

# SCIENZA & POLITICA

per una storia delle dottrine



## Mettere in primo piano il capitalismo infrastrutturale: la doppia logica dello sviluppo ferroviario ad alta velocità e i suoi conflitti di classe in Cina

Foregrounding Infrastructural Capitalism:  
The Double Logic of High-speed Rail Development and its Class  
Conflicts in China

*Ngai Pun*

npun@ln.edu.hk

Lingnan University

*Peier Chen*

peierchen2@ln.hk

### ABSTRACT

Le ferrovie ad alta velocità in Cina sono un progetto epocale che segna l'avvento del capitalismo infrastrutturale nell'era del capitale monopolistico. L'articolo sostiene che i progetti infrastrutturali cinesi, una forma distintiva di geografie del capitalismo, svolgono diversi ruoli, tra cui quello tecnologico, sociale, economico-spaziale e geopolitico, con l'obiettivo di affrontare la precedente crisi economica del 2008 e di espandere e consolidare ulteriormente il potere territoriale. Per concettualizzare il momento contemporaneo delle dinamiche capitalistiche come capitalismo infrastrutturale e la sua relazione con i conflitti di classe, il presente scritto supera la dicotomia tra logica del capitale e logica del potere territoriale. Questo articolo sottolinea la rilevanza politica dei progetti infrastrutturali nel creare contraddizioni di classe invisibili, in particolare spingendo un'ampia fascia di masse operaie colpite da tali progetti a intraprendere azioni individuali e collettive. Contribuisce a chiarire la relazione dialettica tra le geografie del capitalismo e le geografie del lavoro.

PAROLE CHIAVE: Capitalismo infrastrutturale; Ferrovie ad alta velocità; Logica del potere territoriale; Conflitti di classe; Logica del capitale; Cina.

China's high-speed rail is an epochal project that marks the advent of infrastructural capitalism in the age of monopoly capital. It posits that China's infrastructure projects, a distinctive form of geographies of capitalism, play several roles including technological, social, spatial-economic, and geopolitical, aimed at addressing the preceding economic crisis of 2008 and further expanding and consolidating territorial power. To conceptualize the contemporary moment of capitalist dynamics as infrastructural capitalism and its relationship to class conflicts, this paper moves beyond a dichotomy of the logic of capital and the logic of territorial power. This paper underscores the infrastructural projects' political significance in creating invisible class contradictions, particularly leading to the individual and collective actions of a wide array of affected working-class masses. It contributes to the elucidation of the dialectical relation between the geographies of capitalism and labour geographies.

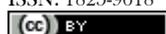
KEYWORDS: Infrastructural capitalism; High-speed Rail; Logic of territorial power; Class conflicts; Logic of capital; China.

Traduzione dall'inglese a cura di Niccolò Cuppini.

SCIENZA & POLITICA, vol. XXXV, no. 69, 2023, pp. 19-33

DOI: <https://doi.org/10.6092/issn.1825-9618/19047>

ISSN: 1825-9618



## 1. Introduzione

Nell'analisi di David Harvey sulla «produzione dello spazio», egli afferma che «il capitale si rappresenta sotto forma di un paesaggio fisico creato a sua immagine e somiglianza»<sup>1</sup>. Questa nozione è particolarmente rilevante quando si considera il «capitalismo infrastrutturale» dominante presente oggi in Cina. La sua immagine è visibile nella costruzione su larga scala, guidata dallo Stato, delle Ferrovie ad Alta Velocità (FAV), un progetto che mira a estendersi in tutto il Paese e oltre<sup>2</sup>. In relazione alla sua distanza operativa e alla sua velocità, la rete FAV cinese occupa la prima posizione a livello globale, segnando uno dei «tratti distintivi della geografia del capitalismo». In Cina, la rete FAV rappresenta anche un'inedita scala di «spatial fix» all'interno di un modello di sviluppo guidato dallo Stato, che cerca di gestire le dinamiche di crisi di sovraccumulazione emerse con la Grande Recessione del 2008 e le evoluzioni economiche dell'ultimo decennio<sup>3</sup>.

Tuttavia, il capitale da solo non può realizzare un tale spettacolo nazionale, costruito a un ritmo straordinario, per attualizzare il «sogno cinese»<sup>4</sup>. Un'impresa così ambiziosa come il capitalismo infrastrutturale cinese si basa sulla mobilitazione di una duplice logica di potere, nello specifico la logica del capitale e la logica del potere territoriale. La concettualizzazione di Harvey di queste due logiche fornisce un quadro perspicace per l'analisi delle costruzioni infrastrutturali su larga scala avviate dal governo cinese come risposta strategica alla sovraccumulazione. Per Harvey, la logica territoriale si riferisce alle «strategie politiche, diplomatiche, economiche e militari messe in atto dall'apparato statale nel proprio interesse»<sup>5</sup>, all'interno di un territorio definito, per «mobilitarne le risorse umane e materiali»<sup>6</sup>, ai fini dell'espansione capitalistica e della mitigazione delle crisi (in particolare nell'era neoliberista). Al contrario, la logica del capitale «si concentra sul modo in cui il denaro fluisce attraverso lo spazio e i confini alla ricerca di un'accumulazione senza fine», per comandare il regime di accumulazione del capitale<sup>7</sup>. Queste due logiche

<sup>1</sup> D. HARVEY, *The Urban Process under Capitalism: A Framework for Analysis*, «International Journal of Urban and Regional Research», 2, 1-3/1978, pp. 101-131.

<sup>2</sup> La rete ferroviaria cinese ha coperto il 98% delle città con più di 200.000 abitanti, rispetto al 94% del 2012, e l'86% delle città con 500.000 abitanti; tutti i capoluoghi di provincia del Paese, ad eccezione di Lhasa, sono stati collegati alla rete ferroviaria ad alta velocità nel 2019. Il numero medio di passeggeri giornalieri dei treni ad alta velocità cinesi è passato da circa 1,07 milioni nel 2012 a 6,38 milioni nel 2019, con una crescita media annua del 29,1%. Vedi LU YA'NAN, *What will China's Railway Network be like in 2035?*, «People's Daily», 20 Agosto 2020.

<sup>3</sup> N. PUN - P. CHEN, *Confronting Global Infrastructural Capitalism: The Triple Logic of the "Vanguard" and its Inevitable Spatial and Class Contradictions in China's High-speed Rail Program*, «Cultural Studies», 37, 6/2023, pp. 872-893.

<sup>4</sup> N. SMITH, *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*, Oxford, Basil Blackwell, 1990.

<sup>5</sup> D. HARVEY, *L'enigma del capitale*, Milano, Feltrinelli, 2011, p. 207.

<sup>6</sup> D. HARVEY, *La guerra perpetua. Analisi del nuovo imperialismo* (2003), Milano, Il Saggiatore, 2006, p. 31.

