

Viaggio nella Cina della costa/1
 Miserie, fermenti, antichi splendori della più grande e affascinante città cinese
 nel salto dalla fine del piano alle difficoltà di riforma

La grande scommessa di Shanghai

SHANGHAI. Questa città fa venire in mente l'atleta del salto con l'asta colto nell'attimo angoscioso in cui spicca il volo: ce la farà a passare dall'altro lato senza sfiorare la corda o cadrà malamente? Shanghai - dodici milioni di abitanti, la più grande città cinese - ce la farà a superare le difficoltà che la tormentano o sarà costretta a vivere del ricordo degli antichi splendori? Qui parlano di «dura fase di transizione», che è un modo per dire che si ritengono capaci di governare contraddizioni esplosive e problemi immani. Ma usano anche parole come «disagio», «inquietudine», «interrogativi». E nessuno - a cominciare dai maggiori responsabili di partito e di governo - nasconde la gravità dei processi di degrado e deterioramento. E si fanno anche pubbliche autocritiche.

Non resa irriconoscibile dagli sventramenti come invece è successo a Pechino, qui la struttura urbana è rimasta intatta, e sul lungo fiume si affacciano ancora i grandi palazzi all'europea dell'epoca delle concessioni straniere, che di sera acquistano il profilo di Londra o di Amsterdam. E a differenza della impraticabile Pechino, ci sono strade per passeggiare, piene di negozi ricchi ed eleganti, piazze, parchi, molti teatri, bar, piccoli locali per giovani. Ma dietro, nei quartieri con case minuscole dove ogni persona ha meno di due metri quadri a disposizione, c'è un degrado che mette disagio. Eppure questa città affascina e attira e non solo per la sua tradizione. Anzi, attira perché non è più la città di Mao Dun o Ba Jin, i suoi scrittori più famosi, si prepara a diventare qualcosa di diverso e fa sentire palpabile l'ansia e la tensione verso questo qualcosa ancora sconosciuto, rende visibile una inquietudine anche intellettuale, un orgoglio, una domanda, un'attesa. E per questo la si ama. Shanghai crede ancora di essere la prima in Cina e questa convinzione, ha detto il neoletto sindaco, ex vice ministro della pianificazione, è alla radice dei nostri guai e finché non ce ne libereremo non saremo in grado di rimboccarci le maniche e lavorare duramente per uscire dalla crisi.

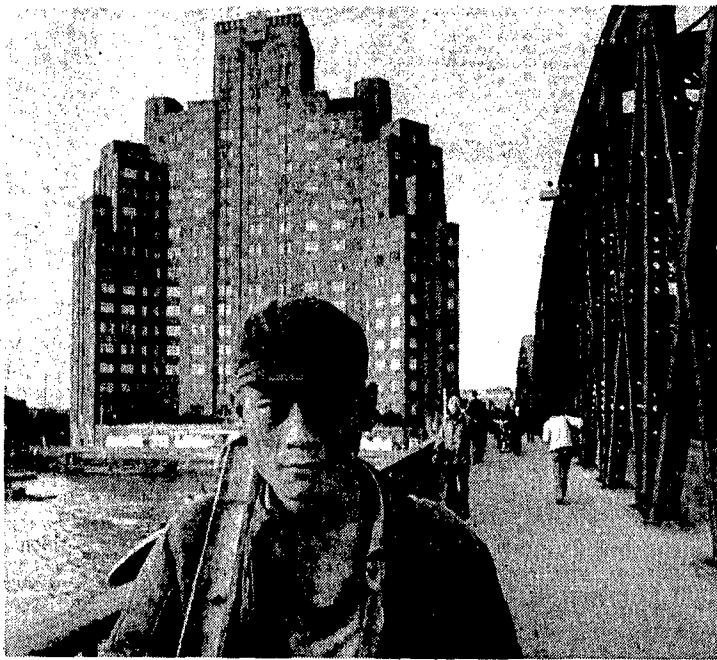
È paradossale, ma proprio i passati primati di Shanghai sono stati la causa della sua sfortuna: come antico e solido centro industriale con acciaierie e cantieri navali, ha vissuto bene dentro la politica di piano che garantiva le materie prime e la collocazione dei prodotti. Ma quando la riforma ha ridotto al minimo la distribuzione attraverso il piano, Shanghai, vittima della riforma, si è trovata senza rete protettiva: ha dovuto acquistare sul mercato le materie prime e preoccuparsi direttamente della vendita di quello che produceva. E allora inflazione e scarsità da un lato e basso valore tecnologico dei suoi prodotti, dall'altro, le hanno inferto un colpo durissimo. Le sue fabbriche si sono rivelate obsolete, hanno bisogno di ammodernamenti radicali, ma i soldi non ci sono. E in questi anni, come risultato, Shanghai ha ceduto a Nanchino il primato della produzione industriale ed è passata al quinto posto nella graduatoria del reddito. Anche le condizioni di vita della popolazione non sono migliorate: in generale, le retribuzioni hanno tenuto bene il passo con l'inflazione, ma in questi ultimi tre anni è salito al 31 per cento il numero delle famiglie a reddito fisso che ha subito un netto peggioramento del proprio livello di vita. Ed ha fatto la sua comparsa la disoccupazione.

