

Il nuovo centro del mondo

di **Federico Rampini**

foto di **Claudio Brufola**



Il futuro appartiene a Cindia, e la rapidità con cui lo sviluppo asiatico cambia il pianeta impone scelte urgenti. L'adattamento alle nuove sfide energetiche e ambientali deve inseguire l'accelerazione spettacolare degli eventi.

Tre miliardi e mezzo di cinesi, indiani e altri popoli asiatici ci contendono

le risorse naturali sempre più scarse; le riserve petrolifere mondiali sono sotto una pressione inaudita; l'effetto economico è brutale, l'impatto sull'ambiente è pauroso.

L'Agenzia internazionale per l'energia (Aie) ci avverte che entro il 2030, cioè in soli 23 anni, i cinesi avranno sette volte più automobili di oggi (270 mi-

lioni), il loro consumo di energia sarà più che raddoppiato. Già fra tre anni la Cina avrà superato gli Stati Uniti per il consumo di petrolio: appena due anni fa, la domanda americana era ancora superiore di un terzo. L'India segue dappresso la Cina, la sua domanda di energia sarà più che raddoppiata entro il 2030, e la maggior parte di quel

fabbisogno aggiuntivo dovrà essere importato. A causa di Cina e India, l'Aie ci avverte che i consumi di petrolio, gas e carbone in un ventennio cresceranno oltre il 50% rispetto ai livelli odierni. I paesi petroliferi dovranno aumentare la produzione a 116 milioni di barili al giorno entro il 2030, cioè 32 milioni di barili in più. A quale co-

sto di estrazione? Già oggi una delle cause del caro-petrolio è la carenza di infrastrutture per estrarre, trasportare e raffinare "l'oro nero". Per rispondere alla spaventosa impennata dei consumi mondiali bisogna investire altri 22 mila miliardi di dollari nelle infrastrutture per l'approvvigionamento: tutti costi che verranno scari-

cati sull'utente finale, il consumatore. Ogni contadino cinese che abbandona l'agricoltura e si trasferisce in città a lavorare come operaio in fabbrica o come muratore nei cantieri edili, in media aumenta il proprio contributo al Prodotto interno lordo del 700%. Di altrettanto cresce il suo "footprint" o "impronta" ambientale, cioè il suo

consumo complessivo di risorse naturali. Ogni anno in media sono 15 milioni i cinesi che lasciano le campagne, attirati dalle metropoli industriali. Chongqing ha 30 milioni di abitanti, Pechino e Shanghai si avvicinano ai 20 milioni ciascuna, varie altre città come Guangzhou (ex Canton), Shenzhen, Hong Kong, Hangzhou, Tianjin, Chengdu, Nanchino, avvicinano o superano la soglia dei 10 milioni. Le città "medie" come Xian, Harbin, Dalian, oltre i cinque milioni di abitanti sono molte decine. Lo sviluppo cinese si accompagna a un fenomeno di urbanizzazione che per la sua scala dimensionale non ha precedenti nella storia umana.

L'urbanizzazione cinese è un aspetto fondamentale della modernizzazione del paese: oggi per i cinesi rimanere a coltivare i campi nelle regioni rurali significa rinunciare a un consistente aumento di reddito, o rinviarlo di una generazione; è indiscutibile che l'agricoltura cinese non può né potrà mai offrire il tenore di vita desiderabile per 700 milioni di abitanti delle campagne; d'altra parte un ingrediente essenziale dell'ascesa economica cinese è proprio la disponibilità di questo "esercito proletario di riserva", questo immenso bacino di manodopera a basso costo a cui l'industria e i servizi potranno attingere ancora a lungo. Il futuro è in città, su questo la stragrande maggioranza dei cinesi non ha dubbi.