<sup>7</sup> D. HARVEY, *L'enigma del capitale*, p. 207.



sono intersecate, ma Harvey ha recentemente ipotizzato che in Cina vi sia una tendenza crescente a far prevalere la logica del capitale su quella territoriale<sup>8</sup>.

L'affermazione che lo Stato agisca come un «contenitore di potere» territoriale, mentre il capitale sia «non territoriale», è spesso stata esaminata criticamente. Alcuni hanno sostenuto che la logica binaria di Harvey semplifichi eccessivamente l'intricata interazione tra capitale e logiche territoriali di potere. La logica capitalista si basa sul sostegno della logica territoriale (o geopolitica)<sup>9</sup>. In effetti, «le logiche territoriali di potere possono anche essere terribilmente mobili»<sup>10</sup>. In Cina, la logica del potere territoriale, così come si è materializzata nelle tecnologie politiche dello Stato, è stata fondamentale per affrontare la decelerazione economica degli ultimi due decenni, in particolare per quanto riguarda la sovraccapacità produttiva interna e la stagnazione dei consumi. Tuttavia, nel gestire questa crisi economica all'interno di uno Stato nazionale confinato, lo Stato cinese ha paradossalmente ridimensionato le sue pratiche territoriali, estendendole ai suoi vicini asiatici e oltre, in parte per assicurarsi le risorse naturali per la produzione interna e in parte per espandere e garantire l'accesso ai mercati internazionali di esportazione. Questi sforzi sono evidenti nelle emergenti rivalità geoeconomiche internazionali per il controllo dei mercati e per l'egemonia politica. Le due logiche – del territorio e del capitale – si intrecciano e si costituiscono a vicenda, nonostante i loro potenziali conflitti e tensioni, nel capitalismo infrastrutturale cinese<sup>11</sup>.

Il concetto di «infrastruttura» è mutuato dagli studi antropologici e dalle scienze politiche<sup>12</sup>. Tuttavia, interpretiamo qui il capitalismo infrastrutturale come un concetto politico marxista per comprendere l'attuale organizzazione del capitalismo cinese e il suo peculiare intreccio tra le logiche politiche del territorio e del capitalismo. La costruzione di infrastrutture aderisce intrinsecamente alla logica del capitale nel promuovere la sua espansione e nel popolare il paesaggio dell'ambiente costruito essenziale per l'accumulazione. È possibile individuare due differenti – seppur interconnessi – temi rispetto al potere infrastrutturale del territorio e del lavoro.

<sup>8</sup> D. HARVEY – P. NAK-CHUNG, *How Capital Operates and where the World and China are Going: A Conversation between David Harvey and Paik Nak-Chung*, «Inter-Asia Cultural Studies», 18, 2/2017, pp. 251-268.

<sup>9</sup> S.-O. LEE – J. WAINWRIGHT – J. GLASSMAN, *Geopolitical Economy and the Production of Territory. The Case of US-China Geopolitical-Economic Competition in Asia*, «Environment and Planning A: Economy and Space», 50, 2/2017, pp. 416-436.

<sup>10</sup> D. GREGORY, *Introduction: Troubling Geographies*, in N. CASTREE – D. GREGORY (eds), *David Harvey: A Critical Reader*, Oxford, Blackwell Publishing, 2006, pp. 1-25.

<sup>11</sup> La Rivoluzione cinese del 1949 non è mai stata completata e si è tragicamente conclusa alla fine degli anni Settanta, quando la Cina si è integrata nel capitalismo globale – “aprendosi” – e ne è diventata parte. Rifiutiamo quindi l'idea del capitalismo come sviluppo lineare in Cina o altrove. Vedi L. CHUN, *Revolution and Counterrevolution in China*, New York, Verso, 2021.

<sup>12</sup> B. LARKIN, *The Politics and Poetics of Infrastructure*, «Annual Review of Anthropology», 42, 1/2013, pp. 327-343. Vedi anche B. XIANG – J. LINDQUIST, *Migration Infrastructure*, «International Migration Review», 48, 1/2014, pp. 122-148.

Il potere infrastrutturale territoriale si riferisce al potere tattico dello Stato per facilitare l'espansione capitalistica attraverso la costruzione di infrastrutture per "l'interesse generale del capitale" e per la riproduzione sociale delle relazioni sociali capitalistiche. Sosteniamo che lo sviluppo del capitalismo infrastrutturale in Cina non è stato un modello alternativo per il capitalismo globale, ma al massimo una reazione all'impasse della politica neoliberista che ha comportato una riconfigurazione delle tecnologie politiche del potere<sup>13</sup>. Sono state riconosciute due tendenze dominanti di questo processo. In primo luogo, alcune imprese statali cinesi e importanti capitalisti privati hanno gradualmente raggiunto uno status monopolistico e una posizione dominante nelle reti di produzione globali. Si tratta di imprese che operano sia a livello nazionale che internazionale in settori strategici come le infrastrutture ferroviarie, la tecnologia e il commercio online<sup>14</sup>. In secondo luogo, le basi infrastrutturali strategiche create, comprese le reti FAV, hanno svolto un ruolo significativo nel risolvere le varie forme di crisi della Cina e nel promuovere una misura di coesione economica su scala nazionale, pur accentuando uno sviluppo geografico diseguale. Le basi infrastrutturali sono, a loro volta, fondamentali per il processo di monopolizzazione del capitale e l'internazionalizzazione del capitale statale cinese e del capitale privato di punta, intensificando ulteriormente il processo di sviluppo infrastrutturale avviato dallo Stato<sup>15</sup>.

Il concetto di potere infrastrutturale, così come lo concepiamo, può tuttavia essere anche "capovolto" per spostare la nostra attenzione sul potere infrastrutturale della classe operaia<sup>16</sup>. L'*agency* organizzativa e il potere dei lavoratori influenzano direttamente gli *spatial fix* alla base delle geografie conflittuali del capitalismo e del lavoro<sup>17</sup>. Se la classe operaia è vincolata dal suo posto nelle strutture sociali del capitalismo infrastrutturale, ad esempio, esercita anche il proprio potere infrastrutturale per mezzo di azioni collettive nei luoghi di lavoro e politicamente attraverso scioperi e proteste che entrano nel processo di sviluppo infrastrutturale<sup>18</sup>. In sostanza, il capitalismo infrastrutturale cinese ha inavvertitamente creato un campo per la nascita di varie forme di lotta di classe.

L'escalation dello sviluppo infrastrutturale in Cina si è trasformata in un incubatore di diverse forme di conflitti di classe, e questi assi di politica conflittuale

<sup>13</sup> Con capitale monopolistico ci riferiamo alla sua caratteristica distintiva di dominio di imprese monopolistiche che operano in industrie e settori oligopolistici, nonché alle catene globali del valore legate alle multinazionali, spesso facilitate dalla finanziarizzazione del capitale e del potere statale. Vedi: E. MANDEL, *Late Capitalism*, Londra, Verso, 1974.

