

# UN GEOGRAFO IN CINA

## Premessa

Nel primo articolo di questo numero di *Ambiente Società Territorio*, Armando Montanari fa presente la crescente importanza del rispetto dell'ambiente nel nuovo modello di sviluppo della Cina. Al riguardo cita le linee guida esposte dal Presidente cinese Xi Jinping nell'intervento – pronunciato in occasione del XIX Congresso Nazionale del Partito Comunista Cinese (ottobre 2017) – in cui ha proposto come obiettivo per il suo Paese la costruzione, nel rispetto dell'ecosistema, di una società più giusta e prospera.

In rapporto al superamento di un modello di crescita basato sull'aumento della produzione e delle esportazioni, senza prestare attenzione ai problemi di consumo del territorio, delle risorse naturali e a quelli di compromissione dell'habitat, in questa sede si propone il contributo di un altro geografo. Questi è reduce da un recente viaggio in Cina e, in coerenza con i cambiamenti auspicati dal Presidente Xi Jinping, vede concrete prospettive di sviluppo delle esportazioni verso quel Paese. Si tratta di José Vicente Boira Maiques che, oltre ad essere uno dei consulenti scientifici della nostra rivista, è professore ordinario di Geografia Umana all'Università di Valencia e, dal 2015, è anche Segretario de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori de la Generalitat Valenciana.

Mi lega a Boira una lunga e intensa vicenda di amicizia e di collaborazione scientifica. Entrambe sono iniziate con la sua partecipazione ad un'escursione in Cina organizzata nel 1989 dallo scrivente in qualità di Presidente provinciale di Varese dell'AIIG e allora docente di Geografia Politica ed Economica nella Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Milano dove insegnava l'autorevolissima sinologa Enrica Collotti Pischel. Questa era professore ordinario di Storia e Istituzioni dei Paesi Afro Asiatici e, in tale veste, ha contribuito - grazie alle sue conoscenze scientifiche e ai suoi contatti di alto livello con la Cina - a rendere memorabile questo viaggio di studio al quale, oltre ai soci dell'AIIG, non solo varesina, hanno partecipato vari miei studenti di Scienze Politiche e alcuni colleghi fra i quali il già citato José Vicente Boira Maiques.

Carlo Brusa



Docenti universitari italiani e cinesi al termine di una riunione scientifica organizzata durante l'escursione del 1989. In prima fila in alto José Vicente Boira Maiques (che ha fornito la foto) e Davide Papotti, in seconda fila Mauro Palumbo, Carlo Brusa e Fabio Lando. Sotto Pierguido Baj.

Mi sono recato in Cina per la prima volta nel 1989. Ricordo di aver comprato in tale occasione un piccolo globo terrestre che tuttora conservo. A distanza di quasi trent'anni lo considero ancora come punto di riferimento per la mia vita e la mia professione. In occasione del viaggio del 2018, mi sono comprato una bussola come piccolo omaggio al Paese in cui fu inventata.

Una società che è stata in grado di ideare la bussola deve essere sempre in grado di sapere dove si sta dirigendo. Comunque pensare alla bussola, come ad altre importanti invenzioni cinesi, ci aiuta a capire l'anima di questo Paese così ricco di storia.

Al ritorno dalla Cina mi hanno chiesto in molti quali sono stati i principali cambiamenti che ho potuto notare dopo tre decenni.

Ho colto la prima differenza già al momento di partire. Mentre sul mio passaporto del 1989 appariva solo il nome del mio Paese: la Spagna, sulla copertina di quello del 2018 appare in primo piano Unione Europea. Questo cambiamento non ci deve lasciare indifferenti, ma stimolare a pensare al senso della storia che rischiamo di perdere. Infatti solo in un Paese in cui il senso della storia è presente a tutti, si può evitare di incorrere in un errore di giudizio diffuso non solo in Spagna, ma in molti Paesi occidentali. Mi riferisco all'opinione diffusa in base alla quale la Cina pensa soprattutto al futuro, più che al passato. Da questo errore deriva la percezione fallace che la Cina si stia

svegliando solo ora e che, soltanto copiandoci, potrà conquistare il mondo.

Questo non risponde alla realtà: la Cina potrebbe solo riconquistare un mondo come il nostro in cui non si sa facilmente distinguere la realtà del breve da quella del lungo periodo. Per noi tutto è nuovo e in Cina si reinventa tutto, o quasi, ogni giorno. Anche questo è un errore.

André Gunder Frank, nel suo importante lavoro intitolato: *Reorient. Global Economy in the Asian Age* (University of California Press, 1998), dimostra che la Cina è stata, tra il Quattrocento e l'Ottocento, un propulsore dell'economia mondiale e che solo la finanza americana ha premesso all'Europa di "scendere dalle spalle" del gigante asiatico. Per tale motivo dobbiamo "riorientare" il modo di pensare e confrontare le attuali enormi navi porta *container*

Fig. 1. Un esempio della tumultuosa crescita edilizia di Langfang (Foto Boira Maiques).