Ma le città sono anche il luogo dove oggi la Cina vive due emergenze gemelle, il boom dei consumi energetici e l'esplosione dell'inquinamento. L'urbanizzazione è la chiave decisiva per capire il dramma che la Cina sta attraversando: è alle prese per la prima volta con i suoi "limiti dello sviluppo". Il modello di sviluppo fin qui privilegiato per il decollo della Cina ha assegnato un ruolo dominante ai settori industriali più energivori, dal cemento all'acciaio, dall'automobile all'edilizia. Su questi settori sono stati posti pochissimi vincoli in termini di efficienza energetica. In effetti l'economia cinese oggi è un monumento allo spreco. Praticamente in ogni settore produttivo il paese usa tecniche di produzione che consumano più energia dei propri concorrenti giap-

ponesi, europei o americani. Questo è vero anche nell'urbanistica. Si stima che Pechino potrebbe ridurre del 20% i suoi consumi di energia, se soltanto i suoi edifici adottassero i ritrovati più recenti per il risparmio energetico, a cominciare dall'isolamento termico per ridurre la dispersione di calore nei lunghi e rigidi inverni della capitale. L'energia "alternativa" più a buon mercato, come fanno gli economisti, è l'elettricità non consumata, quella che risparmiamo riducendo i consumi. Questa semplice ricetta continua a essere ignorata nei cantieri edili della capitale: i grattacieli spuntano come funghi, in pochi mesi eserciti di muratori e gru e betoniere passano dalle fondamenta agli ultimi piani; ma in termini di efficienza energetica e tecnologie "verdi" questi grattacieli del XXI secolo spesso sono fermi agli anni Cinquanta del secolo scorso.

Nel mese di agosto 2007 è stato compiuto il primo esperimento di riduzione forzata del traffico automobilistico secondo la regola delle targhe alterne. Per quattro giorni la circolazione è stata ridotta di un milione di vetture, su un parco totale di 3,3 milioni di auto della capitale. Uno sfratto ha colpito uno degli ultimi dinosauri industriali di Pechino, l'acciaieria Shougang costruita nel 1919 a soli 17 chilometri in linea d'aria da piazza Tienanmen.

L'altoforno è finito molto più lontano, su un'isola artificiale costruita al largo delle coste dello Hebei nella Cina settentrionale. Sono stati sloggiati verso regioni lontane una quarantina fra impianti industriali e centrali termoelettriche. Ma in questo modo le fonti delle emissioni carboniche sono state solo spostate, non eliminate.

Con un aumento del 12% annuo del Pil, il benessere del ceto medio urbano fa crescere di mille automobili al giorno il parco circolante nelle congestionate superstrade che attraversano la capitale. Per quanto il regime usi il pugno duro per tagliare i gas da effetto-serra, la logica della crescita è implacabile. Perfino un regime autoritario come quello cinese rivela dei limiti nel suo decisionismo.

I vincoli del consenso trapelano anche nelle misure, o nelle mezze misure, con cui viene affrontata l'emergenza dello smog. Il primo esempio



THE NEW CENTER OF THE WORLD

by **Federico Rampini**

pictures by **Claudio Brufola**

The future belongs to Chindia, and the speed at which Asian development is changing the planet calls for urgent choices to be made. The pace of adjustment to new energy and environmental challenges must keep abreast of the spectacular acceleration seen by the events taking place. Three and a half billion Chinese, Indians and other Asian populations are competing with us for ever-fewer natural resources. World oil reserves are under pressure at never-before-seen levels and the effect on the economy is brutal and the impact on the environment is frightening.

The International Energy Agency (IEA) has warned that by 2030, just 23 years from now, the Chinese will have seven times more cars than they do today (270 million), and their energy consumption will have more than doubled. In three years from now China will overtake the United States in terms of oil consumption, while barely two years ago US demand was still a third greater. India will be close on China's heels, with its energy demand more than doubling by 2030, and most of its added needs will have to be imported. Due to China and India, the IEA has warned that demand for oil, natural gas and coal will increase by over 50pct over the next twenty years compared to today's levels. Oil-producing countries will have to increase their output by 116 million barrels per day by 2030, 32 million barrels more than today. And how much will crude extraction cost? Already today one of the factors pushing up oil prices is the lack of infrastructure to pump, transport and refine "black gold". To deal with the frightening upsurge in world demand, it will be necessary to invest 22 trillion more dollars in infrastructure for supply. All of these costs will be unloaded on the end user, the consumer. Every Chinese citizen who leaves farming and makes their way to the city to work in a fac-



