



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M.FANNO"

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA

PROVA FINALE

**"ONE BELT ONE ROAD: LE SFIDE DELLA NUOVA VIA DELLA
SETA"**

RELATORE:

CH.MO PROF. Diego Campagnolo

LAUREANDO: Ovidiu Gabriel Cojan

MATRICOLA N. 1090674

ANNO ACCADEMICO 2016 – 2017

INDICE

INTRODUZIONE	1
1. Sviluppo economico della Nuova via della Seta: tra visione e realtà	4
1.1 La nuova Via della Seta: dal presente al futuro	5
1.2 Un Nuovo Progetto di cooperazione per lo sviluppo economico	7
1.2.1 Ruolo economico dei paesi maggiormente coinvolti	9
1.3 Fonti principali di finanziamento	12
1.4 Modello applicato: Partenariato Pubblico - Privato (PPP)	13
1.5 Sfide per la realizzazione del OBOR: alta corruzione e inaffidabilità finanziaria	15
2. La crisi della Cina e gli obiettivi economici dietro l'iniziativa OBOR	18
2.1 Il rallentamento dell'economia cinese: problema ciclico o strutturale?	19
2.1.1 Tentativo di ridurre il gap tra le regioni costiere e quelle interne	20
2.1.2 Promuovere l'industria cinese ed esportare gli standard produttivi	22
2.1.3 Affrontare il problema della sovrapproduzione	26
2.2 Ruolo di Hong Kong come centro finanziario e piattaforma internazionale per lo sviluppo del progetto	28
2.3 Rischi e benefici associati all'iniziativa OBOR	29
3. Il ruolo dell'UE: opportunità e minacce legate all'OBOR	32
3.1 L'importanza dell'OBOR per ridisegnare i rapporti tra UE e Cina	33
3.2 L'impatto dell'OBOR sulle diverse realtà economiche europee	34
3.2.1 Effetti sull'Europa Settentrionale ed Occidentale	35
3.2.2 Opportunità di investimenti strategici per l'Europa Meridionale	37
3.2.3 L'Europa centrale ed orientale: il ruolo del accordo "16+1"	38
3.3 Il ruolo dell'Italia come hub europeo dell'OBOR	41
CONCLUSIONE	44
BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	47

Introduzione

Negli ultimi anni, in particolare dopo la caduta del regime comunista in Russia, il mondo è entrato completamente nell’Era della Globalizzazione, ossia la progressiva integrazione ed interdipendenza tra paesi risultanti dal libero scambio di merci, finanze, idee e persone in un sistema globale. Ma molte regioni sono rimaste ai margini del sistema economico mondiale e non hanno potuto trarre i benefici tipici della globalizzazione poiché sono troppo isolati geograficamente dal resto del mondo. Nelle ultimi decenni la rivoluzione digitale e le politiche dei governi nazionali hanno accelerato ancora di più il fenomeno della Globalizzazione, in particolar modo l’amministrazione Obama nel biennio 2012-2013 ha provato a dare una scossa al commercio mondiale cercando di condurre due politiche estere importanti su due fronti diversi: il TTIP, rispetto al fronte europeo, e la strategia regionale “*Pivot to East Asia*”, rispetto al fronte asiatico. In risposta alla politica statunitense, nel settembre del 2013 durante una visita al Kazakistan ed all’Indonesia, il presidente cinese Xi Jinping ha svelato il progetto *One Belt One Road* (OBOR) che ha come obiettivo il miglioramento della connettività e della cooperazione dei paesi euroasiatici al fine di promuoverne lo sviluppo.

Ad oggi, poiché l’elezione di Donald J. Trump come 45° presidente degli Stati Uniti d’America ha di fatto bloccato la politica estera statunitense iniziata con Obama, la Cina cerca di ritagliarsi un ruolo sempre più importante sullo scacchiere del commercio mondiale, rimodellando l’ordine economico globale per attrarre paesi ed imprese nell’orbita cinese facendosi promotore di quello che è considerato da molti come *il piano Marshall cinese*.

