

Il futuro della Bay Area più dinamica del mondo

Il futuro della Bay Area più dinamica del mondo



Ponte Stonecutters – “Foto: Information Services Department, Governo di Hong Kong”

Bay Area, nel gergo economico internazionale, sono regioni economiche che gravitano attorno a una baia e a un porto commerciale. Le “hit parade” delle più importanti “Bay Area” mondiali hanno a lungo visto tre contendenti principali. La fama di San Francisco è rappresentata dalle sue aziende tecnologiche all’avanguardia, raggruppate attorno alla Silicon Valley; la baia di New York è al centro dei mercati finanziari e ospita oltre un terzo delle prime 500 aziende americane; al

di fuori degli Stati Uniti, il cuore industriale di Tokyo conta più di un terzo dell'economia giapponese.

La più recente sfidante al gruppo – la Greater Bay Area, o GBA – è in genere meno conosciuta, tanto che molti non ne hanno mai sentito parlare. Ma questa dinamica regione della Cina meridionale – che unisce nove città della provincia del Guangdong con Hong Kong e Macao – è la più grande delle quattro in quanto a dimensioni e popolazione, e ha già superato la zona della baia di San Francisco in termini di PIL. Questo è solo l'inizio, affermano i suoi sostenitori, prevedendo di raggiungere 5 mila miliardi di dollari di produzione economica entro il 2030, ben oltre le più rosee previsioni delle altre tre rivali. Le aspettative erano quindi molto alte lo scorso febbraio, quando il Consiglio di Stato – il governo della Cina – ha svelato un piano per accelerare la trasformazione della regione in un cluster di città di livello mondiale.

Legami più stretti tra le economie di Hong Kong, Macao e il Guangdong sono stati discussi per oltre un decennio, ma il progetto ha avuto un'improvvisa accelerazione due anni fa, quando il premier cinese Li Keqiang presentò una proposta formale in tal senso al Congresso nazionale del popolo.

Ulteriori dettagli erano attesi lo scorso anno, ma ci fu un ritardo, che indusse a ritenere che arrivare a un accordo tra le città fosse un problema superiore alle aspettative. Si pensò anche che Pechino potesse esitare a sostenere alcune delle sue politiche principali: la Belt and Road Initiative è stata messa in secondo piano, dopo che alcuni dei suoi progetti infrastrutturali sono incappati in difficoltà politiche, mentre del programma "Made in China 2025" non se ne parla più, a causa del modo in cui sembri infastidire Stati Uniti e UE nella disputa sul trasferimento di tecnologia.

Ma la GBA, che ospita circa 70 milioni di persone e si classificherebbe tra le prime 15 economie del mondo se fosse

un paese indipendente, dovrebbe essere meno controverso. Non sorprende infatti che il piano annunciato lo scorso febbraio dal governo è stato lodato dalla stampa cinese, con il China Daily che ha descritto il documento come il battesimo di un “centro di primaria importanza mondiale”.

Gli analisti fuori dalla Cina hanno osservato una scarsità di dettagli nel documento, mentre i sostenitori affermano che si tratta di una precisa scelta politica, che mira a stabilire i principi su come il piano dovrebbe svilupparsi, piuttosto che farsi carico degli aspetti specifici – ma ben undici capitoli nel piano definiscono gli obiettivi in aree come lo sviluppo industriale, la protezione dell’ambiente e una migliore qualità della vita.

La missione è la creazione di una leadership internazionale nel campo della tecnologia e dell’innovazione. Per arrivarci, le città della regione sono state divise in due livelli, con Hong Kong, Macao, Shenzhen e Guangzhou in posizione di guida. Foshan, Zhongshan, Zhuhai, Dongguan, Huizhou, Jiangmen e Zhaoqing incluse in un gruppo di livello secondario, con l’obiettivo di costruire un primo agglomerato urbano entro il 2022, e di formare un unico mercato omogeneo entro il 2035.

Persone in movimento

Una delle priorità del piano è quella di rendere più facile gli spostamenti delle persone nella regione e ci sono impegni per accelerare le procedure alle frontiere (o confini – il termine preferito nella lingua ufficiale, considerato lo status speciale di Hong Kong e Macao di città cinesi fuori confine) tra il Guangdong, Hong Kong e Macao.

Si notano anche incentivi per indurre le persone a lavorare lontano dalle loro zone d’origine, inclusa la promessa che i residenti di Hong Kong e Macao avranno lo stesso accesso all’istruzione, alle cure mediche e all’alloggio dei cittadini locali, se si trasferiscono a lavorare nelle città del

Guangdong.