è l'esperimento della circolazione a targhe alterne: la sua durata è stata limitata, troppo corta per avere un effetto sostanziale nella riduzione delle emissioni; né si è voluto sperimentare il divieto totale di circolazione. Per capire quanto sia indigesto il provvedimento, bisogna mettersi nei panni di una nazione che solo da pochi decenni ha iniziato a conquistare il privilegio dell'automobile privata. Tuttora perfino Pechino che è una delle città più ricche della Cina ha un indice di motorizzazione individuale molto inferiore ai paesi ricchi dell'Occidente. L'utilitaria è il sogno delle famiglie del ceto medio, ormai circa 200 milioni in tutta la Cina. Il rapporto affettivo con l'auto assomiglia a quello che caratterizzava l'Italia del miracolo economico degli anni Sessanta: pochi si ponevano allora il problema dei danni ambientali, la conquista di una nuova mobilità era un fenomeno di costume, una emancipazione individuale. Questo spiega la prudenza delle targhe alterne. Per il governo di Pechino il consenso del ceto medio urbano è un elemento

fondamentale della stabilità politico-sociale. Un'altra resistenza emblematica è trapelata di fronte al progetto – più volte discusso – di chiudere tutte le fabbriche nella cintura urbana di Pechino due mesi prima delle Olimpiadi. Per tagliare corto alle indiscrezioni su questo provvedimento è intervenuto il 17 settembre 2007 nientemeno che il segretario del partito comunista di Pechino (nonché presidente del comitato olimpico) Liu Qi, e lo ha fatto con un metodo del tutto inusuale: un'intervista al Financial Times, uno strumento di comunicazione dalla risonanza mondiale. Liu ha dichiarato di non avere "mai richiesto l'interruzione dell'attività delle fabbriche industriali" nel periodo dei Giochi. L'uscita del numero uno del partito comunista della capitale forse non ha chiuso del tutto il dibattito. È possibile che di fronte alla eventuale prospettiva di un'Olimpiade "oscurata" dallo smog il governo debba riesumare provvedimenti estremi. Ma la presa di posizione di Liu la dice lunga sugli interessi toccati, sulle forze in gioco, sulla natura delle resistenze. La

nomenclatura comunista è parte contraente di un patto sociale con la nuova borghesia capitalistica cinese. La continuazione della crescita economica secondo il modello fin qui seguito, l'alto livello dei profitti, la possibilità di investire e produrre senza l'impaccio di regole e controlli troppo stringenti, sono clausole implicite di questo patto sociale. Il settore della speculazione edilizia e delle costruzioni è uno dei luoghi privilegiati dove la politica e gli affari si intrecciano. Il livello di corruzione è elevato in tutte le zone dell'economia cinese, con punte-record nel business immobiliare. È evidente che il governo non ha la forza di imporre ai costruttori degli standard adeguati di risparmio energetico e di efficienza ambientale, perché ha a che fare con uno dei "poteri forti" della Cina di oggi. Più in generale il modo migliore per conseguire riduzioni sostanziali nei consumi di energia sarebbe l'adozione di prezzi trasparenti – eventualmente con l'aggiunta di una carbon tax – che facciano pagare agli utenti il vero costo delle risorse naturali sac-

