

di Richard Smith

[A l'encounter](#)

Mercoledì 13 agosto 2015, attorno alle 22.30 (ora locale), sono successe potenti deflagrazioni nella zona portuale di Tianjin, uno fra i dieci più grandi porti del mondo.

Sembra che all'origine

delle  
esplosioni  
ci  
sia  
un  
incendio  
in un  
capannone  
di  
proprietà  
della  
ditta  
Tianjin  
Dongjiang  
Port  
Ruihai  
International Logistics –  
autorizzata  
a  
stoccare  
«  
prodotti  
pericolosi  
»  
nonostante  
le sue  
lacune  
in  
materia  
di  
sicurezza  
.  
Subito  
, le  
autorità  
hanno  
imprigionato  
alcuni  
«  
quadri  
»  
della  
ditta  
.  
Il  
che  
s'inserisce

nella  
politica  
tradizionale  
, come  
spiega  
un  
responsabile  
dell'ONG  
*China  
Labour  
Bulletin*

,  
di  
base a Hong Kong: «  
*Di  
solito  
, in  
questo  
genere  
di  
casi  
, le  
autorità  
trovano  
capri  
espiatori  
;  
alcuni  
responsabili  
saranno  
licenziati  
o  
retrocessi  
, ma  
alle  
fine le  
cose  
cambieranno  
pochissimo  
nonostante  
la  
grande  
pubblicità  
che  
avvolge  
la*

*tragedia*

».

In data 16 agosto, il potere doveva anche riconoscere la morte di 114 persone e il ricovero in ospedale di 722 feriti e la sparizione di 85. Il funesto conteggio non è finito . Lo stesso giorno , il generale Shi Luze , capo di stato maggiore della regione militare di Pechino –la capitale si trova a circa 140 km da questa città

di  
14  
milioni  
di  
abitanti  
– era  
costretto  
ad  
ammettere  
che  
parecchie  
centinaia  
di  
tonnellate  
di  
materiale  
altamente  
tossico  
erano  
immagazzinate  
in due  
punti  
del  
sito  
. La  
stampa  
cinese  
,  
benché  
fortemente  
controllata  
,  
aveva  
già  
indicato  
la  
presenza  
di  
700  
tonnellate  
di  
cianuro  
di  
sodio  
. I media  
internazionali

seguono  
questo  
«  
incidente  
industriale  
»  
difficile  
da  
camuffare

.  
Tanto  
più  
che  
nella  
zona  
sono  
impiantati  
Toyota e Renault. Lo  
testimoniano  
i  
parchi  
di  
macchine  
che  
bruciano

.  
I riflettori sono meno puntati su altri due «incidenti» successi un giorno prima. Infatti nella notte dall'11 al 12 agosto 2015, un'esplosione in un giacimento di carbone e di gas ha ucciso 13 persone

nella  
provincia  
di  
Guizhou  
(  
sud  
ovest  
). Un  
evento  
ricorrente

.  
Nel  
2014,  
nelle  
miniere  
di  
carbone  
, 921  
lavoratori  
non  
sono  
forse  
stati

«  
registrati  
» come  
deceduti  
, in  
seguito  
ad un  
incidente  
? La  
stessa  
notte

,  
dall'11  
al 12  
agosto

,  
uno  
slittamento  
di  
terreno  
nel  
sito  
di

vanadio  
(  
metallo  
raro  
)  
di  
Shangluo  
(  
sud  
) ha  
sepolto  
oltre  
60  
operai  
nei  
dormitori  
della  
miniera  
.

Si nutre anche la confusione sullo statuto dei pompieri. Quelli assunti dalle grandi ditte (ad e  
sempio  
chimiche  
) non  
hanno  
la  
stessa  
formazione  
(  
da  
ciò  
, un  
errore  
commesso  
all'inizio  
della  
lotta  
contro  
l'incendio  
)  
,  
né  
la  
stessa  
attrezzatura



,  
neanche  
gli  
stessi  
stipendi  
di  
quelli  
dipendenti  
da  
autorità  
statali

.  
Sono  
informazioni  
sulla  
sorte  
di  
questi  
giovani  
– come  
si  
vede  
anche  
dalle  
foto  
–  
che  
le  
famiglie  
richiedono

.  
Gli  
estintori  
della  
censura  
sono  
stati  
particolarmente  
attivi...  
per  
annegare  
oltre  
50  
siti  
web  
accusati

di  
diffondere  
«  
rumori  
»e «  
seminare  
il  
panico  
». Si  
può  
afferrare  
la  
frequenza  
degli  
«  
incidenti  
industriali  
»  
consultando  
la  
pianta  
interattiva  
messa  
in  
linea  
da  
*China  
Labour  
Bulletin*

[ [http:// maps.clb.org.hk /accidents/en#201412/201508/235](http://maps.clb.org.hk/accidents/en#201412/201508/235) ].

Queste «catastrofi industriali» s'intrecciano strettamente con una politica di sviluppo dove è decisivo il controllo del Partito-Stato

sui  
settori  
chiave  
dell'industria

.  
Attraverso  
le  
SOE  
(State-Owned Enterprises,  
imprese  
di  
proprietà  
dello  
Stato  
) e sotto la  
supervisione  
del  
SASAC  
(  
Commissione  
di  
supervisione  
e  
di  
amministrazione  
dei  
beni  
pubblici  
importanti  
del  
consiglio  
degli  
affari  
statali  
) , i  
vertici  
del  
PCC  
(  
Partito  
comunista  
cinese  
)  
hanno  
il  
dominio

sul  
sistema  
bancario  
,  
l'energia  
(  
miniere  
,  
petrolio  
,  
atomo  
).  
l'industria  
pesante  
, le  
telecomunicazioni  
,  
l'industria  
aerospaziale  
, le  
ferrovie  
,  
l'armamento  
,  
ecc  
. La  
quotazione  
in  
borsa  
della  
China National Petroleum Corporation,  
della  
Baosteel  
Group Corporation o  
della  
State Grid Corporation of China non cambia  
il  
loro  
statuto  
,  
anche  
se  
è  
stato  
modificato  
il

nome  
ed  
eletto  
un  
PDG  
...  
dalla  
cerchia  
dirigente  
di  
un  
partito  
che  
riunisce  
86  
milioni  
di  
membri  
. Un  
PDG  
che  
,  
certo  
,  
dispone  
di  
una  
certa  
autorità  
che  
gli  
permette  
di  
dettare  
investimenti  
purché  
concordino  
con  
gli  
interessi  
dei  
suoi  
mandanti  
in termini  
di  
scelte

politiche  
di  
«  
crescita  
» e  
di  
arricchimento  
personale  
così  
come  
di  
influenza. Le  
SOE  
, in  
collegamento  
con  
il  
potere  
centrale  
, i  
poteri  
regionali  
e  
locali  
,  
rimangono  
l'elemento  
centrale  
di  
un  
sistema  
di  
potere  
politico  
nel  
quale  
s'intrica  
la  
nomenclatura  
del  
Partito-Stato  
e  
dell'esercito  
,  
che  
ricorre

a un  
potente  
discorso  
nazionalista  
. La  
stabilità  
del  
sistema  
implica  
,  
da  
una  
parte  
,  
integrare  
i  
capitalisti  
privati  
(  
nel  
partito  
,  
quando  
non ne  
sono  
nati  
direttamente  
o  
indirettamente  
in  
qualità  
di  
«  
figlio  
di  
») e,  
dall'altra  
,  
cercare  
di  
offrire  
un  
posto  
di  
lavoro  
ai