Tuttavia, non c'è alcun accenno a un problema più pressante per la maggior parte dei cittadini di Hong Kong: il requisito di pagare le imposte sui redditi locali in caso di residenza oltre sei mesi nel Guangdong. Questo aspetto potrebbe essere punitivo: il tetto delle imposte sui redditi personali in Cina è del 45% contro il 17% a Hong Kong.

Un'opzione potrebbe essere un adeguamento fiscale al livello dei lavoratori delle tre zone economiche speciali del GBA, che porterebbe l'imposta più vicina ai livelli di Hong Kong. Uno schema simile è stato applicato a Hengqin, la zona adiacente a Macao, e potrebbe essere estesa alle persone che lavorano nel distretto di Qianhai, a Shenzhen, o nella zona di Nansha al confine con Guangzhou. Ciò porterebbe probabilmente a un raggruppamento di investimenti in queste aree piuttosto che alla loro diffusione in tutta la regione. Ma è difficile immaginare come i cittadini di Hong Kong potrebbero beneficiare di concessioni in tutto il territorio della GBA, senza creare malumori. I residenti del Guangdong già ora non vedono di buon occhio i privilegi fiscali riservati ai loro vicini più ricchi, figuriamoci lavorandoci fianco a fianco.

In effetti, la politica fiscale sembra uno dei problemi più spinosi per i pianificatori della GBA, il che probabilmente è il motivo per cui non vi è stata menzione nel piano del Consiglio di Stato dello scorso febbraio.

Un ruolo per tutti

Una delle caratteristiche delle altre "Bay Area" mondiali è che ruotano intorno a una città. Nella GBA ci sono concorrenti rivali per la leadership – in particolare Hong Kong, Shenzhen e Guangzhou – quindi i politici stanno cercando di anticipare alcune delle possibili frizioni, parlando del portafoglio di competenze in ciascuna sede e di come tutti apportano qualcosa di diverso nella regione.

Macao, di gran lunga il più importante centro del gioco d'azzardo del mondo, si rafforzerà nei settori del tempo libero e del divertimento. Il vantaggio di Hong Kong è la finanza, i servizi professionali e il trasporto aereo. Shenzhen è il cuore della tecnologia e dell'innovazione, mentre Guangzhou è il riferimento commerciale e logistico, nonché il centro politico della regione.

Ove possibile, è stato fatto uno sforzo per conferire un vantaggio a tutti i partecipanti. Ciò include la finanza, dove Hong Kong ottiene il principale riconoscimento del suo ruolo dominante nei mercati internazionali dei capitali, compresi i programmi di scambi transfrontalieri che la collegano ai mercati azionari di Shanghai e Shenzhen.

Tuttavia, c'è anche un impegno di istituire un mercato di titoli denominati in valuta cinese a Macao, con la speranza che la città promuova il renminbi nel mondo di lingua portoghese (affermazione stravagante, considerato che sono pochissime le persone di Macao che parlano portoghese). Anche Guangzhou non resta indietro, con la sua designazione di centro commerciale regionale per le private equity e materie prime, nonché borsa dei future che tratterà le emissioni di carbonio come suo prodotto principale.

Collaborare piuttosto che competere

Concentrarsi sui punti di forza di ciascuna città è una strategia ragionevole, ma i problemi si presenteranno quando due luoghi gareggeranno per la pole position in aree che entrambi considerano di loro diritto. Sembra probabile che lo scontro più ovvio si verificherà tra Hong Kong e Shenzhen, che ora sono a pochi minuti di distanza di treno ad alta velocità (il collegamento ferroviario a lungo ritardato – che si estende anche a Guangzhou – finalmente aperto alla fine dello scorso anno).

Una generazione fa non c'era paragone tra le due città, ma con

la crescita sensazionale di Shenzhen ora sono testa a testa in termini di PIL. Incoraggiata dalla sua rapida ascesa, Shenzhen dimostra anche una fiducia nel suo futuro che a volte sembra mancare nel suo vicino a sud.

Tuttavia, la speranza è che gli interessi commerciali di entrambe le città troveranno un terreno comune, specialmente nell'area speciale di Qianhai, a cui sono state affidate riforme pionieristiche destinate a liberalizzare il flusso di capitali tra la Cina e il resto del mondo.