toro o a building site increases his contribution to gross domestic product by an average 700pct. At the same time their environmental "footprint" grows larger as does their consumption of natural resources. Every year, on average, 15 million Chinese leave the countryside, drawn to industrial metropolises. Chongqing has 30 million inhabitants, Beijing and Shanghai are each approaching 20 million, and various other cities such as Guangzhou (formerly Canton), Shenzhen, Hong Kong, Hangzhou, Tianjin, Chengdu, Nanjing are near or over the 10 million mark. "Mid-size" cities such as Xian, Harbin, or Dalian, with over five million inhabitants, number into the dozens. Chinese development goes side by side with an unprecedented level of urbanization. Chinese urbanization is a fundamental aspect of the modernization of the country. Today, for the Chinese, staying behind to grow crops in rural areas translates into missing out on an increase in income, or postponing it until the next generation comes along. It is unquestionable that Chinese agriculture cannot, nor will ever be able to offer the standard of living 700 million country dwellers are looking for. On the other hand, an essential factor of the Chinese economic boom is the availability of the "proletarian reserve", this immense source of low-

cost manpower from which the manufacturing and service industries will long be able to tap into. The future is in town, on this the vast majority of Chinese have no doubts. Yet, towns are also the place where China is now experiencing twin emergencies, the boom of energy demand and the explosion of pollution. Urbanization is the key to understand the dramatic situation China is currently experiencing. It has to, for the first time, deal with its "development limits." The development pattern favoured so far for China's rise has assigned a dominant role to the industrial sectors with the highest levels of energy consumption, from cement to steel, from automobiles to construction. For these sectors there are extremely few constraints in terms of energy efficiency. In fact, the Chinese economy is today a monument to energy waste. In practically every industrial sector Chinese employ production techniques which consume more energy than their Japanese, European or US competitors. And this is true also in terms of urban planning. It is estimated that Beijing could reduce energy use by 20pct if its buildings were to adopt the latest know-how for energy conservation, beginning with thermal insulation to cut heat loss during the long and severe winters in the capital. The

cheapest "alternative" energy, as economists know, is electricity which is not used, what we save by cutting consumption. This simple recipe continues to be ignored by buildings sites in the capital, with skyscrapers cropping up all over the place, and in the space of a few months armies of workers and cranes and cement mixers go from the foundations to the highest levels. However, in terms of energy efficiency and "green" technology, these 21st Century skyscrapers are still stuck in the middle of the last.

In August 2007 the first mandatory reduction of automobile traffic was introduced with a system of odd and evenly numbered number plates taking turns on the road. For a period of four days, the volume of traffic was throttled back to one million vehicles out of the capital's total vehicle base of 3.3 million. One of Beijing's last remaining industrial dinosaurs fell victim to an eviction order; this was the Shougang Steelworks, built in 1919 just 17 kilometres as the crow flies from Tiananmen Square. The blast furnace was sited much farther away – on an artificial island built off the Hebei coast in northern China. Around forty industrial facilities and thermal power stations were moved to outlying areas. But this has led merely to the transposition, rather than elimination of these sources of carbon emissions.

The annual GDP growth of 12% has led to an increase in affluence of the urban middle classes, and the addition of some one thousand vehicles per day to the congested super-highways crossing the capital. Despite the regime's recourse to hard-line measures to keep down emissions of greenhouse gases, the logic of economic growth is implacable. Even an authoritarian regime like China's will be forced up against the limits of its ability to legislate changes. Pressure to maintain consensus is discernible in the measures – or half measures – aiming to tackle the smog crisis. The first example of this is the traffic regulation experiment using odd and even number plates: it was a short-term measure – too short to have a substantial reducing effect on emissions and authorities backed down from experimenting with a total traffic ban. To get an idea to what degree this measure is unbearable to Chinese, you need to put yourself in the shoes of a nation where the privilege of owning a private car was only realised few decades ago. Even now Beijing, one of China's wealthiest cities, still has a much lower rate of per-capita private vehicle ownership than wealthy Western countries. Economy cars remain the dream of middle

cheggiate. La Repubblica popolare è ben lontana da questo. Tutti i prezzi energetici, dalla corrente elettrica alla benzina, sono ampiamente sussidiati, amministrati secondo criteri politici, e troppo bassi rispetto ai costi effettivi. I comportamenti di ogni categoria – dagli imprenditori industriali ai costruttori edili, dagli automobilisti alle aziende agricole che acquistano fertilizzanti – sono distorti da una struttura dei prezzi che non incentiva affatto il risparmio.