Shanghai è stata - dicono - troppo sfruttata dal governo centrale che per anni le ha lasciato solo il 10 per cento delle risorse finanziarie che produceva e solo negli ultimi anni ha alzato questa percentuale al 25 per cento. Dicono anche che così espropriata Shanghai - che in questi decenni ha dato a Pechino 400 miliardi di yuan - è stata punita per le sue posizioni «di sinistra», ma oggi finalmente i rapporti con il governo centrale sono cambiati e le risorse prodotte oltre un certo tetto resteranno tutte a questa città. Ma non basteranno e Shanghai punta tutte le sue carte sui finanziamenti esteri, sui capitali stranieri. Servono dieci miliardi di dollari Usa per opere indispensabili a rendere vivibile la città, paralizzata da un traffico caotico, priva di metropolitana, senza collegamenti sufficienti con l'altra riva del fiume dove ci sono i cantieri navali e un quartiere residenziale per 600mila abitanti. E servono capitali stranieri innanzitutto per innovare la tecnologia delle vecchie industrie di base, altrimenti destinate a chiudere. Ma se questi miliardi stranieri per la metropolitana, il nuovo aeroporto, il ponte sul fiume, la nuova rete telefonica, il disinquinamento delle acque del Huangpu, l'ammodernamento tecnologico, non arrivassero?

Sarà pure stata la stazione d'arrivo del romantico viaggio di Marlene Dietrich nel film «Shanghai express», ma fino alla rivoluzione in questa città la durata della vita non raggiungeva i 40 anni, la tubercolosi faceva strage e su ogni mille nati ne morivano cento. In questi decenni, la durata della vita si è elevata a 70 anni, di tubercolosi non si muore più, il tasso di mortalità infantile è sceso al 13 per mille. Ma Shanghai è la città dove questo inverno 400mila persone si sono ammalate di epatite, e undici sono morte.

Shanghai, Canton, Hainan: il vecchio e logorato cuore industriale cinese, la provincia più aperta e più ricca, l'isola dove è stato deciso di lanciare una grossa scommessa per il futuro. Tre tappe di un viaggio nella Cina delle zone costiere, che dovranno essere ancora di più coinvolte in una politica di totale apertura alle tecnologie e ai capitali stranieri. Cominciamo dalla più popolosa città cinese, dodici milioni di abitanti, che ha bisogno di almeno dieci miliardi di dollari Usa per tornare a essere vivibile e competitiva.

DAL NOSTRO INVITO
 LINA TAMBURRINO



Un'immagine di Shanghai tratta dal libro fotografico «Cina» (De Agostini)

Come è stata possibile una epidemia di tali dimensioni? e quella che c'era stata nell'83 non aveva messo in allarme? Il professore Wang Qi Huang, della sezione infettiva dell'ospedale Rui Jin, risponde mettendo sotto accusa le abitudini alimentari di Shanghai - dove si fa un uso enorme di cozze e frutti di mare - ma anche le condizioni igieniche arretrate. Lo sventramento della città non c'è stato perché si è preferito costruire ex novo sull'altra riva del fiume tristi palazzoni che molte famiglie si sono rifiutate di abitare. Ma intanto, non risana perché i costi sarebbero stati folli, la vecchia Shanghai si è rivelata urbanisticamente ingovernabile. Terribilmente difficile un controllo severo in quella fitta ragnatela di viuzze, vicoli, vicioletti, cortili sovrappollati che fanno la città non europea. Praticamente impossibile un controllo serio sulle centinaia di bancarelle private che spuntano come funghi lungo i marciapiedi e vendono frutti di mare e altri cibi. Altrettanto terribilmente difficile un controllo igienico se moltissime famiglie vivono ancora in una sola stanza, con i servizi in comune nel cortile. Scandaloso, dice il professore Wang, che il Suzhou e il Huangpu, i due fiumi che attraversano la città, siano trattati alla stregua di deposito della spazzatura. Fabbriche, case, uffici vi riversano i loro residui e quelle acque hanno uno dei più alti indici di inquinamento del mondo. Il governo ha iniziato una martellante opera di propaganda pro-igiene, ma servono regolamenti, misure, multe, punizioni, e innanzitutto servizi pubblici di raccolta dei rifiuti. Solo l'appello non basta anche perché in questa città sovrappollata e senza servizi la prima cosa che la gente fa è quella di abbandonare per strada, all'aperto, la propria spazzatura.

Allora l'epatite è sempre in agguato? Sì, anche perché per il momento Shanghai non è in grado di produrre la quantità di vaccino sufficiente a proteggere la popolazione. Né, per mancanza di soldi, è pensabile rivolgersi alle case farmaceutiche straniere.

Pechino affligge con i suoi lamenti sui salari insufficienti, e anche in questo Shanghai è diversa. A Nan Shi, uno dei più vecchi quartieri della città, fine dinastia Qing, visita alle famiglie di due giovani tecnici, Xie Ming Qian, impiegato nella farmacia dell'ospedale e Hu Be Xiang, impiegato in una impresa edile. Anche le mogli lavorano e in ciascuna famiglia entrano sui trecento yuan al mese, una cifra di rispetto.

Nella casa di Xie ci sono molti libri, alcuni di inglese, perché Xie studia e vuole fare carriera. Hu invece passa il suo tempo libero curando con amore la collezione di monete antiche di cui è molto orgoglioso. Xie e Hu mettono ogni mese dei soldi in banca: il primo non ha ancora progetti su come utilizzarli, il secondo sogna di poter un giorno comprare una casa e installare il telefono. Entrambi dicono che in questi anni le condizioni di vita hanno avuto un netto miglioramento e non c'è da lamentarsi: i salari sono notevolmente aumentati, più che triplicati, e c'è in giro molta più roba - cibi e vestiti - da comprare. Nelle loro case ci sono la tv, il frigorifero, la radio, il video registratore, il ventilatore. Alla loro bambina, Xie e la moglie hanno regalato il pianoforte elettrico, segno tangibile della scaturita piccolo-borghese dei genitori cinesi. A casa di Hu c'è invece la foto delle nozze e la sposa è vestita con il lungo abito bianco, velo in testa compreso. Non c'entra niente la religione, è la gran moda del momento.

Se dovessero fare una graduatoria delle ragioni di malcontento, che cosa Xie e Hu metterebbero al primo posto? Nessuna esitazione: le condizioni spaventose della città e cioè il traffico caotico, la mancanza di case, l'insufficienza di servizi, dagli autobus agli ospedali. E i prezzi? Quelli stanno bene al secondo posto.

A Fudan, nel verde piazzale di ingresso, l'enorme statua di Mao è ancora al suo posto. Non hanno fatto come all'università di Pechino dove nottetempo il timoniere è stato sfrattato. Sul prato attorno a Mao, qui all'università di Shanghai, si giocano con molta irriverenza partite di pallone. Shanghai aveva dato il via alle manifestazioni studentesche dell'inverno '87, ma adesso è difficile capire quale sia l'eredità di quei giorni. Di che cosa discutono oggi questi studenti? Della riforma, è la risposta di un piccolo gruppo che non si sottrae. Con la riforma siamo d'accordo anche se non ci piacciono alcune cose. Quali? Il trattamento fatto agli intellettuali. La burocrazia. La corruzione. L'incapacità di tenere sotto controllo i prezzi. Potete parlare con coraggio ai professori di questi problemi? Non sempre. Siete d'accordo con la decisione di togliere all'università il compito di garantire il lavoro agli studenti una volta laureati? Sì, perché così possiamo scegliere noi e mettere alla prova le nostre capacità.

Fudan è una delle più esclusive università cinesi e frequentarla garantisce senza alcun dubbio un lavoro soddisfacente e forse un futuro brillante. Ma quando ci sarà stata la liberalizzazione completa degli accessi universitari, ha scritto uno studente al quotidiano di Shanghai, sarà durissimo sostenere la selezione per approdare a questa università. E si è chiesto: chi di noi potrà farcela?

Muoversi, oggi. Finanziariamente.

RENAULT. INVESTITE IN VALORI GUIDA.

Valore auto Ovvero, il valore automobilistico di ogni Renault. Perché qualsiasi Renault esprime il valore di una tecnologia pensata e voluta in ogni dettaglio per l'uomo: dal confort alle prestazioni, dalla sicurezza all'affidabilità, dalla riduzione dei consumi alla durata nel tempo. Il valore di una filosofia costruttiva che privilegia le scelte di chi guida, offrendo oltretutto la gamma più ampia e diversificata del mercato.

Valore finanziario Ovvero, il valore delle proposte finanziarie Renault: vantaggiose e differenziate, per trasformare l'acquisto di un'auto in un vero e proprio investimento. Il valore di poter meglio dirigere le proprie scelte in funzione delle esigenze più specifiche, sia dal punto di vista automobilistico che finanziario. Potendo contare sulla consulenza finanziaria degli esperti di ogni Concessionaria Renault.

Qui a fianco, due delle proposte valide su tutta la gamma Renault. Informatevi dai Concessionari e su TELEVIDEO a pag. 305.

■ DILAZIONI IN 48 RATE DI CUI LE ULTIME 8 NON SI PAGANO
■ FINANZIAMENTI FINO A 11.000.000 IN UN ANNO SENZA INTERESSI
 FINO AL 30 GIUGNO

Ad esempio, una Supercinque Campus 3 porte. 5 marce, costa chiavi in mano L. 9.908.460. Scegliendo la formula delle dilazioni in 48 rate (di cui le ultime 8 non si pagano) basta un anticipo di L. 2.184.400 (IVA + messa su strada) e il rimanente si dilaziona in 40 rate mensili da L. 252.000 con un risparmio di L. 2.016.000.

Ad esempio, su una Renault 21, scegliendo la formula dei finanziamenti in un anno si possono ottenere sino a L. 9.600.000 da restituire in un anno (12 rate mensili) senza interessi (spese a carico cliente L. 150.000).