12  
milioni  
di  
giovani  
che  
entrano  
ogni  
anno  
nel  
mercato  
del  
lavoro

.  
Gli  
investimenti  
più  
eccessivi  
sono  
quindi  
giustificati  
in  
nome  
della  
«  
creazione  
di  
posti  
di  
lavoro  
»,  
anche  
se  
soddisfano  
esigenze  
di  
arricchimento  
e/o  
di  
aumento  
dell'ascendente  
politico  
dei  
«  
decisori  
». La  
corruzione



non  
può  
che  
installarsi  
in un tale  
groviglio

L'articolo di Richard Smith, dello *Institute for Policy Research and Development* (Londra), che  
abbiamo  
parzialmente  
tradotto  
,  
è  
stato  
pubblicato  
sul  
Numero  
71,  
di  
maggio  
2015,  
della  
*Real-World Economics Review*.  
L'autore  
vi  
descrive  
il  
disastro  
ecologico  
in  
corso  
. Il  
dramma  
di  
Tianjin  
ne  
è  
soltanto  
un  
aspetto  
. Nel

documentario  
di  
Chai  
Jing  
sull'inquinamento  
in  
Cina  
,  
intitolato  
*Under the Dome*  
,

[ [https:// www.youtube.com /watch?v= T6X2uwIQGQM](https://www.youtube.com/watch?v=T6X2uwIQGQM)

che si può vedere su youtube, sottotitolato in francese:

[ [http:// www.courrierinternational.com /video/chine-le-documentaire-censure-sur-la-pollution-de-lair-en-francais](http://www.courrierinternational.com/video/chine-le-documentaire-censure-sur-la-pollution-de-lair-en-francais) ], il direttore della divi

sione  
inquinamento  
provocato  
dai  
veicoli  
del  
Ministero  
per la  
Protezione  
dell'Ambiente  
riassume  
con  
questa  
frase  
la  
sua  
influenza  
di  
fronte  
a  
coloro  
che

non  
applicano  
i  
regolamenti  
e non  
rispettano  
le  
leggi  
: «  
*Non mi  
sogno  
di  
aprire  
la  
bocca  
per  
timore  
che  
coloro  
che  
inquinano  
possano  
vedere  
che  
non ho  
denti*  
.»

(Redazione di [A l'&#39;encontre](#) )

-----

La prima volta che Li Gengxuan ha visto entrare nel suo paese i camion con cassoni di una fabbrica vicina , non poteva credere a ciò

che  
vedeva  
.  
Fermandosi  
fra  
i  
campi  
di  
cereali  
e  
il  
terreno  
di  
gioco  
della  
scuola  
primaria  
, i  
lavoratori  
versarono  
a terra  
secchiate  
di  
un  
liquido  
bianco  
e  
frizzante  
. Poi,  
senza  
una  
parola  
,  
fecero  
dietro-front  
e  
rientrarono  
in  
fabbrica  
.

Nel marzo 2008 Li e altri contadini di Gaolong, un paese nelle pianure centrali della provinci  
a di Hen  
an ,

vicino  
al  
Fiume  
Giallo

,  
dichiararono  
ad un reporter del  
[Washington Post](#)

[le  
citazioni  
che  
seguono  
sono  
ricavate  
da  
quell'  
articolo

]  
che  
i  
lavoratori  
della  
fabbrica  
vicina

,  
della  
Luoyang  
Zhonggui  
Hig-Technology  
Company,  
scaricavano

ogni  
giorno  
da  
nove  
mesi

i  
rifiuti  
industriali  
nei  
campi  
attorno  
al  
loro  
paese

. Il

liquido

,

tetracloruro

di

silicio

[

componente

chimico

usato

particolarmente

nell'industria

dei

semiconduttori

]

è

un

sottoprodotto

della

produzione

di

polisilicio

. Si

tratta

di

una

sostanza

altamente

tossica

.

Quando

il

tetracloruro

di

silicio

viene

esposto

all'aria

umida

,

si

trasforma

in

acidi

e in gas

di

cloruro

d'idrogeno  
,  
velenoso  
e  
che  
può  
provocare  
nella  
gente  
vertigini  
e  
difficoltà  
respiratorie  
.

Ren Bingyan, professore di scienze dei materiali all'Università industriale Hebei, contattato d  
al  
*Washington*  
*Post*  
, ha  
dichiarato  
al  
giornale  
che  
«  
*il*  
*terreno*  
*dove*  
*si*  
*sparge*  
*o*  
*nel*  
*quale*  
*si*  
*seppellisce*  
*questo*  
*prodotto*  
*diventa*  
*sterile.*  
*Né*  
*erba*  
*né*  
*alberi*  
*potranno*

*crescere  
in  
questi  
posti  
[...]  
È  
[...]  
tossico  
,  
è  
un  
inquinante  
.  
Gli  
umani  
non  
possono  
mai  
toccarlo  
.  
»*

Quando fu istituita la discarica, i raccolti deperirono per colpa di questi «rifiuti bianchi» che a

v

*olte  
si  
alzano  
in  
nuvole  
di  
parecchi  
metri  
al  
di  
sopra  
del  
suolo  
e  
si  
diffondono  
attraverso  
i  
campi  
quando*



il  
liquido  
si  
asciuga  
. I  
contadini  
del  
paese  
iniziarono  
a  
svenire  
e ad  
ammalarsi  
. E  
durante  
la  
notte  
,  
dicevano  
gli  
abitanti  
del  
paese  
«  
*i*  
*camini*  
*della*  
*fabbrica*  
*liberano*  
*pesanti*  
*soffi*  
*d'aria*  
*acre*  
*che*  
*bruciano*  
*gli*  
*occhi*  
*e*  
*rendono*  
*difficile*  
*la*  
*respirazione*  
.»

«E' aria avvelenata. A volte diventa così cattiva che non possiamo sederci fuori. Allora dobbiamo chiudere porte e finestre»,  
afferma Qiao Shi Peng,  
camionista di 28 anni che si preoccupa per la salute del figlio di un anno.

### **Lo sviluppo della Cina si fa ad un prezzo sociale ed ambientale orribile**

Gli scarichi di rifiuti industriali senza nessun riguardo sono un evento comune nell'intera Cina.  
Ma ciò che ha attratto l'attenzione del *Washington*

Post  
era  
il  
fatto  
che  
la  
Luoyang  
Zhonggui  
High Technology Company era  
un'impresa  
di  
«  
energia  
verde  
»,  
che  
produce  
polisilicio  
destinato  
a  
pannelli  
solari  
venduti  
in  
tutto  
il  
pianeta  
. In  
effetti  
l'impresa  
era un  
importante  
fornitore  
della  
Suntech  
Power Holdings,  
che  
era  
allora  
il  
produttore  
leader  
di  
pannelli  
solari  
.