Gli equilibri geopolitici, la sicurezza interna dei nostri paesi, la stabilità e la pace sono minacciate. Da una parte Cina e India si affacciano con piglio sempre più aggressivo in Medio Oriente, Africa e America latina a contenderci le stesse fonti di approvvigionamento da cui dipendiamo; d'altra parte la nuova ricchezza finanziaria generata dalla penuria energetica andrà a concentrarsi in zone come il Golfo Persico dove il fondamentalismo islamico è terreno di coltura del terrorismo.

Un'altra minaccia immediata incombe sulla nostra salute e la nostra sopravvivenza. In assenza di una svolta nei modelli di sviluppo e di una conversione repentina verso le fonti alternative, le emissioni carboniche esploderanno del +57% nel prossimo ventennio. "La Cina – scrivono gli esperti Aie – è di gran lunga la maggiore responsabile delle emissioni aggiuntive, superando gli Stati Uniti. L'India diventa il terzo maggior responsabile intorno al 2015". L'aumento delle temperature scioglie i ghiacciai dell'Himalaya che alimentano i grandi fiumi d'Oriente. Desertificazione, diminuzione delle terre coltivabili, penuria d'acqua, aprono scenari di crisi alimentari che possono sfociare su conflitti armati, in zone ad alta densità di eserciti e testate nucleari. Non siamo al riparo noi, vista la rapidità con cui il nuovo inquinamento made in Cindia arriva nei nostri cieli o sulle nostre tavole. Riconoscere il peso esorbitante di Cindia nei consumi energetici e nell'effetto-serra, non significa che spetti solo a quei paesi prevenire il disastro. L'Aie ricorda che "le emissioni carboniche pro capite della Cina nel 2030 raggiungeranno solo il 40% di



quelle degli Stati Uniti, in India rimarranno ancora più basse rispetto alla media pro capite dei paesi industrializzati". L'enorme stazza demografica di quei due paesi non deve farci dimenticare che ogni italiano col suo tenore di vita continua e continuerà a emettere molti più gas carbonici di un cinese o di un indiano. Ai paesi dove si concentra la maggior parte della popolazione mondiale, e dove la miseria di massa arretra solo da pochi decenni, non si può chiedere di bloccarsi. Dobbiamo anche dare un posto a Cina e India al tavolo dei grandi. Il G7 è il luogo per affrontare problemi di *governance* globale. È assurdo che Italia, Francia,

Inghilterra e Germania vi occupino ciascuno una sedia (sarebbe più logico un unico rappresentante europeo) mentre indiani e cinesi non ne fanno parte.

Perché si assumano le loro responsabilità bisogna prendere atto che il loro peso è mutato.

Federico Rampini, corrispondente de La Repubblica da Pechino e inviato per l'Asia, ha insegnato alle università di Berkeley e Shanghai. È l'autore dei saggi "Il secolo cinese" (Mondadori 2005), "L'impero di Cindia" (Mondadori 2006), "L'ombra di Mao" (Mondadori 2006) e "La speranza indiana" (Mondadori 2007).

class families, whose numbers have grown to around 200 million China-wide. Their love for the car resembles that of Italians at the time of their economic surge during the sixties: at that time few people considered the problem of environmental damage. The conquest of a new mode of mobility was a cultural phenomenon, one of individual emancipation. This explains the caution of the odd-even registration-plates idea. For Beijing's government, keeping the consensus of the urban middle classes is a fundamental consideration for maintaining socio-political stability. Another emblematic source of resistance came to the fore in the face of an often-discussed project – that of closing down all of the factories within Beijing's city limits two months prior to the Olympic Games. In order