Un'altra area di sovrapposizione è la scienza e la tecnologia, in particolare la combinazione delle capacità di ricerca di Hong Kong e l'esperienza manifatturiera di Shenzhen. La vertiginosa ascesa di DJI, il più grande produttore al mondo di droni commerciali, è uno dei casi di studio: il suo fondatore ha messo insieme il suo business plan sulla base della sua formazione universitaria ad Hong Kong, prima di avviare la sua società oltre confine a Shenzhen.

Molti casi di successo del tutto simili deriveranno dalle catene di approvvigionamento che attingono alle diverse competenze in tutta la regione. La Greater Bay Area è pensata per funzionare come una catena del valore integrata. In futuro, i risultati della ricerca di un laboratorio di Hong Kong saranno trasformati in un prototipo da una società di Shenzhen e rimandati a Hong Kong per la progettazione. Le fabbriche di Dongguan inizieranno quindi la produzione e i prodotti verranno spediti all'estero.

Un ponte politico

Se questo tipo di collaborazione può superare il tono combattivo che caratterizza gran parte della regione è una questione aperta. L'istinto competitivo ha illuminato il settore dei trasporti, ad esempio, inclusi importanti progetti come il ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, che sono stati costruiti per avvicinare le città della GBA.

L'aeroporto di Hong Kong è il principale beneficiario dell'attraversamento marittimo più lungo del mondo, perché il ponte rende più facile raggiungere i casinò di Macao, che dovrebbero portare più traffico passeggeri dalle città della Cina. Ma un'iniziativa infrastrutturale come questa può portare anche a scontri tra le città che reclamano vantaggi sulle loro rivali.

Il mese scorso si è parlato di una vecchia proposta di costruire un altro ponte per Zhuhai, che dovrebbe collegare la città con Qianhai, il distretto finanziario di Shenzhen, a circa 45 km di distanza. Il ponte ridurrebbe la percorrenza a solo mezz'ora di auto, ma si troverebbe a pochi chilometri a nord del collegamento Hong Kong-Zhuhai-Macao, che offre un percorso simile, e a pochi chilometri a sud di un altro ponte, in costruzione sull'estuario tra Shenzhen e Zhongshan, la cui apertura è prevista nel 2024. I sostenitori della proposta affermano che ci sarà traffico a sufficienza da giustificare tale progetto, rifacendosi al principio originale che tutte le città della GBA debbano essere raggiungibili in non più di un'ora una dall'altra. Eppure, la stampa cinese sostiene che l'ultima traversata è stata promossa da funzionari del governo di Shenzhen, contrariati per il fatto che le loro richieste di collegare la città con il ponte di Hong Kong-Zhuhai-Macao sono state respinte.

L'economista di Shenzhen Qu Jian, vicepresidente del think tank del China Development Institute, sostiene che non aver previsto un collegamento con Shenzhen è stato un grosso errore, e tale scelta sta già causando traffico insufficiente verso il ponte di Hong Kong. Per rimediare all'errore si sta lavorando a un altro attraversamento, con costi e difficoltà notevolmente maggiori. Jeremy Tam Man-ho, un legislatore di Hong Kong, si è lamentato della proposta, classificandola come un ennesimo esempio di rivalità locale, affermando che non è la prima volta che, dopo che Hong Kong ha fatto un grande investimento per la connettività, altre città dell'area

presentano un piano separato che riduce i benefici di Hong Kong.

Queste riflessioni potrebbero essere eccessivamente pessimistiche. Uno sguardo ai tempi in cui Robert Moses sfogò la sua euforia per le infrastrutture della New York Bay Area, negli anni '30, è suggestivo. Inizialmente, mentre cercava di ottenere finanziamenti dai banchieri per il suo nuovo Henry Hudson Bridge, questi contestarono i suoi progetti. Pensavano che i pedaggi previsti dal suo piano avrebbero scoraggiato molti automobilisti che avrebbero preferito continuare ad utilizzare il ponte di Broadway, scrive Robert Caro, nella sua eccellente biografia di Moses, *The Power Broker*. Così, quando il ponte Henry Hudson aprì nel dicembre del 1936 i banchieri si aspettavano che non più di due milioni, dei 14,25 milioni di automobili che utilizzavano annualmente il ponte di Broadway, lo utilizzassero. La stima si rivelò alquanto pessimistica. Nel 1937 il nuovo ponte di Mosè era utilizzato da 10,3 milioni di automobili, e nel 1941 oltre 14,3 milioni. Non solo, come sottolinea Caro, il traffico sul vecchio ponte rimase pressappoco invariato. In altre parole, capacità e utilizzo furono raddoppiati.