Nel  
2008, Shi  
Zhengrong  
,  
il  
fondatore  
della  
Suntech  
,  
figurava  
in  
capo  
all'elenco  
dell'  
*Hunrun  
Report*  
delle  
persone  
più  
ricche  
della  
Cina  
. [  
L'elenco  
viene  
pubblicato  
ogni  
anno  
a Hong Kong sotto  
il  
titolo  
:  
*China Rich List*  
]

Il tetracloruro di silicio è un sottoprodotto inevitabile della produzione del polisilicio. Ma l'inquinamento  
sconsiderato  
di  
villaggi

agricoli  
non  
è  
inevitabile

.  
Oggi  
la  
Cina  
è  
l'unico  
paese  
al  
mondo  
dove tali  
pratiche  
criminali  
e un tale  
disprezzo  
cinico  
della  
salute e  
della  
vita  
dei  
contadini  
sono  
diventati  
prassi  
comune  
su  
scala  
nazionale  
da  
parte  
dello  
Stato  
a tutti i  
livelli

.  
Persino  
le  
agenzie  
ambientali  
governative  
denunciano  
un simile

comportamento

e

lottano

,

invano

la

maggior

parte

del tempo, per

porvi

fine. Come ha

dichiarato

un

ricercatore

cinese

al

*Post:*

«

*se*

*succedesse*

*lo*

*stesso*

*negli*

*Stati*

*Uniti*

,

*si*

*andrebbe*

*in*

*prigione*

». Ma, in

Cina

,

i regolamenti

in

materia

ambientale

sono

regolarmente

scherniti

dalle

industrie

statali

e private, in

connivenza

con

gli  
agenti  
governativi  
a tutti i  
livelli

,  
mentre  
i  
contadini  
, i  
lavoratori

e  
gli  
attivisti  
ecologisti  
e i  
loro  
legali  
che  
protestano  
vengono  
incarcerati

,  
picchiati  
, o  
anche  
peggio  
.

La produzione di polisilicio genera circa quattro tonnellate di rifiuti liquidi di tetracloruro di silicio  
cio  
per  
ogni  
tonnellata  
di  
polisilicio  
prodotta  
. In  
Germania  
, dove Siemens  
fabbrica  
pannelli  
solari

,

sono  
introdotte  
tecnologie  
che  
mirano  
a  
limitare  
l'inquinamento  
, in  
modo  
da  
trattare  
il  
tetracloruro  
di  
silicio  
e  
renderlo  
innocuo  
. Ma  
una  
simile  
tecnologia  
è  
cara

.  
Nel  
2008,  
il  
costo  
per  
una  
produzione  
sicura  
di  
polisilicio  
ammontava  
in  
Germania  
a 84.500  
dollari  
a  
tonnellata  
. In  
Cina  
questo



importo  
non  
sarebbe  
molto  
più  
basso  
. Le  
imprese  
cinesi  
producono  
questo  
materiale  
a un  
costo  
che  
varia  
fra  
i 21.000 e i 56.000  
dollari  
a  
tonnellata  
,  
risparmiando  
così  
milioni  
di  
dollari  
al  
mese  
unicamente  
con lo  
scarico  
dei  
rifiuti  
tossici  
nelle  
zone  
rurali  
,  
vicino  
a  
comunità  
contadine  
impotenti  
.

Il paese di Gaolong è uno specchio della Cina. Dimostra come il connubio del capitalismo e del collettivismo burocratico stalinista ha creato un sistema economico ibrido diabolicamente distruttore , un'economia canaglia [la parola inglese è 'rogue' , allusione alla formula ' Stati canaglie '] che distrugge l'ambiente della Cina , rovinando la salute dei suoi abitanti , rendendo il paese sempre

più  
invivibile  
,  
portando  
il  
paese  
al  
crollo  
ecologico  
e  
minacciando  
di  
trascinare  
con  
sé  
l'intero  
pianeta  
(non  
c'è  
un'immagine  
migliore  
della  
collusione  
governo-imprese  
e del  
suo  
impatto  
ambientale  
catastrofico  
sulla  
salute de\*\*  
abitanti  
del  
documentario  
della  
giornalista  
Chai  
Jing  
*Under the Dome*  
[  
*Sotto la Cupola*  
,  
che  
si  
può  
vedere

con  
sottotitoli  
[qui](#)  
]  
],  
trasmesso  
in  
febbraio  
e  
considerato  
la  
*Primavera  
silenziosa*  
cinese  
[  
dal  
libro  
pubblicato  
negli  
Stati  
Uniti  
nel  
1962  
da  
Rachel Carson,  
che  
fece  
epoca  
,  
sull'impatto  
dei  
pesticidi  
, in  
particolare  
sulla  
salute  
degli  
uccelli  
].

## La Cina si autodistrugge

Da oltre tre decenni, il «miracolo» dell'economia cinese provoca l'invidia del mondo, o almeno  
no  
ella  
delle  
economie  
capitalistiche  
per le  
quali  
la  
creazione  
di  
ricchezza  
costituisce  
lo  
scopo  
supremo  
dell'esistenza  
umana

.  
Dal  
1979,  
il  
PIL  
cinese  
è  
cresciuto  
con  
una  
media  
che  
sta  
appena  
sotto al 10%  
all'anno  
. Mai, come  
ce  
lo dice la  
Banca  
Mondiale  
,  
una  
nazione

si  
è  
industrializzata  
e  
modernizzata  
così  
velocemente  
o in  
così  
poco  
tempo ha  
tirato  
fuori  
dalla  
povertà  
così  
tanti  
milioni  
di  
persone  
.  
Da  
paese  
arretrato  
,  
stagnante  
in un «  
socialismo  
»  
della  
povertà  
prettamente  
agricolo  
,  
Deng  
Xiaoping  
ha  
fatto  
venire  
investitori  
stranieri  
,  
introdotto  
stimolatori  
del  
mercato

,  
creato  
zone  
di  
esportazione

,  
trasformato  
la  
Cina  
nella  
fabbrica  
mondiale  
dell'industria  
leggera  
e  
rinnovato  
le  
monumentali  
imprese  
statali  
cinesi  
(  
SOEs  
,  
*State Owned  
Enterprises*  
).

Trentacinque anni di crescita economica hanno fatto passare la Cina dalla 10<sup>a</sup> economia mondiale nel 1979 al primo posto nel 2014. Ancora di più, dopo decenni di crescita

fondata  
sulle  
esportazioni  
,  
il  
12° piano  
quinquennale  
cinese  
per  
il  
2011-2015  
cerca  
di  
ricentrare  
l'economia  
sul  
mercato  
interno  
per  
realizzare  
il  
«  
sogno  
cinese  
»  
di  
un  
ringiovanimento  
nazionale  
di  
Xi  
Jinping  
[in  
carica  
dal  
marzo  
2013] e  
di  
trasformare  
la  
Cina  
in  
una  
società  
di  
consumo



di  
massa  
sul  
modello  
statunitense

.  
Dopo  
che  
la  
Cina  
ha  
attraversato  
il  
quasi  
crollo  
mondiale  
del 2008-2009  
senza  
perdere  
un  
attimo

,  
mentre  
le  
economie  
capitalistiche  
occidentali  
hanno  
lottato  
per non  
sprofondare  
in  
una

«  
grande  
recessione

»,  
anche  
il  
settimanale  
della  
Tatcher  
*The Economist*  
deve  
riconoscere  
che

il  
capitalismo  
statale  
cinese  
potrebbe  
, sotto  
alcuni  
aspetti  
,  
essere  
superiore  
alle  
democrazie  
capitalistiche  
e  
mostra  
forse  
la via  
dell'avvenire  
.

Ma lo sviluppo cinese si è fatto a un prezzo sociale ed ambientale orribile. E' difficile cogliere  
la  
violenza  
demoniaca  
e  
l'imprudenza  
gratuita  
dell'assalto  
animato  
dalla  
ricerca  
del  
profitto  
della  
Cina  
contro  
la  
natura  
e i  
cinesi  
stessi  
.  
Dieci

anni  
fa,  
nel  
marzo  
del 2005, in un  
colloquio  
con  
il  
giornale  
tedesco  
*Der*  
*Spiegel*  
, Pan  
Yue  
,  
il  
giovane  
e  
loquace  
viceministro  
dell'ambiente  
cinese  
, ha  
dichiarato  
: «  
*il*  
*miracolo*  
*cinese*  
*giungerà*  
*presto al*  
*termine*  
*perché*  
*l'ambiente*  
*non*  
*può*  
*più*  
*seguirne*  
*il*  
*ritmo*  
».