Il presente Lavoro Finale, di tipo divulgativo, si struttura in tre Capitoli attraverso cui verrà approfondita la tematica del progetto di sviluppo economico cinese *One Belt One Road*:

Il primo capitolo si propone di analizzare il progetto OBOR definendo alcune tappe storiche importanti della via della Seta, dalla sua nascita fino agli sviluppi degli ultimi secoli per poi focalizzarsi sul elemento centrale del capitolo: la “nuova” via della Seta. Verranno delineati i territori maggiormente interessati da questo nuovo progetto e la loro importanza all’interno del progetto di sviluppo come centro più importante di creazione di nuova ricchezza. Sempre nel primo capitolo, si tratterà di quali saranno le fonti principali di finanziamento e come

verranno portati a termine i progetti, andando a focalizzarmi sul Partenariato Pubblico-Privato (PPP), sistema maggiormente diffuso in Cina che verrà prevalentemente usato e di cui ne verranno definite le diverse tipologie più importanti; infine verrà fatta una analisi di quali sono i principali ostacoli di varia natura per la realizzazione del progetto.

Il capitolo due sarà incentrato sulla Cina, soggetto promotore dell'iniziativa. Capiremo le motivazioni economiche e politiche che hanno spinto il presidente Xi Jinping a puntare moltissimo sull'OBOR. Farò quindi un focus sull'importanza economica del progetto in questa fase di transizione dell'economia cinese coprendo i temi della sovrapproduzione, del aumento del costo del lavoro, della disuguaglianza nello sviluppo economico tra le regioni affacciate sul mare e quelle dell'entroterra (problema storico della Cina da sempre nell'agenda del partito comunista), ed infine analizzerò l'importanza di Hong Kong come "centro finanziario" dell'intero progetto. Per ultimo sarà tracciata una sintesi di quali potrebbero essere per la Cina i benefici e i rischi legati a questa sua iniziativa.

Nel terzo e ultimo capitolo il focus si sposterà sulle opportunità per i paesi europei e sul ruolo che potrebbe avere l'UE all'interno dell'OBOR, analizzando anche i possibili problemi legati alla lontananza tra Cina e UE in materia legislativa come il caso della costruzione della linea ferroviaria ultraveloce Belgrado-Budapest, affidata alla *China Railway International Corporation* cui l'UE ha messo il blocco. Saranno quindi definiti quali sono i paesi membri dell'UE maggiormente interessati, delineando l'importanza dell'Italia e il suo possibile ruolo come hub europeo per il progetto OBOR, analizzando in particolare il piano di sviluppo dell'Alleanza dei Cinque Porti che servirà a ridare al mediterraneo la sua importanza storica per il commercio regionale.

Capitolo 1

Sviluppo economico della Nuova via della Seta: tra visione e realtà

La nuova Via della Seta non è una nuova idea, bensì un rinnovamento da parte del Governo Cinese dell'antica Via della Seta che risale al 2° secolo A.C quando a regnare in Cina era la dinastia Han. La Via della Seta fu fondata nel 130A.C quando Zhang Qian, un ufficiale e diplomatico dell'impero, fu spedito a occidente dall'imperatore Han per formare delle alleanze contro le tribù nomadi Xiongnu. Il suo viaggio verso l'occidente fu visto come un primo contatto tra la Cina e il mondo occidentale; e negli anni a seguire la Via della Seta divenne un importante network di rotte commerciali, via mare e via terra, diventando di fondamentale importanza nello stabilire le prime relazioni commerciali tra le due realtà, arrivando a estendersi dalla Cina orientale fino al Mar Mediterraneo. La Via della Seta ha attraversato numerosi periodi di prosperità e declino col passare dei secoli, e gli scambi commerciali diminuirono significativamente con la frammentazione dell'Impero Mongolo nel 13°secolo (Wijeratne, 2017). La vasta regione interessata dalla Via della Seta non ha mai smesso di essere vista come un importante canale di sviluppo e crescita economica come lo dimostra il nuovo progetto cinese denominato *One Belt One Road*.

1.1 – La nuova Via della Seta: evoluzione dal 1900 a oggi

Data la significativa importanza della Via della Seta, innumerevoli nazioni si sono scontrate nel corso degli ultimi secoli per il dominio della regione ed il controllo delle rotte commerciali che si erano sviluppate al suo interno. Alla fine del diciannovesimo secolo, nel periodo 1896-1903, la Russia costruì il primo “ponte” continentale Euro-Asiatico, che connetteva Vladivostok con Mosca; si trattava della prima grande rete ferroviaria che ha portato la Via della Seta nell’era della modernizzazione. Nel 1990, fu ultimato il secondo “ponte” tra i due continenti, si tratta della linea ferroviaria che lega la città di Lianyungang (nella provincia cinese dello Jiangsu) con la città di Rotterdam in Olanda, permettendo così alla rete ferroviaria lungo la Via della Seta di estendersi ulteriormente. Il 3 giugno 2014 la linea ferroviaria Lanzhou-Xinjiang fu aperta al pubblico, mettendo così le basi per l’entrata della Via della Seta nell’era dei treni ad alta velocità. In seguito la Commissione per lo Sviluppo Nazionale e le Riforme della Cina (NDRC) divulgò che erano iniziati i lavori per lo sviluppo del programma economico “OBOR” e che la regione autonoma di Xinjiang sarebbe diventata un centro di estrema importanza nel nuovo progetto di sviluppo per favorire e facilitare i flussi commerciali verso le regioni cinesi dell’entroterra così come verso i Paesi circostanti (Wang, Jia 2016).

Secondo una stima approssimativa della velocità dei treni sperimentali ad alta velocità cinesi (600 km/h), sarebbe possibile raggiungere il continente Europeo in ventiquattro ore. Le ferrovie guidano la via verso la moderna civilizzazione connettendo città che erano isolate con altre città, diminuendo i tempi di trasporto e favorendo la nascita di nuove imprese, ma anche stimolando gli IDE verso queste nuove realtà economiche delineando la nascita di un nuovo network logistico/economico che interesserà tutto il continente euroasiatico (Farchy, 2016). Il giorno 7 settembre del 2013 il presidente cinese Xi Jinping ha parlato per la prima volta del progetto “*Silk Road Economic Belt*” durante la sua visita al Kazakistan; un mese più tardi nella sua visita al sud est asiatico ha svelato il progetto chiamato “la Via della seta marittima del ventunesimo secolo” per rafforzare le infrastrutture ed il commercio con i paesi membri dell’Associazione dei Paesi del Sud-est asiatico (ASEAN). Un anno più tardi il Governo cinese ha rilasciato un piano d’azione riguardante il progetto “One Belt One Road” costituito da una “*Economic Belt*”, che unirà la Cina all’Europa attraverso le regioni asiatiche centrali ed occidentali, e dalla “*21st Century Maritime Silk Road*” che conetterà via mare la Cina con le regioni del Sud-est asiatico, l’Africa e l’Europa. Concettualmente (figura 1), l’OBOR è essenzialmente una rete d’infrastrutture nonché un canale per gli scambi commerciali il quale parte dalla Cina e si collega all’Europa estendendosi a nord verso la Russia e l’Asia centrale,

ad ovest verso i paesi attorno al Mar Caspico ed attorno al Mar Nero lungo la linea centrale, invece si estenderà a sud verso i paesi membri dell'ASEAN per poi ripartire verso l'Europa andando a raggiungere anche il Kenya, prima di entrare nel mar Rosso e attraversare il canale di Suez per raggiungere il “vecchio continente” (le Vine, 2015). Per essere precisi la “Economic Belt” tocca ben trenta paesi includendo la Cina, il Kazakistan, l'Uzbekistan, il Kyrgikistan, il Tagikistan, il Turkmenistan, l'Afghanistan, l'Iran, la Siria, la Russia, la Bielorussia, l'Ukraine, l'India, il Pakistan, la Turchia e vari paesi europei.

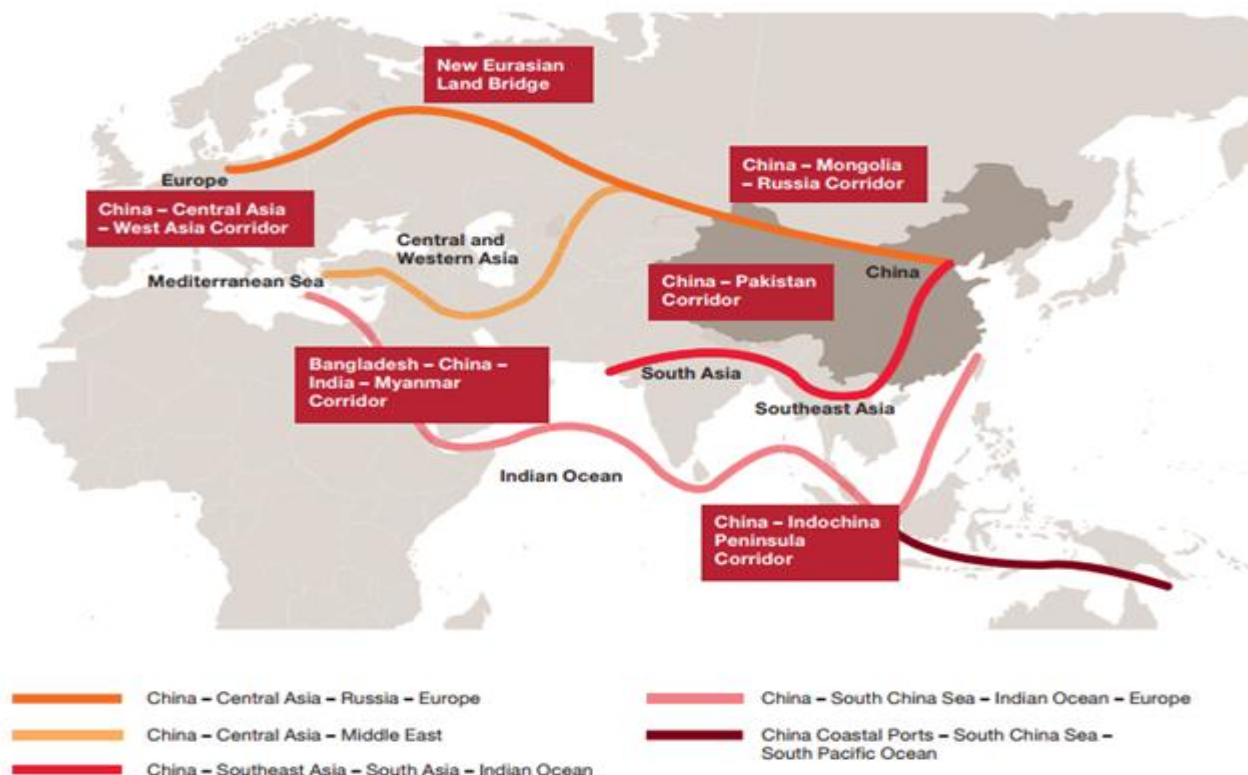


Figura 1 Corridoi Economici lungo la Nuova Via della Seta (Wijeratne, 2017.)

La Silk Road Economic Belt è una linea d'oro che collega vari paesi “politicamente” vicini, hanno un'economia sviluppata, sono ricchi di risorse e fanno parte delle dieci economie mondiali più grandi (ad esclusione degli Stati Uniti, Giappone e Brasile). La somma dei PIL dei paesi lungo la Via della Seta rappresenta il 55% del PIL mondiale, mentre la loro popolazione e le loro risorse naturali rappresentano rispettivamente il 70% ed il 75% del totale mondiale (Termine, 2017). Si può quindi affermare che visto l'importanza e il peso economico dei Paesi partecipanti, l'iniziativa potrà dare un grande impulso all'era della Globalizzazione, minacciata dall'elezione di Trump e dalla Brexit, aumentando i flussi globali di merci, capitali e persone.

Guardando da un punto di vista cooperativo, la cooperazione economica regionale si presenta di solito in tre forme: forum di cooperazione economica regionale, accordi sul commercio regionale, cooperazione economica sub-regionale. Per quanto riguarda il primo aspetto, ossia la cooperazione economica regionale, dal 2001 l'Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai (Cina, Russia, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan e Uzbekistan) si è mossa in questa direzione ed è maturata durante il corso degli anni raggiungendo importanti traguardi rispetto ai temi della cultura, della cooperazione economica e della lotta contro il terrorismo. Rispetto alla cooperazione per lo sviluppo sub-regionale ha agito il programma per la Cooperazione Economica delle Regioni Centro-Asiatiche (CAREC) fondato nel 2002 dalla Banca per lo Sviluppo dell'Asia. CAREC ha dieci Stati membri (China, Afghanistan, Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Mongolia, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan and Pakistan) e i principali campi chiave per la cooperazione sono i trasporti, le risorse energetiche, le agevolazioni per il commercio e le politiche commerciali. Guardando da questo punto di vista possiamo capire come il progetto OBOR sia molto più di un semplice collegamento stradale, si tratterà, infatti, di una nuova piattaforma per il commercio e per la produzione mondiale, che guiderà i paesi coinvolti, in particolar modo quelli sottosviluppati, verso lo sviluppo (Wang, Jia 2016).

1.2 – Un nuovo progetto di cooperazione per lo sviluppo economico

Con i miglioramenti avvenuti negli ultimi vent'anni nelle relazioni tra Cina e i paesi Euro-Asiatici, l'antica Via della Seta si è rinvigorita ed ha portato la cooperazione tra Cina e gli altri paesi a una nuova fase. La Cina valorizza le opportunità di sviluppo: al posto di ricercare il dominio nelle questioni regionali e percorrere la strada dell'espansione militare, sostiene che i paesi dovrebbero ricercare lo sviluppo comune e puntare a migliorare il rispetto e la fiducia reciproca, consolidando amicizie, rafforzando la cooperazione per prosperare tutti assieme garantendo benessere ai cittadini di tutti i paesi. La storia delle interazioni degli ultimi 2000 anni tra differenti paesi con etnie e valori diversi ci dimostra come siano state in grado di promuovere la Pace solo fino a quando hanno cooperato per raggiungere una situazione "win-win". Portare avanti il progetto OBOR instaurando nuovi legami per uno sviluppo pacifico porterà benefici in materia di sicurezza, sviluppo e stabilità a tutti i paesi coinvolti (NDRC, 2015).

In primo luogo costruire la Nuova Via della Seta farà salire il livello di sicurezza regionale. Darsi gli uni agli altri totale mutuo supporto in materie chiave come la sovranità nazionale,

L'integrità territoriale, la sicurezza e la stabilità rappresentano l'essenza della politica cinese di sviluppo delle alleanze strategiche con i paesi dell'Asia Centrale. Sviluppare la "Cintura Economica" aiuterà a eliminare molti problemi transfrontalieri come il traffico di droghe, di armi ed anche a contrastare il fenomeno del terrorismo e dell'estremismo islamico (Shanghai Cooperation Organization, 2017).

Oggigiorno il Terrorismo è una minaccia presente in alcuni paesi che si trovano lungo la via della Seta come l'Afghanistan e tutto il Medio Oriente tuttavia, è noto che tali paesi hanno una lunga tradizione per il commercio, e un livello culturale adeguato per perseguire lo sviluppo economico instaurando relazioni commerciali durature. Il fatto che i conflitti in queste regioni siano senza fine è collegato a un inadeguato livello di comunicazione tra etnie e tribù le cui condizioni tecnologiche sono disastrose. La Nuova Via della Seta creerà sicuramente una rete commerciale comune a tutte le regioni dell'Eurasia continentale che sradicherà i fenomeni di violenza e terrorismo aumentando lo sviluppo economico delle regioni coinvolte.

