GRECIA E PORTOGALLO
- 22%: POPOLAZIONE IN ALCUNE PROVINCE COSTIERE, CON REDDITO ANALOGO A BRASILE E TAILANDIA
- 26%: POPOLAZIONE DELLA CINA CENTRALE, CON REDDITO ANALOGO A MAROCCO ED EGITTO
- 50%: POPOLAZIONE DELLA CINA CENTRALE E OCCIDENTALE CON REDDITO ANALOGO ALL'INDIA
- «NOI CINESI DICIAMO SPESSE CON ORGOGLIO DI POTER SFAMARE IL 21% DELLA POPOLAZIONE MONDIALE COLTIVANDO SOLO IL 7% DELLA TERRA, MA QUELLO CHE NON CAPIAMO È CHE PER SFAMARE QUESTO 21% ABBIAMO BISOGNO ANCORA DEL 40% DELLA POPOLAZIONE AGRICOLA MONDIALE. QUESTO È UN CHIARO INDICE DI QUANTO SIA ANCORA ARRETRATA LA NOSTRA AGRICOLTURA E QUANTO BASSO SIA LO STANDARD DI VITA DELLA MAGGIOR PARTE DEI NOSTRI CONTADINI» (YANG LIAN, *Dark side of the Chinese moon*).

l'affollamento attuali. Shanghai rimaneva la città più internazionale, con il centro storico che allineava i quartieri cinesi a ridosso delle ex concessioni straniere e il Bund in via di degrado che testimoniava i fasti della «Parigi d'Oriente» degli anni '30. Beijing (Pechino) conservava la supremazia politica e culturale del Paese. Molte tracce del passato erano state distrutte, in un fanatismo che tendeva anche letteralmente a far tabula rasa dei simboli architettonici. La città vecchia, simbolo sia

dell'impero che dell'epoca nazionalista, aveva subito una serie impressionante di demolizioni e di ricostruzioni secondo criteri di urbanistica celebrativa. Molti quartieri vecchi, sede di botteghe artigiane e ambientazioni di suggestioni letterarie, erano stati demoliti senza scrupoli. L'esempio più conosciuto è stata la costruzione dell'immensa Piazza Tian An Men, a ridosso della Città Proibita. I vecchi ministeri dei Culti, dell'Agricoltura e della Guerra hanno lasciato il posto alla configurazione attuale, con l'aggiunta del

mausoleo di Mao Ze Dong del 1976. Le altre città cinesi, anche quelle di dimensioni più grandi, non avevano perso la loro fisionomia di centri di antichi commerci circondati da campagne sterminate. L'assenza di traffico automobilistico, ancora fino alla fine degli anni '70, era pressoché totale. Il mezzo di trasporto individuale era la bicicletta o il camion per quelli collettivi. Era, inoltre, frequente la vista di animali e carretti nel centro delle città. L'edilizia abitativa era rappresentata dalle vecchie abitazioni basse, a quattro lati con la corte centrale (*i si he yuan* dove si svolgeva la parte comune della vita delle famiglie cinesi), oppure da caseggiati nuovi di impronta sovietica.

Il pendolo del controllo

L'organizzazione sociale della Cina era basata sull'assegnazione, dalla nascita, a una unità di lavoro (il *danwei*) che garantiva un welfare State integrale. Si trattava di un intervento pubblico che si faceva carico della miseria e dell'arretratezza del Paese, preparando la strada altresì a una società egualitaria. L'individualismo era una tendenza da ostacolare e reprimere. I suoi corollari, l'intraprendenza, l'investimento, la mobilità, erano bloccati sul nascere. L'immenso retroterra delle campagne costituiva dunque la base più sicura per il controllo della società e per la costruzione di un differente ordine sociale. Venivano così a incontrarsi due bastioni teorici all'apparenza inconciliabili: da una parte la tradizionale società confuciana cinese, con la sua *weltanschauung* contadina, dall'altra la rigidità del controllo e del partito che regola ogni minima attività quotidiana.

Questa impostazione è entrata in crisi con la morte di Mao Ze Dong nel 1976. Da allora, con una progressione spettacolare, le città sono cresciute per

popolazione e importanza. È stato un fenomeno collegato al più generale avanzamento della società cinese, liberata dal fanatismo ideologico e tesa verso un avanzamento materiale fino ad allora condannato e represso. Le città sono state sedi della spettacolare industrializzazione del Paese. La trasformazione urbana ha poggato su due bastioni: l'attrazione di investimenti esteri e l'immigrazione dalle campagne.

a) Nel nuovo clima politico venutosi a creare, la tecnologia straniera era – e ancora oggi rimane – essenziale alla crescita del Paese. Il primo provvedimento è stato l'adozione di SEZ (*Special economic zones*), a ridosso delle città costiere, dove veniva garantita una libertà economica agli investimenti stranieri impensabile nel tessuto delle campagne, afflitto da una forte burocrazia e da un'atavica disabitudine al mondo del business internazionale. È stato, inoltre, avviato uno spettacolare piano di costruzione di infrastrutture che proprio nelle città ha trovato la sua applicazione più compiuta. Sono sorti con rapidità ponti, porti e aeroporti. Sono state costruite strade e fognature in una corsa contro il tempo che ha fatto uscire, seppure non completamente, il Paese dalla tenaglia del sottosviluppo e della chiusura. La crescita del PIL, la misura della ricchezza del Paese, è stata inarrestabile e sintetizza al meglio questo cambiamento del tessuto urbano;

b) i controlli sulla mobilità si sono allentati, in un ambivalente corpo normativo che lascia molte maglie larghe tra le disposizioni. Pur se formalmente esistono ancora molti vincoli, nei fatti il sistema combinato di *hukou* e *danwei* è stato fortemente ridimensionato. La mobilità è stata essenziale allo sviluppo economico, l'urbanizzazione ne è stato il risultato più tangibile. Le campagne hanno fornito alle città una manodopera immensa, disciplinata e a basso

costo. Sia i villaggi che gli agglomerati non costieri hanno contribuito alla rinascita della Cina, senza intercettare pienamente i vantaggi della globalizzazione.

Pur in un generale miglioramento delle condizioni di vita, la Cina oggi deve fronteggiare due gravi disuguaglianze: quella tra province costiere e interne e quella tra residenti e immigrati nelle città (queste ultime prevalentemente della costa).

i) Il differenziale di reddito tra le province che si affacciano sul Pacifico e le altre è molto alto (più del 300%). La motivazione principale risiede nella capacità dell'industria di creare più ricchezza dell'agricoltura e dunque delle città di crescere più delle campagne. Mentre l'industria è stata rinvigorita dalla tecnologia d'importazione e dagli investimenti stranieri, l'agricoltura non ha beneficiato d'interventi di modernizzazione. L'immigrazione nelle città ha disvelato una disoccupazione nascosta nelle campagne, aggravata da una scarsa meccanizzazione e da un'estrema parcellizzazione. Al contrario, il dinamismo imprenditoriale della costa ha ripreso slancio basandosi su una forte tradizione economica e commerciale, su una fortunata posizione geografica, sui redditi legami familiari con i cinesi della diaspora.

ii) Gli immigrati nelle città rappresentano i legami tra i due mondi cinesi. Sono attratti da remunerazioni migliori ma sono contemporaneamente esposti a orari di lavoro incontrollati, condizioni di vita intollerabili, scarse tutele sindacali. Le cronache dalla Cina riferiscono di episodi diffusi di sfruttamento di una manodopera ai margini dello sviluppo, ma di quest'ultimo parte essenziale. Nelle città vivono nei dormitori delle zone industriali spesso attaccati alle fabbriche. È una vista comune il loro

raggrupparsi nelle case-container che li ospitano, visibilmente timorosi di un mondo cittadino che li osserva con fredda distanza.

Queste due contraddizioni hanno spinto la dirigenza cinese a porre la priorità di una «società armoniosa». La risoluzione dell'ultimo congresso del PCC auspica il superamento delle differenze sociali, di una più equilibrata distribuzione del reddito, di uno sviluppo più rapido delle zone interne. È probabilmente arrivata a conclusione una crescita esclusivamente quantitativa del reddito nazionale, della quale le città hanno tratto i vantaggi maggiori. Per evitare tensioni sociali destabilizzanti, il rimedio sembra essere di affiancare allo sviluppo delle città, che non viene messo in discussione, almeno una crescita sufficiente delle campagne.

Le metropoli/megalopoli

Non esistono definizioni ufficiali che classifichino con criteri univoci le città cinesi. Inoltre, è difficile stabilire in base a parametri consolidati – come la popolazione e il territorio – le differenze tra metropoli/megalopoli e le città di seconda fascia. È possibile tuttavia delineare una lista di città più importanti, sotto differenti versanti di analisi, basandosi sia sulla classificazione amministrativa sia sul peso economico-politico, economico e culturale che le città hanno assunto nel tempo. Delle 31 unità amministrative della Cina (alle quali va aggiunta Taiwan) le Province sono 22, le Regioni autonome cinque e le Municipalità (dipendenti direttamente dal governo centrale) quattro: Beijing, Tianjin, Shanghai e Chongqing. Quest'ultima ha ottenuto questo status nel 1997, quando è stata separata dalla Provincia dello Sichuan. Le prime tre Municipalità fanno parte,

insieme ad altre sette città, della lista delle «Dieci più grandi città economiche e commerciali» preparata dall'edizione cinese della rivista «Fortune». La pubblicazione statunitense fornisce questa classifica di grandezza economica: Shanghai, Beijing, Shenzhen, Suzhou, Guangzhou (Canton), Hangzhou, Ningbo, Dalian, Qingdao, Chengdu.

È dunque possibile, anche se con un consistente margine di approssimazione, seguire alcune classificazioni diffuse nella stampa specializzata che riportano le conurbazioni in grandi hub o megalopoli perché le città che le compongono registrano un alto grado di integrazione, di attrazione comune, di immigrazione dalle campagne. Le quattro megalopoli considerate sono:

1) Lo *Yangtze River Delta*. Il fiume inizia nella Cina Centro-meridionale e sfocia nell'Oceano Pacifico, lambendo o interessando le città di Shanghai, Suzhou, Hangzhou, Ningbo. La popolazione che vive nell'area compresa tra queste quattro città è di circa 90 milioni. Le metropoli racchiudono la Cina più industrializzata e moderna, cresciuta sia sugli investimenti stranieri che sull'imprenditoria locale. Shanghai è la capitale economica della Cina, attraversata da pulsioni di arricchimento e di internazionalizzazione derivanti dalla sua storia e che la rendono unica ed eccentrica nel panorama cinese. La sua attività edilizia è senza sosta e la città vanta due primati emblematici: è il luogo al mondo con maggiori gru nei cantieri e con un numero di grattacieli superiori a quelli dell'intero Giappone. Le altre tre città (unitamente a Nanjing, storica ex capitale conosciuta come Nanchino) sono state rese prospere da un dinamismo imprenditoriale.

2) Il *Bo Hai Sea Economic Rim* è il tratto di mare delimitato dalle penisole dello Shandong e del Liaoning. Vi si affacciano, o vi sono vicine, le città di

Beijing, Tianjing, Dalian, Qingdao e la popolazione compresa supera i 40 milioni di abitanti. La capitale è storicamente il centro politico e culturale della Cina. I lavori per ospitare i Giochi olimpici del 2008 hanno accelerato un processo di modernizzazione che aveva sacrificato i vecchi quartieri degli *hutong*, dove la vita sociale scorreva pressoché immutata da secoli. Al posto dei vicoli, che sono ora rimasti come una semplice ma venerata testimonianza del passato, sorgono quasi ovunque dei caseggiati meno romantici ma con i comfort che in Occidente appaiono scontati e che invece in Cina segnano uno dei cardini del progresso della società. Le altre tre metropoli sono cresciute intorno ai loro porti, situati nel centro delle città. Progressivamente l'industria leggera e i servizi si sono accompagnati alle acciaierie e alla meccanica pesante che hanno contraddistinto la loro prima fase di industrializzazione.

3) Il *Pearl River Delta*, con una popolazione superiore ai 50 milioni di abitanti, comprende Guangzhou e Shenzhen, senza contare le Regioni speciali di Hong Kong e Macao che le sono a ridosso. Si tratta di una parte, la più sviluppata, della Provincia del Guangdong, che contribuisce al 40% dell'import-export cinese. In essa è presente una concentrazione capillare e inquietante di fabbriche, soprattutto medie e piccole, inserite nel tessuto delle città. È praticamente impossibile distinguere un opificio da una vicina costruzione residenziale. L'intera zona ha dato alla Cina la connotazione diffusa di «fabbrica del mondo». Oltre allo storico capoluogo di Guangzhou, la città che meglio rappresenta lo sviluppo e le contraddizioni della Cina moderna è Shenzhen. La città, che oggi conta più di 10 milioni di abitanti, fino al 1986 era un villaggio di pescatori, limitrofo al confine politico di Hong Kong. Una serie di motivazioni l'ha fatta crescere in maniera esponenziale e incontrollata, avvolta intorno ai nodi autostradali

che la attraversano. Dall'ex colonia britannica sono state trasferite pressoché tutte le attività lavorative, attratte da ridotti costi dei fattori di produzione. La manodopera è accorsa numerosa verso nuove forme di guadagno. Paradossalmente, nella più grande città del Guangdong non si parla il dialetto locale, cioè il cantonese. Gli immigrati vengono infatti da tutte le zone della Cina e ovviamente il mandarino è la lingua unificante, al contrario di Guanzhou e delle altre città della Provincia. La costruzione di infrastrutture ha reso infine Shenzhen un crescente agglomerato di fabbriche, ciminiere, depositi, autostrade e torreggianti condomini.

4) Le metropoli della Cina centrale sono Chengdu e Chongqing. Nel tentativo di riequilibrare gli squilibri economici, il governo cinese ha avviato una *go west policy*. L'ambizione è di frenare il flusso migratorio verso la costa, creando maggiori opportunità economiche nelle zone rurali e interne. Le due città (che fino alla separazione di Chongqing erano insieme nella Provincia del Sichuan) sono diventate due impressionanti agglomerati urbani, con notevoli sviluppi in termini di industrializzazione e di progresso materiale. Chengdu è il centro politico più importante, basato su un'agricoltura parcellizzata ma sufficiente e sull'attrazione di investimenti stranieri. La stessa combinazione ha favorito Chongqing, sebbene con maggiori problemi di congestione. Se i confini di Chongqing fossero interpretati elasticamente, come fanno alcuni studiosi, la città risulterebbe la più popolosa al mondo con 33 milioni di abitanti.

Le città di seconda fascia

La saturazione delle metropoli ha favorito un processo di crescita delle città meno famose e relativamente meno sviluppate. Oltre alla politica di

sostegno a questa crescita, da parte del governo vi sono altri motivi per cui il fenomeno ha assunto forti connotazioni sociali. Se l'urbanizzazione è causa ed effetto dello sviluppo economico, tiene forzatamente conto delle modifiche che stanno intervenendo nelle grandi città. I costi di produzione sono sensibilmente aumentati, seppure verso livelli ancora lontani da quelli dei Paesi industrializzati. A Shanghai e Guangzhou sono stati aumentati per legge i minimi salariali e in via generale si registra un intervento governativo teso a qualificare gli investimenti stranieri. Sarà per essi più vantaggioso rimanere nelle città costiere per produzioni ad alto valore aggiunto e sarà invece opportuno trasferirsi nelle *second tier cities* per i settori maturi, dove anche i costi della terra e delle utility sono più vantaggiosi. Inoltre la concorrenza, sia interna che internazionale, è meno sviluppata in queste città, finora lontane dagli appetiti talvolta illusori del «più grande mercato del mondo». Infine, le restrizioni normative cinesi stanno progressivamente cadendo e anche le città relativamente più piccole riescono a offrire livelli di modernità e di comfort che non potevano vantare fino a pochi anni fa.