to quash the hornet's nest of rumours about it, on September 17, 2007 there was an intervention from no less an authority than the Secretary of Beijing's Communist Party (as well as President of the Olympic Committee), Liu Qi. He chose a remarkably unusual method for his intervention: an interview in the Financial Times, a mouthpiece that would ensure a worldwide audience. In it, he stated that he had "never called for an interruption in the activities of industrial facilities" during the period of the Games. But this show of hand by the top of the Communist Party in the capital may not have quietened debate completely. There remains the possibility that, faced with the possible scenario of an Olympic Games "blacked out" by smog, the Government may be forced to impose tough measures. But Liu's stance says a lot about the vested interests affected, the players involved, the nature of the resistance that has been aroused. The Party's Nomenclature is a contracting party in a social pact with China's new Capitalist bourgeoisie. The implicit clauses of this social pact include an economic growth model that pursues the one adopted so far, consistent profits, and the possibility of investing and producing without the encumbrance of too strict rules and checks. The sector of construction and buildings speculation is one of the safe havens where politics and business overlap. Corruption is plentiful in all sectors of the Chinese economy but reaches its apex in the real estate business. Clearly the government isn't strong enough to impose adequate energy-saving and environment-efficient standards on constructors, since the building sector is currently one of China's driving forces.

On the whole, the best way to considerably reduce energy consumption would be to enforce transparent prices – possibly adding a carbon tax – to make end users pay the real cost of the plundered natural resources, but China is pretty far from doing so. All energy prices, from electricity to petrol, are largely subsidised, administered following political criteria, and are low compared with the actual costs. The behaviour in all categories – ranging from industrial businessmen to constructors, from car drivers to farms that purchase fertilisers – are distorted by a price-setting mechanism that doesn't stimulate saving at all.

Geopolitical balances, domestic security in our countries, stability and peace are all in jeopardy. On the one hand, China and India are more and more aggressively looking out to the Middle East, Africa and South America, vying for the very procurement sources we depend on. On the other hand, the new finan-

cial wealth generated by the lack of energy will end up concentrating in areas such as the Persian Gulf, where Islamic fundamentalism fuels the fire of terrorism. Another immediate threat looms over our health and existence. If there is no drastic change in the development models, and if we don't start resorting quickly to alternative energy sources, carbon emissions will skyrocket by 57% over the next two decades. "China – IEA experts write – is by far the country that is mostly accountable for increasing emissions, having overtaken the US. India is bound to take third place around 2015". The rise in global temperature is making the Himalaya glaciers melt, which in turn swell the large rivers in the east. Desertification, shrinking farming and water shortages can all trigger food crises that may result in armed conflicts in areas with a high density of armies and nuclear warheads. And we are not sheltered, considering how fast the new, made in Chindia pollution reaches our skies and our dining tables.

Acknowledging Chindia's massive role in energy consumption and the greenhouse effect doesn't mean it is only up to those countries to prevent the disaster. The IEA reminds us that "in China, carbon emissions per capita in 2030 will be only 40% as much as those in the US, and in India they will remain below the per capita average of industrialised countries". The huge population of those two countries must not cloak the fact that every single Italian, pursuing the current lifestyle, emits and will keep on emitting far more carbonic gases than a Chinese or an Indian. We cannot ask the countries where most of the world population is concentrated and where mass poverty started dropping only a few decades ago to suddenly freeze their development. China, and India, must sit at the table of big nations. The G-7 summits are the venue where to address global governance issues. It is absurd for Italy, France, UK and Germany to occupy one seat each – having one single European representative would be far more logical – while India and China are left out. In order for them to take on their responsibilities, we must acknowledge that their relevance has changed.

Federico Rampini, La Repubblica's correspondent in Beijing and reporter for Asia, has taught at Berkeley and Shanghai universities. He has authored the essays "Il secolo cinese" (The Chinese century), Mondadori 2005, "L'impero di Cindia" (The Ch'india empire), Mondadori 2006, "L'ombra di Mao" (Mao's shadow), (Mondadori 2006) and "La speranza indiana" (The Indian hope), Mondadori 2007.