

Il sogno infranto dei progetti cinesi

DIETRO LA NARRATIVA SU UNA PECHINO INARRESTABILE, CI SONO I GRANDI BUCHI NELL'ACQUA DEL DRAGONE. CHE FA ENORMI DEBITI PER OPERE PRESSOCHÉ INUTILI.

di Stefano Piazza
e Luciano Tirinnanzi

Strade e aeroporti deserti, così come le mastodontiche e costosissime ferrovie. Grattacieli incompiuti, stadi inutili e nuovi complessi residenziali disabitati o già in rovina. È questa la «spettacolare espansione economica» della Cina che tanto spaventava l'Occidente? A ben vedere, Pechino negli ultimi dieci anni ha costruito centinaia di mega-infrastrutture «fantasma» per altrettante città senza vita, realizzate unicamente allo scopo di stimolare la crescita economica, di fatto «ingannando» la realtà e mancando del tutto l'obiettivo di modernizzare davvero il Paese.

Prendiamo le ferrovie. Si stanno costruendo quasi 500 mila chilometri di nuove linee ad alta velocità, ma emergono interrogativi sulla reale necessità di un'espansione così massiccia e dai costi colossali la cui sostenibilità economica a lungo termine, preoccupa. Si sono spesi più di 500 miliardi di dollari in nuovi binari, treni e stazioni mentre l'operatore ferroviario nazionale, China State Railway Group, si sta avvicinando a un trilione di dollari di debiti e altre passività. Per ripagarli serviranno 25 miliardi di dollari l'anno. Per cosa? Questa smania di infrastrutture è per creare collegamenti interni tra città altrettanto desolate.

Basterebbe fare un salto a Kangbashi, Mongolia interna, per vedere gli effetti della gigantesca bolla immobiliare che ha colpito duro l'ex Celeste Impero: interi quartieri giacciono fatiscenti e di rado



La stazione di Fushan, provincia dello Yantai. Le ferrovie cinesi coprono una lunghezza di oltre 160 mila chilometri, di cui 46 mila ad alta velocità, e si vuole arrivare a 500 mila. Ma spesso i treni viaggiano senza passeggeri.

s'incontra qualche anima viva, che poi si scopre essere un giornalista straniero che indaga proprio sul disastro che in Europa ha iniziato a essere noto a causa del fallimento due anni fa del colosso immobiliare cinese Evergrande, che aveva accumulato debiti per oltre 260 miliardi di dollari e che ha dato vita a un domino di fallimenti e abbandoni: Ordos, Yujiapu, Chenggong, Nanhui, Erenhot, Changsha e Dantu sono le prime città ad averne fatto le spese. Così Thianducheng, che nella mente del presidente Xi sarebbe dovuta essere la «Parigi dell'Asia»: realizzata nel 2009 a sud di Shanghai, dopo un decennio d'incertezze oggi ha una popolazione di appena 30 mila abitanti, che lamentano disservizi e scarsità di reti fognarie, idriche e di collegamenti logistici, quando invece doveva essere un fulgido esempio dell'ascesa della nuova Cina.

Che succede dunque al Dragone? Non si tratta solo di essere stati avventati nel portare avanti cantieri e progetti edilizi stravaganti, che Xi Jinping ha preteso di vedere finiti nonostante le avvisaglie di una crisi immobiliare imminente: è la stessa impostazione dell'economia cinese che ora preoccupa il regime. Anche perché il settore ha un peso enorme nell'economia nazionale: il Fondo monetario internazionale gli attribuisce tra il 20 e il 30 per cento del Pil, senza considerare che questo comparto è tra le prime fonti di entrate fiscali per i governi locali. Insomma, dopo il mancato aggancio della Nuova Via della Seta, anche il mercato interno rallenta. Almeno a giudicare dai faraonici e inutili progetti edilizi realizzati in Cina negli ultimi anni: uno di questi è

SMODATE AMBIZIONI



la Sixth Pharm Factory dell'Harbin Pharmaceutical Group, azienda di proprietà statale che ha messo in piedi un palazzo così lussuoso e stravagante per somigliare a Versailles (sic!) che l'indignazione dei contribuenti per lo spreco di denaro è riuscita a bucare persino la censura di Stato.