**Fig. 2.**  
L'imponente sviluppo del porto di Tianjin  
(Foto Boira Maiques).

**Fig. 3.**  
Il convoglio che, partendo dal cuore della Pianura Padana, raggiunge la Cina. Sulla crescente importanza dei percorsi terrestri per gli scambi commerciali tra Cina ed Europa si veda TADINI M., "Il corridoio ferroviario euro-asiatico. Soluzioni logistiche e scenario geopolitico", in MARCONI M., SELLARI P. (a cura di), *Verso un nuovo paradigma geopolitico*. Scritti in onore di Gianfranco Lizza, Ariccia (RM), Aracne, 2015, pp. 571-602.



delle compagnie di spedizioni marittime cinesi, con la flotta guidata nel 1409 dall'ammiraglio Zheng He. Si trattava di ben quattrocento navi lunghe 160 metri e alte quanto una casa di quattro piani.

Se dovessi riassumere le mie impressioni citerei due luoghi che hanno particolarmente colpito la mia percezione durante il viaggio: la città di Langfang e quella portuale di Tianjin. Durante il viaggio da Pechino a Tianjin si notano altissime torri di Langfang che si alzano verso l'orizzonte come colonne che sostengono il cielo. È la moderna Langfang, che nel 1980 era una città di poco più di 85mila abitanti, mentre oggi ne conta circa 780mila pari a quelli che ha la mia città, Valencia, ha raggiunto in duemila anni di storia.

Tianjin è conosciuta dai Cinesi perché è il luogo della vittoria dei Boxer (durante le Guerre dell'Oppio) sulle forze armate dell'Impero Britannico le quali furono costrette a ritirarsi fino a Tianjin. Paradossi della storia: oggi Tianjin non è più ricordata come porta d'ingresso degli invasori occidentali in Cina ma come luogo d'imbarco dei prodotti cinesi destinati all'Europa.

Le invasioni hanno decisamente cambiato il senso.

Il traffico del porto *container* di Tianjin supera di tre volte quello di Valencia: un porto che si colloca ai livelli più alti nelle classifiche

relative al Mediterraneo. Questi dati, anche se possono preoccupare qualcuno, a me, invece, tranquillizzano per questo motivo. La Cina, in questa situazione economica, deve assolutamente impegnarsi per la stabilità e

la pace nel mondo. Solo così potrà mantenere l'attuale grande apertura negli scambi. Pechino non può permettersi di correre il rischio di far tremare il mondo perché solo con lo sviluppo del commercio internazionale può riuscire a mantenere la crescita del PIL attorno al 6%-7% annuo. Questo ritmo non è indispensabile solo per mantenere la velocità della crescita economica, ma anche per ammortizzare tutta la massa di investimenti effettuati e programmati sia nel settore immobiliare che in quello delle opere pubbliche. Sono scioccanti, soprattutto per un geografo, gli immensi quartieri caratterizzati da edifici molto alti e su livelli tipicamente occidentali che si stanno costruendo con grande rapidità nelle periferie delle grandi città. Vendere decine di migliaia di appartamenti (o cederne l'uso, ad esempio, per 70 anni) richiede che i compratori si sentano sicuri del mantenimento dell'attuale ritmo di crescita.

La Cina sta per entrare in una nuova fase economica con profonde conseguenze anche sul nostro modo di vita. Le prospettive stanno cambiando: infatti il presidente Xi Jinping ha stabilito che, per il 2018, la parola d'ordine sia importazione.

Se la Cina ha trasformato il mondo a partire dagli anni Novanta del secolo scorso con le esportazioni è molto probabile che imporrà un deciso cambiamento al sistema economico mondiale anche con lo sviluppo delle importazioni. E dovremmo prepararci a questo. Ma non lo siamo ancora e questo riguarda in particolare mio Paese.

Basti notare che, osservando una carta con le rotte delle navi porta *container* in partenza dal porto di Tianjin e dirette in Europa, non si notano linee dirette in Spagna. Da questo grande porto le navi raggiungono invece la Grecia, l'Italia, la Francia, l'Olanda, il Belgio ecc. Se parliamo delle linee ferroviarie attrezzate per il trasporto merci dalla Cina all'Europa notiamo che il percorso tocca la Russia, la Bielorussia, la Polonia e procede verso la Germania e il Belgio. Ricordiamo da ultimo che il 28 novembre 2017 dall'interporto di Mortara, in provincia di Pavia, nel cuore della Pianura Padana, è partito il primo treno merci (17 vagoni in grado di caricare 34 *container*) diretto in Cina, in particolare a Chengdu: città che avrebbe raggiunto con un viaggio della durata di 18 giorni.

*Catedrático de Geografía Humana  
en la Universitat de València*

*Traduzione di Carlo Brusa*