Aggiungeva: «*Usiamo troppe materie prime per sostenere la nostra crescita [...] Le nostre m*  
*aterie*  
*prime*

sono  
rare, non  
abbiamo  
abbastanza  
terre  
, e la  
popolazione  
non  
smette  
di  
crescere

.  
Attualmente  
vivono  
in  
Cina  
1,3  
miliardi  
di  
persone  
,  
il  
doppio  
di  
50  
anni  
fa.  
Nel  
2020,  
saranno  
1,5  
miliardi  
[...] ma  
anche  
le  
aree  
desertiche  
aumentano  
, le  
terre  
utilizzabili  
e  
abitabili  
sono  
diminuite  
di

metà  
durante  
gli  
ultimi  
cinquanta  
anni  
[...] Le  
piogge  
acide  
cadono  
su  
un  
terzo  
del  
territorio  
cinese  
, la  
metà  
dell'acqua  
dei  
nostri  
sette  
maggiori  
fiumi  
è  
del  
tutto  
inutilizzabile  
,  
mentre  
un quarto  
dei  
nostri  
cittadini  
non accede  
all'acqua  
potabile  
. Un  
terzo  
della  
popolazione  
urbana  
respira  
aria  
inquinata  
e

meno  
del 20%  
dei  
rifiuti  
urbani  
sono  
trattati  
e  
trasformati  
in un  
modo  
ecologicamente  
sostenibile  
[...] A  
causa  
di  
aria e  
acque  
inquinata  
,  
perdiamo  
fra  
l'8  
e  
il  
15% del  
nostro  
PIL  
. E  
ciò  
non include i  
costi  
per la salute [...]  
Soltanto  
a  
Pechino  
,  
dal  
70  
all'80  
%  
dei  
casi  
di  
cancro  
sono

*legati  
all'ambiente*

.  
»

Criticando gli economisti occidentali che ci rassicurano affermando che una crescita supplementare  
è  
la  
chiave  
per  
riparare  
i  
danni  
ambientali  
dovuti  
alla  
crescita  
, Pan  
dichiarava  
:

*«C'è inoltre un altro errore [...] Il postulato secondo il quale la crescita economica ci darà le  
risorse  
finanziarie  
per  
affrontare  
le  
crisi  
legate  
all'ambiente  
,  
delle  
materie  
prime e  
della  
crescita  
della  
popolazione  
. [Ma] non  
ci  
saranno*

abbastanza  
soldi  
, non  
abbiamo  
il  
tempo. I  
paesi  
sviluppati  
con un  
PIL  
pro  
capite  
fra  
8.000 e 10.000  
dollari  
se lo  
possono  
permettere  
;  
noi  
non  
possiamo  
. Prima  
di  
raggiungere  
i 4.000  
dollari  
pro  
capite  
,  
verremo  
colpiti  
da  
diverse  
crisi  
di  
ogni  
tipo  
. Non  
saremo  
abbastanza  
forti  
economicamente  
per  
reggerle  
.»



L'onestà esplosiva di Pan Yue gli è costato di venire silurato, ma comunque ha sottostimato la rapidità, la ferocia e la scala della distruzione ecologica in Cina, una distruzione che va ben oltre il solo paese.

### **Consumare il pianeta per sostenere una crescita insostenibile**

Con la crescita cinese decollata durante i decenni 1980 e 1990, il boom industriale ha ridotto le risorse del paese, particolarmente in legno,

petrolio  
e  
minerali  
,  
costringendo  
Pechino  
a  
rivolgersi  
all'esterno  
per  
nutrire  
i  
suoi  
motori  
di  
crescita  
vorace  
. Il boom  
frenetico  
e  
assetato  
dell'industrializzazione  
nelle  
città  
settentrionali  
della  
Cina  
ha  
esaurito  
le  
falde  
acquifere  
,  
lasciando  
circa 600  
città  
,  
Pechino  
inclusa  
,  
di  
fronte  
a  
gravi  
penurie  
di

acqua  
, e  
inquinando  
pesantemente  
la  
maggior  
parte  
delle  
riserve  
rimanenti  
.

Gestori di foreste affamati di profitti hanno abbattuto la maggior parte di quanto rimaneva del  
le  
foreste  
cinesi  
,  
spogliando  
avventatamente  
le  
montagne  
e  
scatenando  
nel  
2009  
inondazioni  
così  
vaste  
, con un  
numero  
così  
alto i  
vittime  
,  
che  
il  
governo  
ha  
vietato  
lo  
sfruttamento  
del  
legname  
. |

gestori  
cinesi  
si  
sono  
allora  
volti  
verso la Siberia, la  
Malesia  
e  
l'Indonesia  
, o  
anche  
verso la  
Nuova  
Guinea e  
alcune  
parti  
dell'Africa  
, per  
depredare  
il  
legname  
.

Sin dall'inizio, la Cina disponeva di poco petrolio, in modo che l'industrializzazione e il boom delle vendite di macchine [ dal 2012, la Cina è il maggior mercato mondiale ] ha trasformato rapidamente la Cina da

un  
modesto  
esportatore  
di  
petrolio  
in un  
importatore  
netto  
nel  
1993, poi  
nel  
2013  
nel  
primo  
importatore  
mondiale  
. I  
minerali  
di  
ferro  
,  
di  
rame  
e  
altre  
riserve  
minerarie  
cruciali  
per  
l'industria  
sono  
state  
velocemente  
esaurite  
,  
costringendo  
il  
paese  
a  
importarne  
quantità  
crescenti  
.

Di conseguenza, oggi, con il 20% della popolazione mondiale, la Cina è ormai di gran lunga il maggior consumatore mondiale di materie prime per uso industriale (cemento, minerali, minerali industriali, carburanti fossili e biomassa). La Cina consuma oltre il 32% del totale mondiale di queste risorse, quasi 4 volte più degli Stati Uniti, il secondo maggior consumatore. La Cina consuma poco più della metà del carbone mondiale e un terzo del petrolio mondiale. La Cina è il maggior produttore e consumatore di acciaio, con il 46% della produzione, e dipende dall'importazione per il 77% dei suoi minerali i ferro. La Cina è diventata il maggior consumatore mondiale di legname e di prodotti forestali, spianando le foreste dalla Siberia all'Asia meridionale, passando dalla Nuova Guinea, il Congo e Madagascar. Green Peace ha concluso che se si mantengono le tendenze attuali, « *le future generazioni vivranno su un pianeta che ha perso le sue antiche foreste* .»

La Cina, ovviamente, ha la maggiore popolazione mondiale e si industrializza a partire da un livello comparativamente basso, da tre soli decenni. Quindi sorprende poco che consumi una grande quantità di risorse per costruire infrastrutture e modernizzarsi. Ma il fatto è che la maggior parte di queste risorse sono state sprecate su una scala spaventosa e in cambio di tutti questi rifiuti e questo inquinamento, la maggior parte dei Cinesi ha ottenuto molto poco.