Anche se non è un paragone perfetto, offre un'analisi interessante, che quando una Bay Area è fiorente e in crescita la fornitura di maggiori infrastrutture di trasporto tende a creare ulteriore domanda, facilitando un maggiore movimento attorno al cluster.

Più della somma delle sue parti?

I critici del concetto della GBA affermano che i super cluster come la Silicon Valley non sono stati evocati dai pianificatori statali, e che ci si aspetta troppo dal piano per una nuova megacittà.

Implicito nel rimprovero è che la Silicon Valley attinge a un mix eterogeneo di persone e idee che la GBA troverà difficile

duplicare e che l'istinto interventista del governo cinese renderà sempre più difficile per il settore privato prosperare allo stesso modo.

Ma anche negli Stati Uniti la separazione tra mercato libero e stato non è stata sempre così semplice: alcune delle più famose aziende della Silicon Valley hanno trovato la loro strada sulla scia della ricerca sponsorizzata dal governo, in aree come l'esplorazione dello spazio e, in seguito, internet.

C'è anche una tesi secondo cui il mix politico e sociale nella GBA la rende più cosmopolita che in qualsiasi altra parte della Cina, e che il Guangdong ha una storia più lunga di contatti con il resto del mondo rispetto ad altre parti del paese.

La regione ha anche mostrato la capacità di reinventarsi nel suo recente passato. Qualunque cosa accadrà in seguito non avrà l'impatto sismico derivato, per esempio, dalla trasformazione sociale ed economica della fine degli anni '70 e '80, che ha visto il Guangdong guidare la reintegrazione della Cina nell'economia globale. Allora le aziende private hanno contribuito in modo decisivo alla svolta, specialmente a Shenzhen, e il recente documento che delinea il futuro della GBA segna un ritorno a quell'era, nel modo in cui i leader politici cinesi hanno impostato una direzione generale, ma lasciano spazio agli altri per sperimentare. Chi può dire che la regione non possa trasformarsi di nuovo?

Cosa c'è dietro l'angolo per Hong Kong?

Un altro vantaggio detenuto dalle altre più note Bay Area – come San Francisco – è che sono ancorate a un singolo Paese. Questo non è il caso della GBA, che si estende attraverso tre governi, tre zone doganali, tre valute e tre sistemi legali (quelli di Cina continentale, Hong Kong e Macao).

Come esempio banale: i cittadini di Hong Kong che vogliono attraversare il nuovo ponte per Macao e Zhuhai in automobile

privata devono ottenere permessi per raggiungere ognuna delle località. Hanno anche bisogno di assicurazioni e patenti di guida specifiche per ciascuno dei Paesi.

Una recente foto postata su Twitter di un'auto con tre targhe rivela la complessità della questione: l'immagine è stata descritta come una metafora delle sfide affrontate dal piano GBA. La questione nel lungo termine è come queste diverse giurisdizioni saranno forgiate in qualcosa di più singolare. Per Hong Kong in particolare ciò significa risolvere una contraddizione nel cuore del piano. Per diventare qualcosa di più tangibile, la GBA mira a un'integrazione più profonda, ma molti cittadini di Hong Kong vogliono rimanere isolati dalla Cina continentale, con garanzie per le loro differenze legali, monetarie e politiche.

Questa sensibilità era evidente nell'enfasi del piano del Consiglio di Stato sul mantenimento dell'approccio "un paese, due sistemi" che si propone di garantire un alto grado di autonomia per la città. Tuttavia, la promessa si scontra con un altro dei suoi impegni fondamentali per la GBA: creare "un ambiente commerciale internazionale e orientato al mercato basato sullo stato di diritto, sotto la giurisdizione e il quadro giuridico della Cina continentale".

L'enigma per Hong Kong è come avvicinarsi ai suoi vicini senza perdere troppo di ciò che la rende diversa. Detto ciò, Carrie Lam, la sua leader, ha difeso il progetto, sostenendo che la città ha svolto un "ruolo attivo" nel metterlo insieme e respingendo le preoccupazioni che il territorio sarebbe costretto a cedere parte della sua autonomia, man mano che le proposte prendevano forma. Inoltre, se Hong Kong non coglie l'occasione, la barca salperà senza di lei, ha aggiunto Carrie Lam, citando un proverbio cantonese che il presidente Xi Jinping ha usato lo scorso anno, durante la sua visita all'ex colonia britannica.