<sup>14</sup> L'infrastruttura ferroviaria è stata determinata dalla tecnologia della velocità e dell'accelerazione, che ha determinato la progettazione, la costruzione, la manutenzione e la riparazione, in particolare per il funzionamento delle linee ferroviarie che raggiungono velocità di 300 km all'ora o superiori.

<sup>15</sup> J. PECK - R. PHILLIPS, *The Platform Conjuncture*, «Sociologica», 14, 3/2020, pp. 73-99.

<sup>16</sup> M. MANN, *Infrastructural Power Revisited*, «Studies in Comparative International Development», 43, 3/2008, p. 355.

<sup>17</sup> N. SMITH, *Uneven Development*. Vedi anche D. HARVEY, *The Limits to Capital*, Londra, Verso, 2018.

<sup>18</sup> R.J. DAS, *From Labor Geography to Class Geography: Reasserting the Marxist Theory of Class*, «Human Geography», 5, 1/2012, pp. 19-35. Vedi anche K. STRAUSS, *Labor Geography I: Towards a Geography of Precarity?*, «Progress in Human Geography», 42, 4/2018, pp. 622-630; K. STRAUSS, *Labor Geography II: Being, Knowledge and Agency*, «Progress in Human Geography», 44, 1/2020, pp. 150-159.



meritano di essere sottolineati in quanto influiscono direttamente sui progetti FAV<sup>19</sup>. In primo luogo, lo sviluppo infrastrutturale dipende dai processi di accumulazione attraverso l'espropriazione<sup>20</sup>. Negli ultimi trent'anni, le dispute attorno alla corruzione nei processi amministrativi e contro l'esproprio delle terre sono state al centro di numerose controversie, in cui i contadini espropriati spesso costituiscono la base della nuova classe operaia e sono l'avanguardia delle proteste sindacali. In secondo luogo, nonostante la Banca Mondiale affermi che i livelli di debito per il finanziamento della ferrovia ad alta velocità in Cina siano in linea con gli standard internazionali<sup>21</sup>, è stata accumulata una notevole quantità di debito pubblico per finanziare l'espansione infrastrutturale, minacciando potenzialmente la futura stabilità economica, soprattutto perché si prevede che questo debito aumenterà nel prossimo periodo, dato che la Cina continua a fare affidamento su strategie di sviluppo simili<sup>22</sup>. In terzo luogo, la costruzione di infrastrutture ha costantemente creato abusi sul lavoro attraverso il subappalto di manodopera e il furto di salario. Le cicliche proteste dei lavoratori edili sono diventate una caratteristica intrinseca del capitalismo infrastrutturale in Cina<sup>23</sup>. Infine, i progetti infrastrutturali sono fondamentali per accelerare la circolazione del capitale e l'impiego dei lavoratori dei trasporti e della logistica, che costituiscono la base di potere infrastrutturale del lavoro. I processi lavorativi di questi lavoratori li collegano, a loro volta, alla grande maggioranza dei lavoratori del settore manifatturiero e dei servizi, con il potenziale per sostenere la formazione di una nuova politica operaia.

Con il passaggio dagli investimenti diversificati in prodotti di base da parte del capitale privato durante il primo periodo di riforma del capitalismo competitivo, ai cospicui investimenti in grandi progetti infrastrutturali da parte dello Stato cinese e dei capitali privati in questo periodo di monopolizzazione, è dunque emerso un nuovo panorama di conflitti di classe<sup>24</sup>. Ciò richiede un esame di come le logiche duali del capitale e del potere territoriale si intersecano con il capitalismo infrastrutturale cinese, formando le contraddizioni sociali e i conflitti di classe che ribollono appena sotto la superficie. La forma contemporanea del capitalismo cinese non può essere analizzata solo dal punto di vista del "potere dall'alto", ma deve anche considerare il ruolo attivo della classe operaia cinese e le lotte nel capitalismo

<sup>19</sup> C. MCFARLANE - J. RUTHERFORD, *Political Infrastructures: Governing and Experiencing the Fabric of the City*, «International Journal of Urban and Regional Research», 32, 2/2008, pp. 363-374.

<sup>20</sup> D. HARVEY, *The Right to the City*, «International Journal of Urban and Regional Research», 27, 4/2003, pp. 939-941.

<sup>21</sup> M.B. LAWRENCE - R.G. BULLOCK - Z. LIU, *China's High-Speed Rail Development*, «International Development in Focus», Washington, DC, World Bank Group, 2019; <http://documents.worldbank.org/curated/en/933411559841476316/Chinas-High-Speed-Rail-Development>, letto il 13 dicembre 2023.

<sup>22</sup> BLOOMBERG NEWS, *China Seen Cutting Local Government Bond Quota to Curb Debt*, «Bloomberg», 1 marzo 2021, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-02-28/china-expected-to-cut-local-government-bond-quota-to-reduce-debt>, letto il 13 dicembre 2023.

<sup>23</sup> N. PUN, *Migrant Labour in China: Post-Socialist Transformation*, Cambridge, Polity Press, 2016.

<sup>24</sup> M. LI, *China and the 21st Century Crisis*, Londra, Pluto Press, 2015.

infrastrutturale. Per corroborare le nostre affermazioni, analizziamo il funzionamento della duplice logica del potere nella rete ferroviaria ad alta velocità in Cina, basandoci sulle discussioni sul «capitalismo variegato», in particolare sul ruolo dei processi istituzionali incorporati come la pianificazione strategica dello Stato, gli investimenti pubblici, le ristrutturazioni aziendali e le relazioni di lavoro nel generare conflitti di classe<sup>25</sup>.

## 2. Governare l'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità

«La Cina vanta la prima rete ferroviaria ad alta velocità del mondo, primeggiando a livello globale per chilometraggio operativo, ampiezza delle costruzioni ferroviarie in corso, quantità di treni attivi e velocità operativa», ha affermato Liang Dong, vicedirettore della divisione di pianificazione del China Railway Economic and Planning Research Institute<sup>26</sup>. Il rapido sviluppo e l'immensa scala di queste FAV sarebbero stati irraggiungibili senza l'ampio sostegno dello Stato cinese. Nonostante l'impressionante sestuplicazione della velocità delle linee ferroviarie primarie cinesi dal 1997 al 2008, l'inaugurazione della ferrovia interurbana Pechino-Tianjin il 1° agosto 2008, con una velocità senza precedenti di 350 km/h, ha segnato l'ingresso della Cina nell'era delle FAV<sup>27</sup>. Nel 2013, con un chilometraggio complessivo di 10.463 km, la Cina è diventata il più grande operatore mondiale di FAV.

