

REALTÀ EMERGENTI NELLA CINA CENTRALE (Prospettiva Marxista – luglio 2015)

La distinzione tra province costiere economicamente progredite e regioni interne prevalentemente agricole e capitalisticamente arretrate, non è più in grado di descrivere le dinamiche emergenti che stanno accompagnando lo sviluppo cinese. Anche la parte centro-occidentale del Paese ha, negli ultimi anni, conosciuto cambiamenti significativi che stanno mutando i rapporti interni e, come già analizzato in un precedente articolo pubblicato sulla nostra rivista, le caratteristiche dei flussi migratori¹. La crescita di queste nuove realtà sta, parzialmente, modificando le abitudini di spostamento della forza lavoro indebolendo la tradizionale direttrice volta verso le fabbriche collocate nelle province orientali. Le zone della Cina centrale attraggono un numero crescente di proletari provenienti dalle campagne, forniscono possibilità di lavoro più vicine al luogo di origine e creano così una solida e reale alternativa ai lunghi viaggi che dall'interno spostano la classe operaia verso le lontane province situate lungo la costa.

La Cina interna, nuova meta del capitale internazionale

Circa 160 milioni di lavoratori migranti, un numero superiore alla popolazione della intera Russia, lavora ancora in zone lontane dal proprio villaggio di provenienza, ma ormai una forza lavoro di 60 milioni di persone riesce a trovare occupazione in città situate nella provincia di origine, mentre circa 35 milioni di individui lavorano come pendolari, passano il giorno in città e ritornano nel paese di residenza per la notte. Le differenze salariali esistenti a livello statale rendono le regioni interne vantaggiose per il capitale, nazionale e straniero, smanioso di investire nel gigantesco mercato cinese, e un numero crescente di delocalizzazioni puntano ormai decisamente su queste nuove aree di sviluppo. Le amministrazioni locali stanno cercando di superare la pura produzione a basso costo per provare a favorire l'espansione di quei settori a maggiore produttività, legati soprattutto al comparto tecnologico. Investimenti e centri di ricerca delle principali aziende dell'high-tech mondiale, Intel, Cisco, Ericsson, Microsoft, Nokia, SAP e Siemens, trovano ormai accoglienza nelle realtà emergenti della Cina centro-occidentale. Le città interne si stanno affermando grazie ad una miscela efficace, in termini di capacità di generare profitti, di intervento statale, investimenti privati, presenza diretta di grandi gruppi e marchi stranieri, e feroce sfruttamento della classe operaia. L'autorità politica ha avviato piani di potenziamento infrastrutturale per dotare queste metropoli di adeguate strutture, aeroporti, linee ferroviarie, strade, oltre ad abitazioni, centri educativi e sanitari. La Cina centrale costituisce un quinto dell'intero territorio nazionale e ospita la metà della popolazione cinese. L'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI) riporta come i programmi del Governo per l'area siano ambiziosi, l'obiettivo è creare una zona economica e logistica di portata internazionale in cui le regioni costiere possano integrarsi con le province centrali e occidentali, bilanciando lo sviluppo complessivo della nazione.

Chongqing e la Liangjiang New Area

Secondo Tom Miller, per spiegare il «*miracolo urbano*» conosciuto da queste zone bisogna innanzitutto fare riferimento alla città simbolo della nuova Cina: la municipalità autonoma di Chongqing². Una città che negli ultimi decenni, come già descritto sulla pagine di questo giornale, ha conosciuto una spettacolare trasformazione che l'ha resa una della metropoli più importanti del mondo. Il termine città può risultare fuorviante per una realtà che conta circa trenta milioni di abitanti e che si è rapidamente ingrandita accogliendo l'enorme flusso di nuovi residenti proveniente dalle campagne circostanti. L'*Economist* descrive un modello di allargamento urbano tentacolare che si estende verso l'esterno costruendo nuovi quartieri in una periferia tendente ad inglobare le zone vicine³. Secondo Xin Liu, direttore del Master in Business Administration dell'Università di Chongqing, «*quest'area sta soppiantando*

Shenzhen per la produzione di computer, nel 2011 ha sfornato dieci milioni di auto, il 10% del Paese, e prodotto il 25% dei motocicli del mondo, il Pil è stato di un trilione di renminbi, in crescita del 16,5%, facendo di Chongqing l'area prima per attrattività di investimenti diretti stranieri e, soprattutto, qui esiste anche un mercato locale che assorbe parte di ciò che si produce»⁴.

Chongqing si sta allargando seguendo uno schema già utilizzato dalle metropoli orientali, sta potenziando una zona, la *Liangjiang New Area*, che dovrebbe inglobare i principali distretti industriali della città e catalizzarne lo sviluppo economico sul modello di Pudong a Shanghai. La zona, estesa su un'area di 1.200 km², venti volte circa la dimensione dell'isola di Manhattan, con una popolazione attesa entro il 2020 di cinque milioni di abitanti, prevede anche un porto, il porto di Guoyuan, che dovrebbe diventare il principale centro logistico del fiume Yangtze e il più grande hub di trasporto fluviale della nazione. Secondo l'ISPI, il progetto della *Liangjiang New Area* si rivelerà fondamentale nel favorire ulteriormente il consolidamento economico della Cina interna. Il Governo centrale vorrebbe sensibilmente aumentare i traffici commerciali attraverso un sistema di trasporto integrato, in cui il porto di Guoyuan avrebbe un ruolo centrale. «*Su di esso sono stati già investiti oltre 10 miliardi di Rmb per trasformarlo in un punto di snodo fondamentale per connettere la Yangzi economic belt con la Via della Seta, un progetto internazionale che mira a collegare economicamente la Cina con oltre 40 paesi dell'Asia centrale e sudorientale, dell'Africa e dell'Europa*»⁵.