### **La rivoluzione dell'usa e getta [*Disposables Revolution*] e la «Grande accelerazione» del consumo mondiale**

Per iniziare, osserviamo le aree di esportazione che hanno nutrito lo sviluppo cinese. Quando la Cina ha lanciato, all'inizio degli anni 1980, il suo processo di «riforma e apertura» (gaige kaifang) e invitato investitori stranieri a impostare imprese comuni e speciali aree economiche, la combinazione cinese di manodopera a molto buon mercato con praticamente nessuna restrizione in materia ambientale, attrasse un gran numero di industrie mondiali fra le più inquinanti ed insostenibili. Acciaio, coke, alluminio, cemento, prodotti chimici e petrochimici, rivestimenti metallici, conciatura del cuoio, plastiche, vernici e rifiniture, fibre sintetiche e produzione tessile, tintura dei tessuti, produzione di carta, così come il riciclaggio delle batterie automobilistiche ed elettroniche: la maggior parte delle industrie tossiche e che emettono fumi, dovendo affrontare restrizioni ambientali crescenti negli Stati Uniti e in Europa, si rilocalizzarono in Cina dopo il 1980. Il 70% degli “e-rifiuti” mondiali viene scaricato in Cina.

In cima a tutto ciò, le masse dei lavoratori migranti Cinesi costituivano una calamita per le

industrie di trasformazione e di assemblaggio, le maggiori consumatrici di manodopera del mondo. Dagli anni 1990, la Cina contava oltre 104 milioni di lavoratori dell'industria, circa due volte più di Stati Uniti, Canada, Giappone, Germania, Francia, Regno Unito ed Italia riuniti. Questi lavorano dalle otto alle sedici ore al giorno, spesso otto giorni alla settimana, per uno stipendio medio di 0,57 dollari all'ora nel 2002. Ossia, secondo quello che si può stimare, meno di quanto guadagnava un operatore di macchina tessile all'inizio della Rivoluzione industriale in Inghilterra. Dagli anni 1980, questo «prezzo cinese» ha determinato il quadro di un alto volume di produzione dell'industria leggera.

La caduta dei prezzi ha incoraggiato il maggior boom del consumo mondiale nella storia e, in compenso, accelerato il saccheggio delle risorse mondiali a un livello senza precedenti. La messa a disposizione immediata di un tale serbatoio di lavoratori a così buon mercato ha provocato ugualmente una piccola rivoluzione industriale, che ha permesso ai produttori di distruggere la maggior parte delle categorie di beni durevoli rimanenti per sostituirli con sostituti economici e gettabili. Con questa rivoluzione dell'usa e getta, i sarti locali e i negozi di ritocchi, i negozi di riparazione delle scarpe, quelli di riparazione di apparecchi elettrodomestici, di televisori ed altri sono praticamente spariti in Occidente, perché è diventato meno caro buttare gli oggetti e sostituirli anziché aggiustarli.

Per esempio i vestiti: la «moda effimera» (conosciuta anche con il nome di «trashion fashion» ['trash' in inglese si traduce con cianfrusaglia o negli Stati Uniti spazzatura]) di H&M, Target, Zara ed altri, domina ormai il mercato degli abiti da donna, con abiti così economici che spesso non valgono neanche il prezzo di una pulizia a secco. Come riferisce Elizabeth Kline nel suo recente libro *Overdressed: The Shockingly High Cost of Cheap Fashion* [ <http://www.overdressedthebook.com/> ],

«

*i modelli di acquisto stagionale sono stati sostituiti da un consumo permanente*

». Zara rifornisce due volte alla settimana questi negozi con nuove linee di vestiti. H&M e Forever 21 stoccano quotidianamente nuovi vestiti. Per citare di nuovo la Kline: «

*comprare un numero così alto di vestiti e trattarli come se fossero usa e getta significa imporre un peso enorme sull'ambiente ed è una cosa semplicemente insostenibile*

.» Per non dire altro.

I raccolti di cotone negli Stati Uniti necessitano ogni anno dell'uso di 22 miliardi di libbre [circa 10-11 milioni di tonn.] di pesticidi tossici. La maggior parte delle fibre sono tinte o sbiancate, trattate in bagni chimici tossici, per renderle più luminose, più dolci, resistenti allo scolorimento, all'acqua o alla sgualcitura. Guarnizioni in tessuto e pigiami per bambini sono trattati con prodotti chimici spaventosi per renderli resistenti alle macchie o al fuoco. Questi bagni tossici consumano enormi quantità di acqua e di prodotti chimici. Inutile dire che in Cina è routine scaricare questi prodotti nei corsi d'acqua e nei laghi, senza averli bonificati, esattamente come

il tetracloruro di silicio è buttato nei campi di cereali di Li Gengxuan. In seguito a tutti questi trattamenti chimici, i tessuti devono essere asciugati sotto lampade riscaldanti. Tali procedimenti sono enormi consumatori di energia.

L'industria tessile è una delle fonti più importanti di emissioni di gas serra nel mondo, e cresce in modo esponenziale. Nel 1950, quando sulla Terra vivevano circa 2,5 miliardi di persone, il consumo di tessuti, per tutti gli usi, ammontava a circa 10 milioni di tonnellate. Attualmente, con 7 miliardi di abitanti, consumiamo oltre 70 milioni di tonnellate di tessuto annualmente, quasi tre volte più a persona di quanto era consumato negli anni 1950. Produrre 70 milioni di tonnellate di tessuto consuma quantità spaventose di risorse, incluso oltre 145 milioni di tonnellate di carbone e tra 1,5 e 2 trilioni di galloni di acqua pura ogni anno [un gallone USA = 3,78 litri, più o meno 7 miliardi di tonn. – USA 1 trillione = 1000 miliardi] . Le fibre sintetiche come il poliestere e i suoi simili (che rappresentano ormai il 60% del mercato) sono le peggiori: per la loro produzione consumano fra 10 e 25 volte più energia rispetto alle fibre naturali. Per riassumere, la «moda effimera» accelera la «buttabilità» del pianeta [difficilmente traducibile: 'the disposal of the planet'; 'disposal' indica il carattere buttabile, come in '*disposable nappy*' pannolini monouso.NdT].

E quanto è vero per l'industria cinese dell'abbigliamento lo è pure per la maggior parte delle altre industrie cinesi di esportazione. Si tratti di vestiti o di scarpe buttabili, di giocattoli, di attrezzi, di casalinghi, fino ai gadget di plastica e altre cianfrusaglie natalizie, passando per gli iPhone e gli schermi televisivi piatti da 60 pollici, fabbricati con cura e cari, ma comunque programmati per diventare obsoleti, sono per la maggior parte concepiti deliberatamente per non potere essere aggiustati né in gran parte riciclati. Dopo la loro breve esistenza, finiscono accatastati nelle montagne di rifiuti sempre in aumento prima di essere rispediti, fra l'altro in Cina, in contenitori pieni di «e-rifiuti» per esservi «riciclati» da bambini che fanno fondere la plastica delle carte SIM sopra a fuochi all'aria aperta o abbandonati a galleggiare negli oceani del mondo in giganteschi gorghi di plastica, profondi parecchie centinaia di metri.

### 12° piano quinquennale: quadri di distruzione planetaria...

Quando si esamina l'economia interna cinese, ci sono rifiuti da togliere il respiro. Appena l'economia cinese si è aperta all'Occidente e le esportazioni cinesi iniziarono a fare entrare



miliardi di dollari in cambio, Pechino ha lanciato ondate successive di progetti di infrastrutture gigantesche: dighe, aeroporti, ferrovie, strade, metropolitane, fognature, nuove industrie, nuove abitazioni, nuove città, nuovi porti e molte altre cose. I pianificatori governativi cinesi sovraccarichi di lavoro hanno fatto sfoggio delle prodezze di ingegneria cinese e di potenza economica costruendo le più grandi dighe del mondo, i grattacieli più alti, gli aeroporti più vasti, i ponti più lunghi e più alti, le reti stradali e ferroviarie più lunghe così come i tunnel più lunghi.