Tra le opere astruse del governo di Pechino, vale la pena di citare lo stadio olimpico di Loudi, provincia di Hunan: sebbene non abbia mai ospitato (né probabilmente ospiterà mai) le Olimpiadi, per costruirlo le autorità locali hanno sfrattato decine di famiglie di contadini senza adeguato risarcimento, spendendo 185 milioni di dollari per un'arena da 30 mila posti in una città che non ha neppure una squadra sportiva professionistica.

Allo stesso modo ben poco funzionale è il pur mastodontico canale di Nanyang, provincia di Henan. Concepito all'interno del South-North Water Transfer Project per trasportare miliardi di metri cubi di acqua dolce dal fiume Yangtze alla parte settentrionale della Cina, è divenuto il più colossale fallimento ingegneristico di Xi Jinping, nonché uno dei più manifesti sprechi di denaro pubblico: costato quasi 80 miliardi di dollari, attualmente il canale trasferisce meno del 5 per cento delle 10 miliardi di ton-

nellate di acqua di cui sarebbe capace.

Si potrebbe continuare in questi fragorosi flop delle infrastrutture cinesi, citando altri luoghi ameni: come l'aeroporto di Luliang che, inaugurato nel gennaio 2014 e costato 160 milioni di dollari, attualmente gestisce appena quattro voli al giorno; mentre la stazione di Fushan, progettata per accogliere migliaia di passeggeri ogni giorno, ne ospita giusto una ventina nelle giornate migliori.

Tutto questo non può essere spiegato con il solo declino demografico. Vero è che, per la prima volta in sessant'anni, la popolazione cinese è scesa a 1,4 miliardi di persone nel 2022, con un calo di 850 mila unità rispetto all'anno precedente (secondo le previsioni delle Nazioni Unite, potrebbe scendere a 1,3 miliardi entro il 2050). E vero è che la popolazione sta invecchiando (al punto che il «parlamento» cinese sta decidendo di aumentare l'età pensionabile di cinque anni entro il 2055). Ma ad aver minato l'equilibrio costi-benefici è soprattutto il divario crescente tra l'ambizione infrastrutturale del governo cinese e la reale domanda. A ciò va aggiunta la scarsa qualità delle opere realizzate: troppi dei progetti citati si sono rivelati fragili e mal eseguiti, e probabilmente anche oggetto di ampia corruzione. Tutto questo, messo

insieme, ha contribuito all'impennarsi di una crisi infrastrutturale che il Paese, nonostante la spesa colossale in deficit, farà fatica a sostenere per almeno un altro decennio. Gli investimenti cinesi all'estero, intanto, continuano a calare o a dare performance ben sotto le attese.

La curva discendente dei «grandi progetti» è iniziata intorno al 2016 e non si è più fermata. «Sulla base dei dati del ministero cinese per il Commercio» arguisce l'Ispi, «i flussi di capitali diretti all'estero per investimenti non finanziari sono calati leggermente rispetto al 2021, e sono i più bassi da almeno il 2011». Questo non ha fermato la Belt and Road Initiative, la citata Via della Seta, che però ha deragliato verso il Sud-est asiatico e si è fermata all'Indocina (Singapore, Indonesia, Malaysia, Thailandia, Vietnam, Cambogia, Laos e Bangladesh) con diramazioni in Medio Oriente. Invece si è arenata in Europa, dove resistono solo specifici settori quali le batterie elettriche, dove la Cina mantiene una leva importante. A parte ciò, il governo ha imposto sempre più limiti ai fondi che investono in titoli stranieri. Una stretta per cercare di arginare la crisi del mercato azionario interno. Non certo un segno di salute. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA