**CORSO DI STORIA DEL CONFUCIANESIMO**

**ANNO SCOLASTICO 2021-2022**

**Lezione 21° - 3 maggio 2022**

1 . Quel miglioramento delle libertà personali che negli ultimi decenni ha sostanzialmente cambiato la qualità della vita dei cittadini rispetto ai tempi di Mao Zedong resta spesso inaccessibile al nuovo sottoproletariato, confinato nelle squallide periferie delle megalopoli. Il ceto medio urbano mostra un’assuefazione di fronte allo spettacolo della miseria di tanti concittadini. Questa indifferenza all’altrui povertà è probabilmente una reazione a trent’anni di egualitarismo maoista, seguiti da una evidente rivincita dell’individualismo. Sospettose circa gli slogan retorici sull’interesse collettivo, intere generazioni di cinesi vivono un riflusso nel privato, concentrate sui propri interessi individuali, di famiglia, di clan. Per reazione ai danni del maoismo ha vinto in Cina la ricetta americana che accetta un alto grado di diseguaglianze e di rischio, pur di avere una società più dinamica. Non è detto tuttavia che questo nuovo senso comune nazionalpopolare di stampo darwiniano sia il più adatto a governare lo tsunami sociale dell’esodo dalle campagne, che rovescia sui centri urbani dai 15 ai 20 milioni di nuovi abitanti ogni anno. Nel razzismo cinese contro gli immigrati dell’interno non c’è nulla di nuovo sotto il sole, salvo la dimensione demografica dei fenomeni. Non ha precedenti nella storia umana questo spostamento di massa. Decine di metropoli ipertrofiche rischiano di trovarsi presto oltre la soglia della governabilità.

2 . Il solco antropologico che si scava tra le due Cine è foriero di tensioni esplosive. Cresce la criminalità nelle periferie urbane trasformate in ghetti di ex contadini. I cittadini cinesi dei ceti medio-alti parlano correntemente degli immigrati rurali come dei nuovi barbari. Come si attrezza il regime per gestire i conflitti legati al crescente divario città-campagna? Una risposta è la politica di «costruzione di un nuovo socialismo nelle campagne», lanciata dal presidente Hu Jintao e dal premier Wen Jiabao all’Assemblea nazionale del popolo svoltasi nel marzo 2006. Il termine *socialismo* non è mai stato abbandonato nella retorica ufficiale del regime, neanche in questi trent’anni in cui la Cina ha abbracciato l’economia di mercato. Il nuovo approccio alla questione rurale rivela il tentativo di imprimere una correzione di rotta al modello di sviluppo, non una svolta radicale: un rallentamento della crescita, maggiore attenzione alla qualità dello sviluppo, priorità all’emergenza ambiente e alla lotta contro le diseguaglianze. Aprendo i lavori dell’Assemblea, Wen Jiabao ha ricordato che la modernizzazione della Cina «attraversa una fase molto difficile, si sono accumulati dei conflitti profondi e nascono problemi nuovi che non possiamo ignorare». Ha annunciato un piano quinquennale per «arrestare la distruzione sistematica dell’ambiente». Ha denunciato la mancanza di assistenza sanitaria, di istruzione e alloggi per la parte più povera della popolazione. Ha ammesso che «gli espropri delle terre dei contadini, la corruzione e l’inquinamento minacciano la stabilità sociale». ». Il governo ha sottolineato che nel 2005 si sono verificati 87.000 scontri violenti con le forze dell’ordine, per lo più proteste di contadini espropriati delle terre per far posto a nuove fabbriche o a speculazioni edilizie; il *new deal* presentato da Wen Jiabao è quindi un tentativo di ricucire un consenso sociale entrato in crisi nelle zone più arretrate del Paese. Le misure concrete annunciate nel marzo 2006 hanno riguardato il finanziamento degli ospedali nelle zone rurali, l’istruzione gratuita, nuovi sussidi per i coltivatori di cereali, un piccolo aumento delle pensioni e delle indennità di disoccupazione. Wen Jiabao ha deluso chi sperava in una misura più radicale: la riforma del regime di proprietà terriera nelle campagne.

3 . È questa infatti la base giuridica fondamentale che spiega molte proteste contadine. Mentre i cittadini sono liberi di comprare e vendere le loro case, i terreni agricoli sono ancora soggetti alla decisione delle autorità locali. Ogni contadino cinese che abbandona l’agricoltura e si trasferisce in città a lavorare aumenta in media il proprio contributo al Prodotto interno lordo del 700%. Di altrettanto cresce il suo consumo complessivo di risorse naturali. Dall’inizio del 21° sec. ogni anno in media sono 15 milioni i cinesi che lasciano le campagne, attirati dalle metropoli industriali. Fra queste nel 2008 primeggiava Chongqing con 30 milioni di abitanti, Pechino e Shanghai si avvicinavano ai 20 milioni ciascuna, varie altre città, come Guangzhou, Shenzhen, Hong Kong, Hangzhou, Tianjin, Chengdu, Nanchino, superavano la soglia dei 10 milioni. Le città sono 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 il Paese sta attraversando alle prese con i suoi ‘limiti dello sviluppo’. Già alla fine del 2006 la Cina ha conquistato un nuovo record: è il numero uno mondiale per la quantità di anidride carbonica rilasciata nell’atmosfera. A partire da quell’anno ha strappato agli Stati Uniti il nefasto primato nella responsabilità del cambiamento climatico. Un contributo al sorpasso cinese è venuto dal potenziamento della produzione di energia elettrica.