Da quando Deng Xiaoping ha lanciato le sue «quattro modernizzazioni: agricoltura, difesa, scienza e tecnologia» e riformato e aperto il paese, quest'ultimo si è ritrovato in un «Grande Balzo in Avanti» [riferimento ad un altro Grande Balzo in Avanti nel 1958-1960] permanente: piani quinquennali hanno fissato i tassi di crescita industriale all'8% e promosso industrie «pilastri» successive: l'automobile, l'elettronica, la petrochimica, l'energia pulita, ecc.

Per l'attuale 12° piano quinquennale (2011-2015), il Consiglio degli Affari statali della Repubblica popolare si augura lo sviluppo di «sette industrie strategiche emergenti» che includono: 1° tecnologie efficienti in termini di energia e di ambiente come il «carbone pulito» [«produrre più energia inquinando pochissimo»]; 2° la prossima generazione delle tecnologie informatiche, la nuvola informatica (cloud computing) così come «l'internet delle cose» [ [https://it.wikipedia.org/wiki/Internet\\_delle\\_cose](https://it.wikipedia.org/wiki/Internet_delle_cose) ]; 3° la biotecnologia; 4° la fabbricazione high-tech di veicoli e di aerei, l'espansione dei treni ad alta velocità per una rete di oltre 45.000 km, l'espansione delle vie rapide [autostrade a più corsie] per 83.000 km; 5° una nuova generazione di energia nucleare, un maggior numero di sistemi basati sulla produzione di energia solare ed eolica; 6° nuovi materiali che includono lo sviluppo delle terre rare, di vetri e ceramiche speciali, di fibre ad alta velocità così come materiali composti; 7° veicoli che funzionano con energie nuove: batterie per motori, motori di addestramento, controlli elettronici, veicoli elettrici e a presa, veicoli a basse emissioni.

Non c'è dubbio che i Cinesi hanno usufruito di nuove abitazioni, infrastrutture, scuole, ospedali, ecc. Ma il governo ha pure sprecato una quantità sbalorditiva di risorse per costruire intere industrie di cui la Cina non ha bisogno, costruendo progetti vanitosi ed inutili, abitazioni superflue, infrastrutture in esubero, ecc. Questo boom degli investimenti è stato caratterizzato fin dall'inizio da una sovrapproduzione incontrollata e da un inquinamento che sfugge a qualsiasi controllo.

## Quadro n.1: la «folle moda dell'auto»

Il 12° piano quinquennale chiede di «*migliorare la capacità indipendente della Cina di fabbricare automobili, producendo sul posto tutti gli elementi chiave*

», «

*una commercializzazione su larga scala*

» di veicoli ibridi e dal buon rendimento energetico, la «

*costituzione di marchi famosi nel mondo e di competenze fondamentali*

», ecc. Ibrida o meno, è un'industria di cui la Cina non ha bisogno. Fino al 1979, la Cina produceva circa 160.000 veicoli a motore all'anno, e bus e camion costituivano il 90% del totale. La gente si spostava in bici, in bus e in treno. Nel 1990, la Cina contava appena 5,5 milioni di auto, di camion e di bus sulle strade. Dal 2013, la Cina è diventata il maggiore assemblatore di auto nel mondo; lanciava 18,7 milioni di macchine e di veicoli leggeri, più del doppio di quanto gli Stati Uniti hanno prodotto lo stesso anno. Dal 2013 la Cina aveva 240 milioni di auto sulle strade, quasi tanto quanto gli Stati Uniti e si stima che nel 2050 ci saranno in Cina da 390 a 532 milioni di auto.

La domanda è la seguente: perché la Cina ha bisogno di un'industria dell'auto così enorme? Il titolo principale di *Bloomberg News*, il 9 aprile 2014, citando l'ultima relazione del GIEC [ICCP], era il seguente: «

*massimo contributore all'aumento dei gas serra*

». Che cosa è sbagliato in questa immagine?

*Le macchine sono diventate il*

«L'automobilizzazione» della Cina ha provocato tre cambiamenti profondi. Il primo: ha aumentato in modo straordinario il tempo necessario per raggiungere qualsiasi punto delle città bloccate dagli ingorghi (la velocità media sulle strade attorno a Pechino è 14,5 km/h) e creato ingorghi epici, che superano i record storici mondiali, sulle autostrade che servono Pechino ed altre città. Nel 2010, un ingorgo vicino a Pechino si estese su oltre 100 km e durò due settimane. Il secondo: ha generato una nuova e densa coltre di smog al di sopra degli strati già spessi di smog provocati dalla combustione di carbone, che soffocano le città cinesi. E il terzo: ha pavimentato terre agricole ed umide indispensabili e ha sperperato enormi risorse che né la Cina né il mondo possono permettersi. Tutto questo non sarebbe mai dovuto succedere.

Negli anni 1990, il Partito comunista ha promosso la produzione di auto in *joint venture* come un'industria «pilastro» per due motivi: il primo, una volta che il governo si era imbarcato nella sua strategia di riforma del mercato, abbandonando l'impiego a vita, aveva bisogno d'incoraggiare la crescita per creare posti di lavoro nel privato e nelle imprese statali, come i governi capitalistici dovunque. Li Keqiang, il primo ministro, sottolineava, nel novembre 2013,

che:

*«L'occupazione è la cosa più importante per il benessere. Il governo non deve mollare neanche un attimo sull'argomento [...] Per noi, una crescita stabile ha per scopo principale il mantenimento dei posti di lavoro ».*

La produzione automobilistica e le industrie collegate forniscono oramai in Cina un posto di lavoro cittadino su otto, esclusa la costruzione di strade, un altro settore che impiega un'importante mano d'opera.

Poi, il Partito comunista cinese (PCC) ha promosso la moda dell'auto per incoraggiare il sostegno politico della classe media alla ricerca di uno status. Negli anni 1980, il PCC sosteneva un consumo modesto. Ma dopo il sollevamento di Tienanmen, nella primavera del 1989, il governo decise un consumismo esteso per placare le classi medie. Da lì viene la moda dell'auto, seguita dalla moda dei voli di linea, quella dei centri commerciali, dei treni ad alta velocità, del turismo all'estero, ecc. Non è poco ironico che mentre il PCC, durante gli anni 1990, accelerava la produzione di auto e vietava le bici sulle strade pubbliche, i paesi europei andavano nell'altra direzione, vietando le auto in parecchie strade dei centri urbani, promuovendo l'uso delle biciclette e il *car sharing* e l'aumento dei trasporti pubblici. La Cina ha iniziato seriamente ad estendere le metropolitane urbane soltanto alla fine degli anni 2000. dopo che due decenni di «automobilizzazione» hanno intasato le sue città ed aumentato drammaticamente l'inquinamento dell'aria.

## **Quadro n.2: le strade che nessuno percorre**

Mentre la Cina era impegnata nella corsa a superare gli Stati Uniti nel rango di maggiore costruttore automobilistico, il Partito comunista decise che doveva anche « *raggiungere e superare* » il sistema di autostrade interstatali statunitense. Così, dal 2010, la Cina ha costruito oltre 85.000 km di vie rapide fra le città, superando le autostrade interstatali statunitensi che si estendono su 75.000 km. Ma il programma – i cui costi di realizzazione sono enormi, sventra città e ricopre migliaia di ettari di preziose terre agricole, di paludi, ecc. – è però un altro spreco studiato male.

Infatti, eccetto alcune autostrade attorno a città importanti, Pechino o Shenzhen, le vie rapide cinesi sono spesso sotto-utilizzate. In alcuni posti i contadini fanno seccare i raccolti su super-autostrade vuote. Tom Lasseter, direttore dell'ufficio di Pechino della McClatchy [agenzia giornalistica] scriveva sotto questa immagine:

*«Vedete una sola macchina su questa strada? Si sente spesso parlare degli ingorghi nelle grandi città cinesi. Ma ecco il rovescio della moneta: in paesi e città rurali della Cina, agli amministratori locali piace costruire ampi progetti di cui si possono gloriare, facendo dimostrazioni di grandiosità ma anche di inutilità. Ieri stavo nella città di Fengzhen, nella Mongolia interna. Secondo i criteri cinesi si tratta di una località di piccole dimensioni, forse 200.000 abitanti. Immaginate quindi la mia sorpresa quando, lasciato il centro della città, siamo passati, su questa autostrada a 8 corsie, vicino a un gigantesco Palazzo Comunale. Nessuna auto. Un passante potrebbe cadere per colpa di un attacco cardiovascolare senza correre il rischio di essere investito per ore. La città è già sui carboni ardenti per avere costruito una fabbrica di elettricità che Pechino ha giudicato inutile. Attraverso la Cina, c'è un numero altissimo di alberghi praticamente vuoti, di autostrade nuovissime vuote, di aeroporti moderni che perdono denaro perché non c'è traffico, ecc. Ciò che succede è dovuto al fatto che gli amministratori locali, non eletti, che non hanno particolarmente conti da rendere per colmare i bisogni locali, pensano che questi progetti faraonici danno ai loro comuni un lustro che può attrarre gli investimenti, cioè la loro via per la promozione in questo sistema a partito unico. Così, per ogni autostrada a 8 corsie come quella che vedete, c'è un burocrate felice che riflette sulla carriera luminosa che potrebbe aprirsi davanti a lui.»*

Quanto cemento è stato scaricato, quante armature metalliche sono state forgiate, e quanto carbone è stato bruciato per produrre l'energia necessaria all'erezione di strade che pavimentano tanto spazio in Cina – senza alcuno scopo utile?

### **Quadro n.3: treni e metro mezzo vuoti**

E quanto acciaio, alluminio, rame, cemento è stato consumato per costruire l'enorme rete nazionale dei treni ad alta velocità? Il 12 piano quinquennale ha iscritto nel bilancio centinaia di miliardi di dollari per costruire oltre 25.000 km di ferrovie ad alta velocità entro il 2020. Dal 2013, la Cina ha già costruito più treni ad alta velocità di tutto il resto del mondo messo insieme. Però ciò significa anche più creazione di posti di lavoro ed edificazione di progetti prestigiosi che

richiesta di modernizzazione. I treni ad alta velocità sono molto costosi da costruire e da fare funzionare e consumano oltre due volte più elettricità dei treni ordinari. I biglietti costano quindi 10 volte il prezzo di un treno normale. Nella misura in cui pochi Cinesi possono permettersi tali prezzi, i treni circolano spesso mezzi vuoti, o anche di meno. Gli esperti cinesi in trasporti affermano che il governo getta i soldi dalla finestra per treni-razzi, importi che potrebbero essere usati meglio per treni ordinari, in particolare le linee merci, e quelle per lo sviluppo dei trasporti di massa nelle città e attorno ad esse. Nouriel Roubini, economista dell'Università di New York, ha dichiarato alla Reuters nel 2011:

*«Sono stato di recente a Shanghai e ho preso un treno ad alta velocità fino a Hangzhou», ha detto riferendosi alla nuova linea Maglev che diminuisce i tempi di viaggio fra le due città dalle quattro ore precedenti ad un'ora attuale.*

*«Il treno ad alta velocità, nuovissimo, era mezzo vuoto e la stazione nuovissima vuota per tre quarti. Parallelamente a questa ferrovia corre anche una nuova autostrada che sembra vuota per tre quarti. Vicino alla stazione si trova pure il nuovo aeroporto di Shanghai da dove potete volare per Hangzhou. Non c'è nessuna giustificazione che un paese con questo livello di sviluppo economico abbia non solo una duplicazione ma pure una triplicazione di questi progetti di infrastrutture.»*

Duplicazione, triplicazione, eccessiva costruzione e spreco sono dappertutto in Cina, anche per quanto concerne le metro. Ventidue città possiedono già reti metropolitane ed è stato iscritto al budget 2012 del denaro per costruire altre metro in altre 16 città entro il 2018. Wang Menshu, un ingegnere in metropolitane dell'Accademia cinese di ingegneria – che ha contribuito alla realizzazione della prima metro in Cina, a Pechino nel 1965 – afferma che queste ultime non sono per niente necessarie, sono troppo onerose e dipendono ancora una volta da una politica di prestigio più che della costituzione di un servizio pubblico: *« Città di seconda, terza, pure quarta zona... queste città non hanno bisogno di costruire metropolitane. Anche se possono permettersi la costruzione, non possono permettersi di farle funzionare. Ma, in parecchi posti, si pensa che se si ha la metropolitana, si diventa una grande città .»*

#### **Quadro n.4: la Cina, « potenza aerospaziale e per i viaggi aerei di prima grandezza»**

Il 12 piano quinquennale richiede con forza che si spinga la Cina a diventare una « potenza aerospaziale e per i viaggi aerei di prima grandezza». Piani esigono circa un centinaio di nuovi aeroporti, migliaia di aerei di linea, migliaia di elicotteri e di jet privati, e piccoli apparecchi di ogni tipo. La Boeing stima che i trasportatori aerei cinesi avranno bisogno di oltre 5.620 nuovi apparecchi – per un valore di 670miliardi– entro il 2031. Un ottimo affare per la Boeing. Ma non solo la Cina non «aveva necessità» di questa industria, ma è del tutto suicida, per paesi in via di sviluppo come la Cina, ripetere gli stessi errori ecologici dell'Occidente.

Il GIEC [ICCP] calcola che l'aviazione è attualmente responsabile per circa il 3,5% del cambiamento climatico di origine umana e afferma che se le tendenze attuali si mantengono, questa parte aumenterà fra il 5% e il 15% entro il 2050 mentre salirà vertiginosamente il contributo assoluto di emissioni generate dall'aviazione. L'aviazione è già la fonte di emissioni globali di biossido di carbonio che cresce più velocemente e se continua a crescere allo stesso ritmo, sorpasserà tutte le riduzioni [nelle emissioni] che gli ingegneri sono riusciti a realizzare in altri settori. Non ci sono, né attualmente né in un futuro prevedibile, alterative concrete ai carburanti a base di cherosene per gli aerei commerciali. Per questa ragione, il giornalista specializzato sull'ambiente George Monbiot, dopo aver esaminato la letteratura sull'attenuazione delle emissioni di gas serra, ha concluso che mentre si possono rendere un po' più ecologiche alcune forme di trasporto, virtualmente non c'è niente che si possa fare in materia di aviazione con le tecnologie attuali o con quelle che si possono prevedere.