Questa sostanziale espansione del sistema FAV può essere interpretata come una contromisura strategica alla crisi finanziaria globale del 2008. Secondo le previsioni, circa il 40% del fondo di stimolo governativo è stato destinato direttamente alle infrastrutture di trasporto, di cui La FAV è stata un importante beneficiario. Questo pacchetto di stimoli governativi, insieme al Dodicesimo Piano quinquennale - chiara dimostrazione della duplice logica del potere infrastrutturale dello Stato - hanno messo in evidenza la strategia di sviluppo infrastrutturale a lungo termine della Cina<sup>28</sup>. Nonostante le ingenti passività - pari a 5,49 trilioni di yuan - a carico della China Railway Corporation, lo Stato ha continuato a dare priorità agli investimenti infrastrutturali nella costruzione delle FAV come obiettivo centrale della crescita economica e della sicurezza, in mezzo alla guerra commerciale sino-americana e alla recessione economica provocata dalla pandemia di Covid-19<sup>29</sup>. La China Railway Corporation ha poi dichiarato che la rete FAV dovrebbe raggiungere i 70.000 km entro il 2035 nell'ambito della sua strategia di espansione ferroviaria<sup>30</sup>.

<sup>25</sup> J. PECK - J. ZHANG, *A Variety of Capitalism ... with Chinese Characteristics?*, «Journal of Economic Geography», 13, 3/2013, pp. 357-396; J. PECK - J. ZHANG, *Variiegated Capitalism, Chinese Style: Regional Models, Multi-scalar Constructions*, «Regional Studies», 50, 1/2016, pp. 52-78.

<sup>26</sup> LU YA'NAN, *What will China's Railway Network be like in 2035?*

<sup>27</sup> X. QIU, *China 40 years Infrastructure Construction*, Berlino, Springer, 2020.

<sup>28</sup> H. XU, *The Rising Path of China's High-Speed Rail*, Hong Kong, Joint Publishing, 2018.

<sup>29</sup> CHINA STATE RAILWAY GROUP Co., LTD., *Audit Report*, 2019.

<sup>30</sup> *China Targets Big Expansion of High-speed Rail Network*, «Argus blog», 21 agosto 2020, <https://www.argusmedia.com/en/news/2134482-china-targets-big-expansion-of-highspeed-rail-network> letto il 13 dicembre 2023.



La costruzione delle FAV rappresenta più di una semplice iniziativa economica; è anche percepita come un progetto politico per realizzare la «grande rivitalizzazione della nazione cinese» e per stabilire una «comunità di futuro condiviso» coesa. La logica del potere territoriale in Cina opera in una rete di complicazioni legate all'eredità statale-socialista e alla razionalità del mercato. Come verrà discusso, lo Stato ha svolto tre ruoli fondamentali in relazione allo sviluppo delle infrastrutture: pianificazione strategica globale; ristrutturazione aziendale; finanziamenti e investimenti pubblici.

In primo luogo, lo Stato ha esercitato un'influenza significativa sulla pianificazione strategica. Una pietra miliare nell'evoluzione dell'alta velocità in Cina è stata la progettazione e l'attuazione del Piano di sviluppo ferroviario a medio-lungo termine (MLTRP) nel 2004. Approvato dal Consiglio di Stato e pubblicato congiuntamente dal Ministero delle Ferrovie e dalla Commissione nazionale per lo sviluppo e la riforma, il MLTRP è stato il primo tentativo di proporre una rete FAV con un obiettivo di 12.000 km di linee ad alta velocità per formare quattro corridoi orizzontali e quattro verticali entro il 2020<sup>31</sup>. Per stimolare l'economia all'indomani della recessione globale del 2008, il governo cinese ha annunciato un'accelerazione dei programmi FAV. Di conseguenza, sono stati proposti altri progetti - nove reti interurbane regionali - che hanno ampliato l'obiettivo di sviluppo del 2020 a 16.000 km. Una successiva e ambiziosa modifica del MLTRP nel 2016 ha visto la struttura della rete FAV ampliarsi a otto corridoi orizzontali e otto verticali, sviluppando il quadro preesistente con una proiezione della lunghezza totale delle linee FAV superiore a 38.000 km entro il 2025.

Questo piano continuo e unificato ha consolidato la posizione strategica delle FAV come motore economico durante le crisi e per lo sviluppo a lungo termine. Il MLTRP mette in mostra il potere territoriale dello Stato, non solo fornendo un progetto preciso e coerente per la strategia e le operazioni aziendali, ma anche segnalando un impegno e un sostegno incrollabili da parte dell'intera struttura governativa e di altre entità sociali legate allo Stato per lo sviluppo delle FAV. In effetti, le tecnologie all'avanguardia delle FAV sono sviluppate all'interno di un ecosistema di innovazione composto da università, istituti di ricerca e imprese manifatturiere finanziate dallo Stato<sup>32</sup>. Per garantire la collaborazione tra i componenti del sistema, è stata mobilitata una serie di accordi di cooperazione regolati dallo Stato e di progetti di R&S finanziati dallo Stato relativi alle FAV.

In secondo luogo, lo Stato ha facilitato la ristrutturazione aziendale. Sono state attuate misure audaci di ristrutturazione organizzativa per rimuovere gli ostacoli alla

<sup>31</sup> M.B. LAWRENCE - R.G. BULLOCK - Z. LIU, *China's High-Speed Rail Development*.

<sup>32</sup> Z. SUN, *Technology Innovation and Entrepreneurial State: The Development of China's High-Speed Rail Industry*, «Technology Analysis & Strategic Management», 27, 6/2015, pp. 646-659.

riforma istituzionale dell'azienda, adattando così la logica della monopolizzazione del capitale sotto il patrocinio dello Stato. Sono state realizzate due fasi principali di ristrutturazione organizzativa del trasporto ferroviario: la riforma del 2013 e la ristrutturazione del 2019. La riforma del 2013 mirava a separare l'amministrazione statale convenzionale dalle operazioni commerciali, compiendo il primo passo verso l'operatività su base commerciale, mentre la ristrutturazione del 2019 mirava a stabilire un sistema di imprese orientato al commercio per facilitare l'investimento del capitale statale nelle FAV e per capitalizzare e privatizzare gli asset statali su base azionaria. In queste due fasi di riforma, il controllo statale sul settore ferroviario non è diminuito come ci si aspettava; al contrario, è emersa gradualmente un'industria ferroviaria monopolistica dominata da imprese statali per la valorizzazione del capitale, con vantaggi competitivi sostenuti dallo Stato nei mercati nazionali e globali.

Il Ministero delle Ferrovie, fondendo il potere amministrativo con le attività commerciali, ha detenuto l'autorità suprema sulle ferrovie cinesi ed è stato spesso criticato come «l'ultima fortezza dell'economia pianificata cinese»<sup>33</sup>. Tuttavia, a causa dell'incidente di Wenzhou<sup>34</sup>, della corruzione dilagante e dell'enorme carico di debiti, solo nel marzo 2013 il Ministero delle Ferrovie è stato diviso in Amministrazione Nazionale delle Ferrovie (ANR), che svolge funzioni amministrative, e China Railway Corporation, che svolge funzioni commerciali<sup>35</sup>. Con un capitale registrato di 1,04 trilioni di yuan, China Railway ha subito una riorganizzazione rispetto alla sua struttura convenzionale di «impresa statale di proprietà popolare» ed è passata sotto la diretta amministrazione del governo centrale<sup>36</sup>. Questa separazione, tuttavia, non ha alterato la sua struttura radicata nell'economia pianificata e i privilegi nell'allocazione delle risorse. Inoltre, come mega-impresa statale, comprendeva sedici dipartimenti amministrativi, sette uffici ferroviari amministrati direttamente, tre società specializzate e due milioni di dipendenti trasferiti dal Ministero delle Ferrovie. Senza dubbio, le Ferrovie Cinesi operano come un mini-Ministero delle Ferrovie<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> La collisione tra due treni a Wenzhou ha causato quaranta morti e duecento feriti nel luglio 2011, il più grave incidente ferroviario degli ultimi dieci anni. L'ex Ministro delle Ferrovie, Liu Zhijun, è stato condannato a morte con la condizionale per aver intascato tangenti per 64 milioni di yuan. Il totale delle passività del Ministero delle Ferrovie è salito a 2,79 trilioni di yuan nel 2012.

<sup>35</sup> R. BORDIE – S. WILSON – J. KUANG, *The Importance, Development and Reform Challenges of China's Rail Sector*, «Deepening Reform», 2014, p. 477.

<sup>36</sup> Nel periodo pre-riforma maoista, per «impresa statale di proprietà del popolo» si intendeva che la proprietà della CRC apparteneva a «tutto il popolo» cinese attraverso lo Stato. Nel periodo della riforma, con il diffondersi dei mercati capitalistici, ci si riferiva comunemente all'«impresa statale» per indicare la proprietà dello Stato e un controllo più diretto da parte dell'ufficio governativo. Questo cambiamento di formulazione segnalava anche un cambiamento nella natura sociale dell'impresa, in quanto, ad esempio, un maggior numero di lavoratori è diventato a contratto o interinale e lavora in condizioni più soggette allo sfruttamento capitalistico.

<sup>37</sup> H. YU, *Railway Sector Reform in China: Controversy and Problems*, «Journal of Contemporary China», 24, 96/2015, pp. 1070-1091.



Per proseguire la ristrutturazione aziendale e approfondire l'orientamento al mercato delle sue operazioni, China Railway ha intrapreso la seconda fase della sua trasformazione da impresa statale «di proprietà del popolo» a «società per azioni di proprietà dello Stato»<sup>38</sup>. Con China Railway come unico investitore, i diciotto uffici ferroviari regionali e le loro imprese subordinate non di trasporto si sono registrati come società per azioni. Ciò ha ampliato la portata delle loro attività, includendo settori come lo sviluppo immobiliare, la logistica, il turismo e la finanza. Nel 2019, China Railway si è formalmente ribattezzata China State Railway Group Co. Ltd., segnando il passo finale della riforma della struttura aziendale. Contemporaneamente, il capitale sociale di China Railway è salito a 1.700 miliardi di yuan, con circa due milioni di dipendenti. In qualità di compagnia ferroviaria più grande del mondo, China Railway ha raggiunto il monopolio dell'industria ferroviaria.

Infine, un progetto di portata colossale come la costruzione delle FAV sarebbe impraticabile senza un sostanziale sostegno finanziario da parte dello Stato. È ampiamente riconosciuto che i tempi di redditività delle FAV potrebbero allungarsi, dissuadendo così molte società capitalistiche dall'effettuare investimenti così consistenti nello sviluppo ferroviario. In Cina, lo Stato ha assunto un ruolo di primo piano nell'offrire un sostegno senza precedenti per affrontare le sfide del finanziamento delle FAV, comprendendo non solo gli investimenti ma anche i finanziamenti bancari, le obbligazioni, i prestiti, le fusioni e i controlli finanziari. I finanziamenti provengono principalmente da tre fonti chiave<sup>39</sup>. In primo luogo, gli stanziamenti del bilancio statale e i prestiti diretti delle banche statali hanno rappresentato un contributo significativo. Tra il 2007 e il 2017, il budget statale annuale per gli investimenti ha oscillato tra il 12 e il 22%, designato dagli investimenti in immobilizzazioni nel trasporto ferroviario. Allo stesso modo, i prestiti bancari a basso tasso di interesse e con periodi di rimborso indefiniti hanno rappresentato la metà degli investimenti di capitale nei progetti FAV<sup>40</sup>. In secondo luogo, le entrate del Fondo per le costruzioni ferroviarie, ricavate principalmente dalle linee FAV, sono state destinate principalmente ai progetti di costruzione di ferrovie di grandi e medie dimensioni pianificati a livello nazionale<sup>41</sup>. In terzo luogo, il governo centrale ha sostenuto l'emissione di obbligazioni per la costruzione di ferrovie per finanziare le costruzioni ferroviarie. Queste tre fonti di finanziamento approvate dallo Stato hanno garantito la sostenibilità finanziaria dei progetti FAV.

<sup>38</sup> CGTN, 'China's rail bureaus renamed in corporate reform', «CGTN Business», 21 novembre 2017, <https://news.cgtn.com/news/794d7a4d78637a6333566d54/index.html>, letto il 13 dicembre 2023.

<sup>39</sup> L. RONGFANG, *The Role of State: High Speed Rail Development in China*, «Advances in Management», 8, 3/2015, p. 1.

<sup>40</sup> L. RONGFANG - A. LI, *Forecasting High-speed Rail Ridership Using a Simultaneous Modelling Approach*, «Transportation Planning and Technology», 35, 5/2012, pp. 577-590.

<sup>41</sup> Come ha riferito la China Railway nel suo rapporto di revisione contabile del 2019, il Fondo di costruzione al netto delle imposte ha contribuito ai progetti ferroviari per 49.804 milioni di yuan nel 2017 e 54.372 milioni di yuan nel 2019.

Pochi Paesi sono riusciti a superare gli impedimenti economici e politici per sviluppare le FAV su una scala così gigantesca. Oltre alle reti finanziate a livello centrale, sono stati mobilitati anche i governi locali per finanziare le linee locali delle FAV. Queste autorità locali si sono impegnate con entusiasmo nella costruzione della ferrovia, riconoscendola come un'opportunità per stimolare le loro economie locali<sup>42</sup>. Di conseguenza, la spesa infrastrutturale dei governi locali è aumentata in modo significativo, con una preoccupazione minima per il rimborso del debito<sup>43</sup>.

### 3. Potere infrastrutturale del lavoro: conflitti di lavoro e resistenza dei lavoratori

Abbiamo già visto come le due logiche di potere siano state centrali nella costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità leader a livello mondiale. Tuttavia, l'intensificazione del capitalismo infrastrutturale cinese ha generato contraddizioni socio-spaziali e conflitti di classe, che si sono manifestati attraverso una progressione diseguale delle infrastrutture, la riorganizzazione aziendale e la riforma del lavoro. Questi processi si sono sempre più intrecciati, portando a ingiustizie spaziali e a conflitti di classe. Sono questi conflitti di classe, rivolti al governo e alle imprese statali, che hanno permesso ai lavoratori impegnati nella rete di produzione spazializzata<sup>44</sup> di interrompere la circolazione del capitale e di sfidare la legittimità dello Stato attraverso azioni individuali e collettive. Tali lotte costituiscono quello che potrebbe essere definito il potere infrastrutturale del lavoro<sup>45</sup>.

L'esplorazione del concetto di potere infrastrutturale del lavoro avviene su due livelli - strutturale e sociale - delineando come la classe operaia cinese influenzi l'accumulazione del capitale. Strutturalmente, considerando il ruolo cruciale dello Stato cinese nel garantire i progetti infrastrutturali e nel sostenere il regime capitalista, tutte le lotte economiche contro lo sfruttamento di classe che emergono dal capitalismo infrastrutturale cinese si trasformano automaticamente in lotte

<sup>42</sup> L. RONGFANG, *The Role of State*, p. 1.

<sup>43</sup> Tuttavia, l'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità comportava rischi fiscali sostanziali, quando il governo non era in grado di gestire i prestiti nel rispetto del bilancio. Il debito pubblico cinese è salito al 45,8% del PIL alla fine del 2020. Il rapporto debito pubblico totale/PIL della Cina dovrebbe superare la soglia del 60% se continueranno le vendite di titoli di Stato locali su larga scala. La situazione è peggiore nelle regioni economicamente arretrate della Cina. Oltre il 70% delle entrate fiscali di Guizhou, Qinghai e di tre province del Nord-Est (tra cui Liaoning, Jilin e Heilongjiang) sarà utilizzato a copertura del debito nei prossimi anni. Quando i governi locali non riescono a ripagare il debito esistente, si crea un potenziale rischio finanziario per il sistema bancario, in particolare per le banche locali. Si veda: NATIONAL INSTITUTION FOR FINANCE & DEVELOPMENT, *Beware of the Chinese Version of the "European Debt Crisis" - The Analysis and Solutions on the Local Governments' Debt Risks*, «National Institution for Finance & Development», 2020, [www.nifd.cn](http://www.nifd.cn), letto il 14 dicembre 2023.

<sup>44</sup> N.M. COE - D.C. JORDHUS-LIER, *Constrained Agency? Re-evaluating the Geographies of Labour*, «Progress in Human Geography», 35, 2/2010, pp. 211-33.

<sup>45</sup> S.A. WELLER, *Shifting Spatialities of Power: The Case of Australasian Aviation*, «Geoforum», 40, 5/2009, pp. 790-799. Vedi anche H. CHUNG, *The Spatial Dimension of Negotiated Power Relations and Social Justice in the Redevelopment of Villages-in-the-city in China*, «Environment and Planning A», 45, 10/2013, pp. 2459-2476.



politiche. A livello sociale, un'ampia fascia della classe operaia cinese, compresi i contadini e i lavoratori migranti, è stata coinvolta in un'escalation di lotte di classe di base e di massa. Nonostante il successo superficiale della ristrutturazione aziendale avviata dallo Stato, che non ha portato a una disoccupazione diffusa, questo processo ha comunque amplificato le contraddizioni capitale-lavoro e ha suscitato una resistenza diffusa. Le molteplici forme di potere infrastrutturale che emergono da questi conflitti operai sono esemplificate dalle vertenze dei lavoratori nell'ambito dei processi lavorativi e dalle loro azioni collettive contro la gestione autoritaria e lo sfruttamento. Guardiamo ora alle proteste e resistenze dei lavoratori.

La riorganizzazione della China Railway ha comportato una profonda alterazione delle dinamiche capitale-lavoro: la cessazione dell'impiego a tempo indeterminato e la negazione dello status preferenziale dei lavoratori nelle aziende statali. Questo cambiamento ha favorito l'emergere di un sistema di subappalti di manodopera per orchestrare i rapporti di lavoro all'interno di China Railway. Un numero considerevole di lavoratori in subappalto è stato nominato per sostituire i lavoratori regolari, provocando una grave degenerazione delle condizioni occupazionali e di vita. I diritti legali dei lavoratori, come i contratti e i salari, sono stati ignorati, mentre si è intensificata la disciplina manageriale sul lavoro attraverso regolamenti e deduzioni. Le rimostranze dei lavoratori si sono concentrate sui bassi salari, sulle detrazioni e su un sistema di subappalti iniquo.

Non sorprende che la questione dei salari insufficienti abbia rivestito un'importanza fondamentale, scatenando la maggior parte delle proteste e producendo azioni collettive. Come si è visto, con la ristrutturazione aziendale del 2013 e del 2019, i metodi di retribuzione sono stati trasformati e legati a una logica capitalistica. Le diciotto società regionali a responsabilità limitata e le sovvenzioni di China Railway hanno diminuito la scala salariale, aumentando di conseguenza la loro redditività. Il metodo di remunerazione era precedentemente basato su un rimborso per ogni viaggio di lavoro, mentre è stato modificato in un rimborso orario, con una conseguente riduzione relativa dei salari dei macchinisti. Sulla base di questo nuovo sistema di pagamento, i macchinisti hanno capito che:

Se non si fanno gli straordinari, non si guadagna abbastanza per mantenere la propria famiglia. Ad esempio, il vostro stipendio mensile di base è di circa cinque-seimila yuan. Ma aggiungendo il compenso per gli straordinari, lo stipendio sale a otto-novemila yuan. Per i soldi, nessuno si rifiuterà di fare gli straordinari<sup>46</sup>.