4 . Anche questo è un effetto della modernizzazione: più fabbriche, più cantieri edili, maggiori consumi legati all’urbanizzazione (elettrodomestici, condizionatori, computer). In un settore industriale come il cemento, che è tra quelli che richiedono un maggior impiego di energia, la Cina concentrava nel 2008 il 44% dell’intera produzione mondiale. Per soddisfare il boom dei bisogni di elettricità, nel quinquennio 2002-2007 la Repubblica popolare ha aumentato del 150% il suo parco centrali. In otto anni la Cina ha aperto 550 nuove centrali termoelettriche, l’equivalente di tutte le centrali esistenti nell’intera Unione Europea. I due terzi delle centrali termoelettriche cinesi sono a carbone, la fonte energetica più inquinante in CO2. Vi è poi il boom della motorizzazione privata. Ai tempi di Mao Zedong e della Rivoluzione culturale i cinesi non erano privati soltanto della libertà politica e del diritto di espressione; tra le libertà di base negate c’era il diritto di muoversi. In un Paese grande quanto l’Europa occidentale, i cinesi sono vissuti a lungo come prigionieri nelle singole città o province. Per viaggiare all’interno della Cina occorreva chiedere il permesso. Questo aiuta a capire con quanto entusiasmo i cinesi del 21° secolo vivono la ‘storia d’amore’ con l’automobile, che per loro è qualcosa di più di uno *status symbol*: è lo strumento di una nuova libertà, il diritto di viaggiare, la mobilità individuale finalmente a portata di mano. Quando questo sogno viene inseguito dal popolo più numeroso della Terra, lo shock si sente in ogni angolo del pianeta. In Cina nel 2007 sono stati venduti più di 6 milioni di vetture, con un incremento del 20% da un anno all’altro, e tuttavia vi è spazio per aumenti ben più consistenti. Alla fine del 2007 i cinesi che possedevano un’auto erano soltanto il 4% della popolazione, contro il 60% in Europa e l’80% negli Stati Uniti. L’Agenzia internazionale per l’energia (AIE) ha stimato che entro il 2030 i cinesi avranno sette volte più automobili che nel 2007, arriveranno così a 270 milioni di vetture in circolazione, e il loro consumo di energia sarà più che raddoppiato. È previsto nel 2010 il sorpasso della Cina sugli Stati Uniti per il consumo di petrolio. L’imperativo di ridurre i consumi energetici per contenere l’inquinamento appare in termini diversi, visto dalla Cina. Da una parte il cambiamento climatico è stato innescato dall’inquinamento accumulato nei decenni passati, quando il ruolo della Cina era marginale. Dall’altra anche le responsabilità attuali appaiono sotto una luce diversa, se invece delle quantità totali si guarda alle emissioni *pro capite.*

5 . L’impatto distruttivo della Cina è legato alla dimensione della sua popolazione di 1,3 miliardi di abitanti. Ma i singoli cittadini della Repubblica popolare hanno consumi molto inferiori a quelli dei Paesi occidentali. Nel 2007 le emissioni carboniche imputabili a tutti i consumatori cinesi erano appena un quarto di quelle degli americani e un terzo rispetto a quelle degli europei. Ciononostante, i dirigenti cinesi si rendono conto che le dimensioni demografiche del loro Paese costituiscono un problema: l’impatto della popolazione cinese sulle risorse naturali del pianeta è senza precedenti. Non a caso i vertici della Repubblica popolare hanno mantenuto la politica del controllo delle nascite e la regola del figlio unico. Sulla dimensione della popolazione si innesta un’altra aggravante. Il modello di sviluppo che ha prevalso nella fase di decollo industriale della Cina – fondato sul suo ruolo di fabbrica del pianeta – ha assegnato un’importanza 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 ogni settore produttivo il Paese ha usato tecniche di produzione che consumano più energia dei propri concorrenti giapponesi, europei o americani. Cambiare questo modello di sviluppo richiederà sacrifici non agevoli, anche in termini di consenso sociale. Per il governo di Pechino il consenso del ceto medio urbano è un elemento fondamentale della stabilità politico-sociale, di qui la difficoltà a prendere misure che scoraggino l’acquisto o l’uso dell’automobile privata. Lo stesso vale per la pessima qualità della benzina: le compagnie petrolifere di Stato sono una lobby potente, che ha rinviato a lungo gli investimenti necessari per ammodernare gli impianti di raffinazione e produrre un carburante più pulito. Per incentivare riduzioni nei consumi di energia occorre l’adozione di prezzi trasparenti che facciano pagare agli utenti il vero costo delle risorse naturali saccheggiate, una scelta che la Repubblica popolare ha preferito rinviare per molti anni. Tutti i prezzi del comparto energetico, dalla corrente elettrica alla benzina al gasolio per i motori diesel, sono rimasti per lungo tempo sussidiati, troppo bassi rispetto ai costi effettivi.