*« In altri termini, non c'è technofix [possibilità di risolvere problemi ecologici con le tecnologie]. Non si possono conciliare la crescita dell'aviazione e il bisogno di affrontare il cambiamento climatico . Stando così le cose [i guadagni in efficienza tendono ad essere annullati da questa crescita] una diminuzione del 90% delle emissioni esige non solo che questa crescita cessi, ma anche che la maggior parte degli aerei che oggi stanno volando rimanga a terra . Sono certo cosciente che non sarà un messaggio popolare. Ma è difficile vedere a quali altre conclusioni ci si può giungere considerando i dati disponibili. »*

In un mondo dove gli scienziati specialisti del clima ci dicono che dobbiamo diminuire del 90%

le emissioni mondiali di biossido di carbonio entro il 2050, le emissioni mondiali dell'aviazione stanno per raddoppiare entro il 2030. Sarebbe suicida lasciare che ciò accada. In mancanza di un miracolo tecnico, l'unico modo di diminuire le emissioni dell'aviazione consiste nel diminuire il numero delle persone che volano attorno al pianeta anziché aggiungerci milioni di Cinesi. Affrontare questa realtà potrebbe non essere popolare né in Cina né negli Stati Uniti, ma neanche l'alternativa sarebbe popolare.

### **Quadro n.5: edilizia frenetica, città fantasma e la madre di tutte le bolle immobiliari**

Ma niente di tutto ciò è paragonabile allo spreco di risorse generato dal boom dell'edilizia durante gli ultimi decenni. Il rullo compressore dell'edilizia ha inghiottito le migliori terre agricole periurbane cinesi, sfrattando decine di milioni di contadini e di abitanti di città ed anche consumando quantità spaventose per costruire abitazioni che non sono necessarie, centri commerciali, parchi industriali, palazzi per uffici, fabbriche elettriche, e infrastrutture in un paese che già straripa di città sovrappopolate ed inquinate. Nel decennio che segue il 2000, le città cinesi sono aumentate di circa l'80%.

Un'indagine nazionale rivela che oltre 130.000 km<sup>2</sup> di terre agricole, cioè uguali alla metà della Germania, sono state ricoperte di cemento durante l'urbanizzazione frenetica fra il 1996 e il 2009 (e da allora il ritmo non è diminuito). Milioni di abitanti delle città sono stati espulsi da Pechino e da Shanghai, che sono state completamente ricostruite con migliaia di grattacieli, palazzi di appartamenti, autostrade e centri commerciali. Le città e le provincie sono in competizione per costruire grattacieli che attraversano le nubi d'inquinamento, anche se non hanno prospettiva di trovare acquirenti.

Si stima che entro il 2020, 12 delle 20 torri più alte staranno in città provinciali come Shenyang, Wuhan e Suzhou. La percentuale di uffici vuoti a Shenyang raggiunge quasi il 30%. Però, si stanno costruendo altre tre torri, tutte più alte del Chrysler Building di New York e gli architetti ne studiano altre 12: La maggior atrocità architettuale di Pechino, la torre della China Central Television (CCTV) ideata dallo studio di architettura Rem Koolhaas – che ha ricevuto dagli abitanti il soprannome di «mutandone»– è quasi vuota da quando è stata costruita nel 2008. [la sua ubicazione nel centro di Pechino – con tutti i problemi di trasporto e di distanza fra questo luogo di lavoro e la localizzazione delle dimore dei «quadri medi»– ha rinviato il trasloco del personale alla fine del 2014].

Le città lottano per costruire «centri finanziari» surrogati di Wall Street a Pechino (abbandonato) e a Tianjin (abbandonato e incompiuto). Si costruiscono dappertutto uffici per quadri dal fasto sbalorditivo. La costa cinese si riempie di molti porti superflui, alcuni quasi vuoti, eppure se ne stanno pianificando altri.

Dagli anni 1980, la Cina ha costruito abbastanza nuove abitazioni per rialloggiare l'insieme della popolazione, ma il boom dell'edilizia si mantiene da solo, motore perpetuo dell'edilizia per l'edilizia – offerta senza domanda. Non ci sono soltanto chilometri di palazzi abitativi vuoti, ma anche intere «città fantasma» che competono con torri d'uffici, ospedali, scuole, aeroporti futuristici, musei, università, biblioteche, teatri, campi da sport e chilometri di torri di appartamenti e McMansions [termine dispregiativo usato negli Stati Uniti per descrivere fastose residenze sovradimensionate] ecc.

Oltre il 22,4% degli appartamenti e delle case cittadine erano vuote nel 2014. Da una stima, sono stati costruiti in Cina oltre 64 milioni di appartamenti di troppo, abbastanza per alloggiare quasi la metà della popolazione statunitense. Però si stanno costruendo milioni di altre abitazioni. Economisti hanno avvisato che ciò che la Cina sta realmente costruendo era la più ampia bolla immobiliare della storia. Il CEO della China Vanke, il maggior costruttore di case in Cina (il che fa di lui il maggior costruttore nel mondo) Wang Shi, intervistato dal giornalista della CBS Lesley Stahl, ha dichiarato che ciò non può durare « *si tratta senza dubbio di una bolla* ». Quando scoppierà, « *sarà un disastro, un disastro* ».

### **Quadro n.6: edilizia «tofu»**

L'edilizia in Cina toglie il respiro, ma può essere terribilmente abborracciata, pericolosa e condannata ad una vita breve. Nasce dal fatto che i reparti locali di controllo e di regolazione delle costruzioni, così come quelli incaricati della sicurezza alimentare e dell'ambiente, sono subordinati agli amministratori locali che sono soci, e ne traggono utili, delle stesse compagnie edili che i regolatori devono nominalmente controllare.



Ne consegue che la sicurezza è spesso subordinata alla rapidità di costruzione e ai costi, con risultati prevedibili. I Cinesi lo chiamano *doufazha*, edilizia «tofu» [ed anche «fast-food buildings»]. I ponti crollano regolarmente. Fra luglio 2011 ed agosto 2012, sono crollati otto ponti importanti. Un giornalista australiano ha contato che sono crollati quattro ponti in solo nove giorni nel luglio 2012. Crollano pure i ponti dei treni ad alta velocità. Alcuni treni cadono. Milioni di contadini sono stati espulsi dalle loro terre e sparsi in «nuove località» attorno alle città dove alloggi orrendi già si fessurano mentre i contadini sfrattati vi si stanno sistemando. Nel 2010, il ministero cinese delle Abitazioni ha riconosciuto la cattiva qualità dell'edilizia ed avvisato che «  
*le nuove case edificate  
possono durare soltanto 20 o 30anni*  
».

Alcuni amministratori esigono che vengano emessi regolamenti più severi per l'edilizia, ma la maggior parte dei cinesi giudica che ne è responsabile la corruzione. Thu Lijia, professore all'Accademia cinese di «*governance*» a Pechino, afferma che la frode all'offerta è la regola e che non c'è nessun controllo dei processi di approvvigionamento in materiali. «  
*Abbiamo leggi adeguate che riguardano le aste, ma non sono applicate. Le aste sono soltanto uno show*  
». Zeo Niu, una studentessa universitaria intervistata dalla radio pubblica nazionale dopo il crollo di un grande ponte nel 2012, conosce benissimo il sistema. Suo zio dirige una compagnia edile nella Cina centrale. Afferma che l'uso di materiale inferiore alle norme che si fattura al prezzo dei beni di alta qualità è la prassi. Ciò che la sconvolge davvero, dice, «è che crollano così tanti progetti che la gente è sopraffatta. Io non ricorderò i nomi delle vittime di questo incidente e la gente non lo ricorderà più. Tutto verrà sepolto da un nuovo incidente.»

Pubblicato su *Alencontre* il 17 agosto 2015

(Traduzione di A. Marie Mouni)