L'impetuoso sviluppo urbano di Chengdu e Wuhan

Quello di Chongqing è un caso importante ma non isolato in termini di crescita urbana nella parte centrale del Paese; altre realtà stanno conoscendo uno sviluppo altrettanto significativo che traina il processo di urbanizzazione di questa macro-area. Miller calcola che se oggi solo alcune città possono essere considerate a tutti gli effetti delle vere metropoli, nel corso dei prossimi quindici anni ben sessanta agglomerati urbani raggiungeranno una dimensione compresa tra l'1,5 e i 5 milioni di abitanti, mentre sei nuove realtà metropolitane (Tianjin, Guangzhou, Shenzhen, Chongqing, Chengdu e Wuhan) avranno una popolazione superiore a dieci milioni di residenti⁶. Saranno, oltre a Chongqing, innanzitutto le città di Chengdu e Wuhan a trainare il rafforzamento economico della Cina interna. Chengdu è la capitale della provincia del Sichuan, una regione con più di 80 milioni di abitanti situata nel cuore della Repubblica Popolare, sino a non molto tempo fa considerata una delle province meno dinamiche della nazione. La città di Chengdu sta diventando un magnete attrattivo in termini di investimenti esteri, circa 140 tra i principali gruppi economici del mondo, secondo la rivista *Fortune*, hanno ormai una presenza in zona. Qui diverse grandi firme internazionali hanno aperto negozi, e Chengdu figura nell'elenco delle città che l'ultimo studio della *Boston Consulting Group* pone al primo posto fra le mete emergenti dove oggi conviene investire, sia per le imprese desiderose di esportare beni di consumo, sia per quelle che vogliono produrre in loco.

Wuhan è il capoluogo della provincia dello Hubei, è considerata, per la sua favorevole posizione geografica, il punto di collegamento di nove province: in un raggio di poco più di mille km, un'ora e mezza di aereo, una distanza non enorme per i parametri cinesi, tocca, in quattro diverse direzioni, le zone economiche più importanti del Paese: Pechino, Shanghai, Canton e Chongqing. Anche Wuhan ha conosciuto negli ultimi anni un incremento esponenziale in termini demografici, è una delle dodici città cinesi che dovrebbero superare a breve i 10 milioni di residenti. Oggi ha una popolazione stimata tra i cinque e gli otto milioni di abitanti, il numero di macchine sulle sue strade supera il milione, solo nel 2000 erano circa 350 mila. I nuovi progetti infrastrutturali previsti per accompagnarne la crescita favoriranno lo sviluppo di una dozzina di città satellite nell'orbita economica incentrata su Wuhan.

Le città di seconda fascia

La rapida affermazione di queste nuove metropoli, sostengono gli esperti, è un fenomeno che travalica i confini cinesi; in India, in Brasile, ma anche in Paesi come l'Indonesia, la Malesia, la Corea del Sud, il Sudafrica ci sono centinaia di città, sconosciute e ignorate sino a

qualche anno fa dalle multinazionali, che stanno conoscendo ritmi di rafforzamento economico sostenuti e rapidissimi processi di urbanizzazione. Sono le nuove metropoli, le cosiddette città di seconda fascia.

Secondo il report pubblicato dal *Boston Consulting Group (Bcg)*, nei mercati capitalistamente più giovani ci sono ben 717 città che hanno più di 500mila abitanti. La maggior parte di queste città cresce a ritmi più rapidi rispetto alle dinamiche nazionali, «*lo sviluppo delle mega città, Pechino, Mumbai, Shanghai e le altre da 10 milioni di abitanti e più, è una storia di ieri. Il paradigma-chiave secondo i ricercatori della Bcg è la comprensione di questo fenomeno legato alla trasformazioni delle piccole città in metropoli. “Un terzo della popolazione mondiale vive in città situate nei mercati emergenti. Nel 2030 il numero di questi consumatori urbani crescerà ancora di 1,3 miliardi, con una quota del Pil che arriverà al 67% rispetto al totale nazionale. La domanda di consumo crescerà rapidamente e la middle class si espanderà”*»⁷.

Nel 2030 si calcola che i mercati emergenti vedranno quadruplicate le città con una popolazione superiore ai 500mila abitanti, si parla di oltre mille metropoli; numeri che fanno gola alla borghesia di tutto il mondo, desiderosa di conquistare nuovi mercati, ma che contemporaneamente sostanziano la crescita quantitativa del proletariato internazionale, la forza motrice della futura rivoluzione mondiale.

NOTE:

¹ “Un decennio di ineguale sviluppo”, *Prospettiva Marxista*, luglio 2012.

² Tom Miller, *China’s Urban Billion*, Zed Books, London-New York 2012.

³ “Models of development - Chongqing rolls on”, *The Economist*, 28 aprile 2012.

⁴ Rita Fatiguso, “A Chongqing la crisi non esiste”, *Il Sole 24 Ore*, 30 settembre 2012.

⁵ Alessandra Gherardelli, “Chongqing: il centro dell’integrazione regionale e internazionale”, *ISPI*, 1 ottobre 2014.

⁶ Tom Miller, “Wuhan’s renewal shows ambitions and challenges of China’s urban planning”, *Financial Times*, 6 luglio 2009.

⁷ Riccardo Barlaam, “Alla scoperta delle nuove metropoli di Cina, India e Brasile a bordo di una Mercedes”, *Il Sole 24 Ore*, 12 ottobre 2010.