Il periodo successivo è stato caratterizzato da un orario di lavoro molto impegnativo, unito a un elevato potenziale di malattie professionali per i lavoratori. Un

<sup>46</sup> Un post online su un popolare sito web dedicato ai viaggi in treno che chiedeva «come ti senti a lavorare nel settore ferroviario» ha ricevuto molte risposte dai lavoratori, tra cui macchinisti e assistenti ferroviari. Molti macchinisti si sono lamentati della riduzione della retribuzione e del sovraccarico di lavoro dovuto alla nuova politica salariale. Disponibile all'indirizzo: [www.zhihu.com/question/24700434](http://www.zhihu.com/question/24700434).

crescente senso di malcontento e risentimento tra i lavoratori è stato provocato dall'inasprimento del rigore manageriale, particolarmente evidente nell'attuazione di varie forme di detrazioni salariali. Per regolare e sorvegliare la forza lavoro è stata istituita una struttura di valutazione delle prestazioni, sostenuta da un sistema di sanzioni graduali<sup>47</sup>. Questa valutazione era arbitraria, poiché la direzione non solo determinava l'importo delle multe ogni mese, ma possedeva anche l'autorità ultima nel determinare se era stata commessa una violazione. Inoltre, le sanzioni imposte ai lavoratori venivano utilizzate come incentivi per il personale dirigente, creando una divisione tra i due gruppi e una netta divisione di classe.

Un sistema di subappalto iniquo, attuato in collaborazione da Stato e capitale, ha relegato i lavoratori in subappalto a uno status inferiore, offrendo loro una retribuzione più bassa e negando loro benefici occupazionali come le ferie annuali e l'indennità di alloggio, rispetto alle loro controparti che occupano posizioni simili<sup>48</sup>. Queste infrastrutture FAV consentono di mobilitare i lavoratori subappaltati, compresi i contadini e i poveri delle città, come risorse di manodopera a basso costo da utilizzare per il capitale. Tuttavia, ciò crea un forte senso di ingiustizia dovuto all'intensificarsi della disparità economica tra i lavoratori. Come si legge in una petizione sottoscritta dai lavoratori in subappalto del Gruppo Nanchang:

C'è una polarizzazione salariale tra i lavoratori regolari e noi. Perché? Solo perché siamo lavoratori distaccati, anche se facciamo lo stesso lavoro [...] Chiediamo un'equa possibilità di trasformarci in lavoratori regolari. È nostra responsabilità lottare per i nostri legittimi diritti e interessi<sup>49</sup>.

Le ingiustizie socioeconomiche generate dallo sviluppo delle FAV hanno scatenato il malcontento e l'indignazione, stimolando una presa di coscienza da parte dei lavoratori – che sono diventati gradualmente consapevoli della loro privazione, da parte dello Stato e del capitale, della “qualifica” a usare il “treno ad alta velocità” per raggiungere una destinazione di prosperità promessa. All'interno di questo capitalismo infrastrutturale ad alta velocità, i lavoratori vengono “lasciati indietro”. Come risposta, è emersa una resistenza diffusa.

I conflitti di classe insiti nell'estesa spazialità delle linee AV hanno spinto i lavoratori a mettere in scena azioni collettive di resistenza contro lo Stato e il capitale. Nel gennaio 2011, si è scatenata un'ondata di proteste tra i macchinisti delle ferrovie, in seguito all'introduzione di un nuovo sistema di retribuzione oraria<sup>50</sup>. Quando un gruppo ristretto di rappresentanti dei lavoratori, nominati temporaneamente, è

<sup>47</sup> In generale, questo sistema di multe progressive comprende quattro categorie, A, B, C e D, con ogni categoria collegata a una multa corrispondente. Ad esempio, la categoria A significa che il macchinista riceverà una multa di 360 yuan.

<sup>48</sup> Per lavoratori in subappalto si intende l'assunzione di dipendenti attraverso un'agenzia di servizi per l'impiego. Si tratta di una pratica comune di impiego atipico in Cina, in cui i lavoratori sono pagati meno dei lavoratori regolari e sindacalizzati.

<sup>49</sup> Da una rivista autoprodotta dai lavoratori: *The Railroad Workers Bulletin*, 2016, pp. 15-17, disponibile online in cinese.

<sup>50</sup> *Workers' Self-report: An Action in 2011*, «The Railroad Workers Bulletin A», 10 dicembre 2018. Questa è la fonte della controversia discussa di seguito.



stato convocato per intavolare una trattativa con la dirigenza, una congregazione spontanea di oltre 170 macchinisti si è radunata fuori dalla sede delle trattative. Sono state sottolineate tre richieste principali: il ripristino del sistema di retribuzione per corsa rispetto al nuovo sistema orario imposto; la concessione di un compenso per gli straordinari in conformità con la legge sul lavoro della Repubblica Popolare Cinese; il divieto di sorveglianza persistente dei lavoratori da parte della direzione attraverso le telecamere a circuito chiuso. A dimostrazione del loro malcontento collettivo, gli operatori ferroviari hanno aderito a questa petizione presentando le loro patenti di guida, il che ha portato a una sospensione del lavoro di due giorni. Lo sciopero ha avuto un effetto paralizzante sul sistema di trasporto, causando ritardi significativi e la cancellazione di oltre dieci treni. Come risultato diretto di questa protesta, la solidarietà tra i lavoratori si è rafforzata in modo significativo: «È necessario unirsi con i propri compagni di lavoro. A volte non è possibile farcela da soli. Ma il lavoro di squadra funziona. Possiamo agire collettivamente in opposizione alla direzione. Semplicemente, se tutti chiedono le ferie nello stesso momento, il deposito delle locomotive sarà in disordine». Questi ferrovieri hanno mostrato una profonda comprensione dei loro interessi di classe condivisi e hanno dimostrato una maggiore sensibilità verso la natura collettiva del processo lavorativo durante questa azione collettiva organizzata spontaneamente. A sua volta, la resistenza collettiva si è rivelata un modo efficace per influenzare il processo lavorativo nell'ambito del capitalismo delle infrastrutture.

Accanto a queste azioni collettive promosse dai lavoratori delle ferrovie, si è registrato un netto aumento delle controversie di lavoro tra i lavoratori in subappalto e China Railway. Quest'ultima ha dovuto affrontare il problema dell'eccedenza di lavoratori in subappalto a partire da febbraio 2016<sup>51</sup>. L'intersecarsi di lamentele di lunga data legate ai bassi salari e al deterioramento delle condizioni di lavoro, unitamente al timore di un licenziamento, ha spinto i lavoratori in subappalto a unirsi contro il sistema di sfruttamento dei subappalti e ad avanzare la richiesta di uno status occupazionale regolare. Nel febbraio 2016, è stato riferito che diverse decine di lavoratori in subappalto del Gruppo Nanchang hanno inscenato dimostrazioni di massa fuori dalla sede dell'azienda, scandendo slogan come «Lavoro per questa azienda, ma non sono un suo dipendente» e «Voglio diventare un dipendente regolare»<sup>52</sup>. Da allora, oltre alla diffusione di petizioni online, si sono svolti raduni su larga scala di lavoratori in subappalto davanti agli uffici dell'azienda

<sup>51</sup> Secondo le Disposizioni provvisorie sull'appalto di manodopera pubblicate dal Ministero delle Risorse Umane e della Sicurezza Sociale nel gennaio 2014, il numero di lavoratori appaltati non deve superare il 10% dell'occupazione totale.