Nella Cina del Nord-est, l'ex Mancuria, le città di Shenyang, Changchun e Harbin sono uscite dalla deindustrializzazione che le aveva impoverite. Le vetuste fabbriche della meccanica sono state ristrutturate e ad esse si sono affiancate unità produttive più piccole e redditizie. La città di Wenzhou, nella ricca provincia dello Zhejiang, registra una straordinaria concentrazione di distretti produttivi, i più famosi dei quali sono quelli calzaturieri, delle montature per occhiali e degli accendini (l'80% della produzione mondiale). Xiamen e Fuzhou, nella Provincia del Fujian, hanno avuto una crescita spettacolare ma equilibrata, traendo vantaggio dalla felice posizione geografica sull'Oceano Pacifico e dalla prossimità geografica e culturale con Taiwan che

ha investito massicciamente nelle città. A Sud, nel Guangdong, le città di Dongguan e Zhuhai rappresentano un'alternativa alla congestione delle città sulla costa, con una concentrazione fortissima di piccole unità produttive, specializzate nei beni di consumo, che lavorano molto spesso su committenze straniere.

Conclusioni

Le città cinesi sintetizzano bene la forza dello sviluppo, evidenziandone altresì i limiti e le contraddizioni. Sono innegabili i progressi materiali che l'economia ha trainato. Negarli sarebbe un'operazione di propaganda e di scarso rispetto per i cittadini cinesi. Le vecchie abitazioni delle città, con poco spazio, senza servizi privati, spesso in condizioni malsane e con un affollamento inverosimile, sono state sostituite da condomini moderni, con comfort sufficienti, talvolta con decoro urbano, spazi comuni e posti per le automobili. Si tratta di acquisizioni registrate per la prima volta nella storia della Cina. La mobilità è inoltre migliorata, al servizio delle necessità di crescita del reddito nazionale. Le città hanno ora moderne infrastrutture, anch'esse costruite per la prima volta: strade, centri commerciali, aeroporti, parcheggi. La disponibilità di beni di consumo, soprattutto durevoli, ha cambiato la fisionomia delle città, proprio mentre milioni di persone si sono affacciate a consumi per loro finora proibiti.

Tuttavia, questa crescita è stata spesso disordinata, insostenibile e diseguale. Le demolizioni dei centri storici sono state spesso spietate e i restauri semplificati, almeno secondo gli standard riconosciuti.

Le testimonianze del passato sono state talvolta ridotte a luoghi turistici e addirittura piazze gigantesche sono state create ex novo con intenti celebrativi. Anche la protezione ambientale è stata sacrificata alle esigenze dello sviluppo. Le grandi città cinesi sono preda dell'inquinamento e del traffico, anche per la diffusa e travolgente motorizzazione del Paese. La disuguaglianza dello sviluppo risulta, infine, plateale nelle grandi città, dove gli immigrati vivono in condizioni di forte disagio. I capannoni o i container dove alloggiano sono in aperta contraddizione con il benessere dei cinesi locali e con lo *skyline* dei grattacieli che costruiscono.

Per il momento queste contraddizioni che partono dalle campagne e si trasferiscono nelle città non hanno dato luogo a fenomeni incontrollabili. Tuttavia, lo scontento può diventare protesta e questa condurre all'instabilità. I propositi del governo di riequilibrare i redditi nelle città e queste ultime con le campagne sono un tentativo di sterilizzare in anticipo le tensioni sociali. Come tante altre contraddizioni nella Cina, i problemi che si presentano sono seri, ma altrettanto seri sono i tentativi di risolverli.

Laddove la ricerca dell'armonia, perseguita dall'attuale dirigenza, dovesse prevalere, i risultati sarebbero tangibili e incontestabili. Rimarrebbero soltanto i rimpianti per centri storici troppo disinvoltamente oggetto di demolizioni o di restauri superficiali. Se, invece, i nuovi modelli urbanistici dovessero sorgere a discapito di altre tradizioni culturali come nel caso dei nuovi quartieri cinesi a ridosso di Potala o Lhasa, allora le contraddizioni potrebbero risorgere e la loro risoluzione potrebbe essere non demandata alla coesistenza armoniosa.