<sup>52</sup> *Railroad Workers Bulletin*, 2016, pp. 15-17.

in varie città, a partire da Xi'an, seguita da Harbin e Shenyang, dove centinaia di lavoratori hanno chiesto collettivamente «uguale lavoro, uguale retribuzione»<sup>53</sup>.

Negli ultimi anni si è registrato anche un aumento delle cause di lavoro, in gran parte dovuto al fatto che i lavoratori in trasferta fanno leva sul sistema di arbitrato del lavoro per esprimere le proprie lamentele e ottenere un risarcimento economico. Nel periodo 2020-2022, China Judgments Online ha documentato circa 2.000 casi giudiziari<sup>54</sup>. La maggior parte di questi casi riguardava i contratti di lavoro e la retribuzione dell'assicurazione sociale. I dipendenti in trasferta, scontenti, hanno spesso intentato causa direttamente ai conglomerati ferroviari, anziché alle aziende intermediarie, per far valere i loro diritti di lavoro legittimi e i benefit, come le pensioni e le assicurazioni aggiuntive. Questi casi collettivi sono stati invariabilmente divisi in casi singoli durante i procedimenti giudiziari. Nonostante i tribunali siano in grado di affrontare queste rivendicazioni solo su base individuale, l'essenza collettiva di questi casi è rimasta intatta, poiché l'esperienza del subappalto ha riguardato ogni lavoratore. Governata dalla duplice logica del potere territoriale e del capitale, la rapida espansione delle linee AV “unisce il Paese” per sostenere il regime capitalista. Tuttavia, essa unisce contemporaneamente i lavoratori, che sono spazialmente diversificati nella produzione. L'inasprimento dei conflitti di classe, che emerge dall'intensificazione del capitalismo ad alta velocità, potrebbe provocare una nuova ondata di agitazioni sindacali destabilizzanti.

#### 4. Conclusioni: infrastrutture e conflitti di classe

I conflitti di lavoro all'interno della rete FAV cinese sottolineano le interconnessioni tra le geografie del capitalismo e del lavoro e il potenziale per l'emergere di nuove insorgenze del lavoro. Questo potenziale è in parte sostenuto dal rilievo politico che assumono i grandi progetti infrastrutturali. Attraverso la ristrutturazione delle relazioni capitale-lavoro da parte dello Stato e del capitale monopolistico, nel settore ferroviario è emerso un sistema di subappalto del lavoro. Un numero considerevole di lavoratori è stato colpito dal fatto che i datori di lavoro si affidano sempre più spesso a lavoratori in subappalto o a manodopera occasionale, i cui diritti sono spesso gravemente violati. Al centro di queste controversie, i lavoratori ferroviari colpiti erano anche collegati, paradossalmente, attraverso le stesse reti ferroviarie, facilitando la formazione di un legame spaziale di classe tra i vari conflitti sul lavoro. Le lamentele congiunte e reciproche dei lavoratori spesso si evolvono in azioni collettive e diffuse che adottano vie legali e non legali per

<sup>53</sup> *Thousands of Workers Held Massive Gatherings outside the Office of the Harbin Group*, «Utopia», 28 gennaio 2016, disponibile qui: <http://m.wywxwk.com/content.php?classid=25&id=358465>, letto il 14 dicembre 2023.

<sup>54</sup> China Judgments Online è un sito web ufficiale sviluppato dalla Corte Suprema del Popolo. Offre la più ampia raccolta di sentenze e decisioni dei tribunali cinesi. Sono stati trovati 1.905 risultati con le parole chiave ferrovia, controversia di lavoro e contratto di lavoro. Disponibile all'indirizzo: [wenshu.court.gov.cn](http://wenshu.court.gov.cn), letto il 14 dicembre 2023.



chiedere maggiori benefici socioeconomici e migliori condizioni di lavoro. Questi conflitti esemplificano la formazione spaziale del potere infrastrutturale dei lavoratori del settore AV.

L'analisi dei progetti FAV in Cina rivela alcune caratteristiche e contraddizioni del capitalismo infrastrutturale cinese in questa nuova era di capitale monopolizzato. L'attenzione della Cina per le infrastrutture può essere percepita come una reazione al crollo economico del 2008 e alle carenze del capitalismo neoliberista. I progetti infrastrutturali su larga scala, come le FAV, offrono allo Stato cinese l'opportunità di estendere e consolidare ulteriormente la propria autorità territoriale, di sostenere nuovi progressi tecnologici e, soprattutto, di aumentare le capacità di uno Stato espansivo attraverso l'accumulo di potere infrastrutturale. Se la doppia logica del potere territoriale e del capitale ha facilitato la risoluzione della crisi economica interna e ha sostenuto l'ulteriore sviluppo del regime di accumulazione, ha anche rivelato la complessità e l'eterogeneità del ruolo emergente della Cina all'interno del capitalismo globale<sup>55</sup>. L'attuale forma di capitalismo cinese supera di gran lunga il suo territorio nazionale. Le operazioni dei capitali controllati dalla Cina abbracciano diversi settori e si estendono oltre i confini nazionali alle regioni asiatiche vicine, all'Africa continentale e al Sud America. Ciò invita a un'analisi più completa della fluidità territoriale e della complessità del capitalismo cinese e dell'attuale configurazione dell'economia globale. L'intensificarsi dello sviluppo infrastrutturale guidato dallo Stato cinese, sia a livello nazionale che internazionale, crea le condizioni politiche per l'emergere di una rivalità interstatale per l'accesso e il controllo del mercato attraverso il processo competitivo di accumulazione del capitale globale<sup>56</sup>. Come è evidente nel caso del capitalismo infrastrutturale che guida lo sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità in Cina, questi progressi danno luogo anche a contraddizioni interne che amplificano il conflitto di classe e stimolano la formazione del potere infrastrutturale del lavoro. È qui che si possono individuare alcune delle lotte che contribuiscono alla formazione di una nuova classe operaia cinese.

<sup>55</sup> J. PECK - J. ZHANG, *A Variety of Capitalism ... with Chinese Characteristics?*

<sup>56</sup> T. GOODFELLOW - Z. HUANG, *Contingent Infrastructure and the Dilution of 'Chineseness': Reframing Roads and Rail in Kampala and Addis Ababa*, «Environment and Planning A: Economy and Space», 53, 4/2020, pp. 655-674.