Nel 2013 la Cina è diventata il più grande mercato di consumo di beni al mondo, e all'epoca si stimò che nel periodo 2014-2018 le importazioni del Paese toccheranno quota dieci trilioni di dollari, registrando alla fine del periodo investimenti oltremare per più di 500 miliardi di dollari. Il progetto OBOR offrirà nuove opportunità per lo sviluppo economico del Medio Oriente e contribuirà a far nascere nuove relazioni commerciali tra l'Europa e i paesi del Medio Oriente. La Russia e la Cina si sono poste l'obiettivo di aumentare il volume degli scambi commerciali bilaterali fino a 200 miliardi entro il 2020 e la Nuova Via della Seta può essere la chiave per raggiungere tale ammontare. Sfruttando i benefici di questa nuova piattaforma per il commercio mondiale, i Paesi centro-asiatici potranno finalmente avere un corridoio diretto per il mare ma anche potranno integrarsi al sistema del commercio e della finanza mondiale. Per i paesi del Medio Oriente, "la Cintura Economica" (figura 2) darà un ulteriore aiuto per entrare nel mercato cinese dell'energia mentre i paesi in via di sviluppo che si trovano lungo la cintura economica potranno godere dell'effetto delle esternalità positive generate dalla crescita dell'economia cinese. Inoltre la costruzione della fitta rete d'infrastrutture aumenterà la stabilità economica in tutti i paesi coinvolti dall'iniziativa. Sia la Cina che altri paesi interessati dal progetto sono a una fase critica di sviluppo economico e stanno affrontando sfide e opportunità mai incontrate prima d'ora, i loro obiettivi strategici sono gli stessi, assicurare nel lungo periodo uno stabile sviluppo economico e raggiungere prosperità e rinvigorismento nazionale. Se tutti i paesi potessero rafforzare la cooperazione in modo assoluto trasformando vantaggi come relazioni politiche, prossimità regionale e

complementarietà economica nei vantaggi di cooperazione e crescita sostenibile, creando una comunità d'interesse allora il risultato sarà un ambiente favorevole per lo sviluppo economico e una situazione politica stabile in tutti i paesi.



Figura 2 Principali Hub che contribuiranno allo sviluppo dell'OBOR (Wang, 2016).

1. 2.1 – Ruolo economico dei paesi maggiormente coinvolti

Nei secoli scorsi, la storia ci ha insegnato che il controllo dei Mari segna la caduta o l'ascesa di una nazione. La mancanza di uno sbocco sul mare ha fatto sì che i paesi centro-asiatici restassero indietro nell'evoluzione globale che ha caratterizzato altri paesi; al momento la loro economia è ferma a uno stadio di primitiva accumulazione del capitale. Se si riuscirà a far affluire investimenti esteri in queste regioni allora sicuramente la loro situazione economica migliorerà. Se analizziamo i loro territori, si può vedere come siano un importante centro manifatturiero nel mondo, ma soprattutto possiedono importanti riserve energetiche; nonostante siano paesi abbondantemente ricchi di risorse naturali, e abbiano grande disponibilità di terra e forza lavoro, rispetto ai loro "vicini" europei (ed anche ai paesi asiatici bagnati dal pacifico) c'è una grandissima differenza a livello economico. In particolare, i prodotti minerali della regione possono coprire la domanda di quasi tutti i paesi industrializzati ma vista la situazione di isolamento rispetto ai mercati mondiali poco si è riusciti a fare. Il progetto OBOR servirà quindi a questi paesi che fanno parte dell'entroterra del continente asiatico per rilanciare le loro economie, rimuovendo gli ostacoli che ne hanno

condizionato lo sviluppo e trasformando una loro caratteristica geografica in un vantaggio comparato unico.

La Nuova Via della Seta ingloberà circa tre miliardi di persone, diventando un nuovo mercato di dimensioni grandissime con un grandissimo potenziale di crescita che offrirà ai Paesi coinvolti nuove possibilità per sviluppare relazioni commerciali e progetti di cooperazione. La Cina è notevolmente il principale partner commerciale delle cinque Repubbliche dell'Asia Centrale (figura 3), e ha visto incrementare l'ammontare degli scambi commerciali bilaterali da 460 milioni di dollari (1992) a 50,2 miliardi di dollari (2013). Nel frattempo anche gli scambi commerciali tra Cina e i paesi del centro/est Europa sono aumentati, passando da 3 milioni di dollari registrati nel 2003 a ben 56,2 miliardi in soli quindici anni (GACC, 2014).

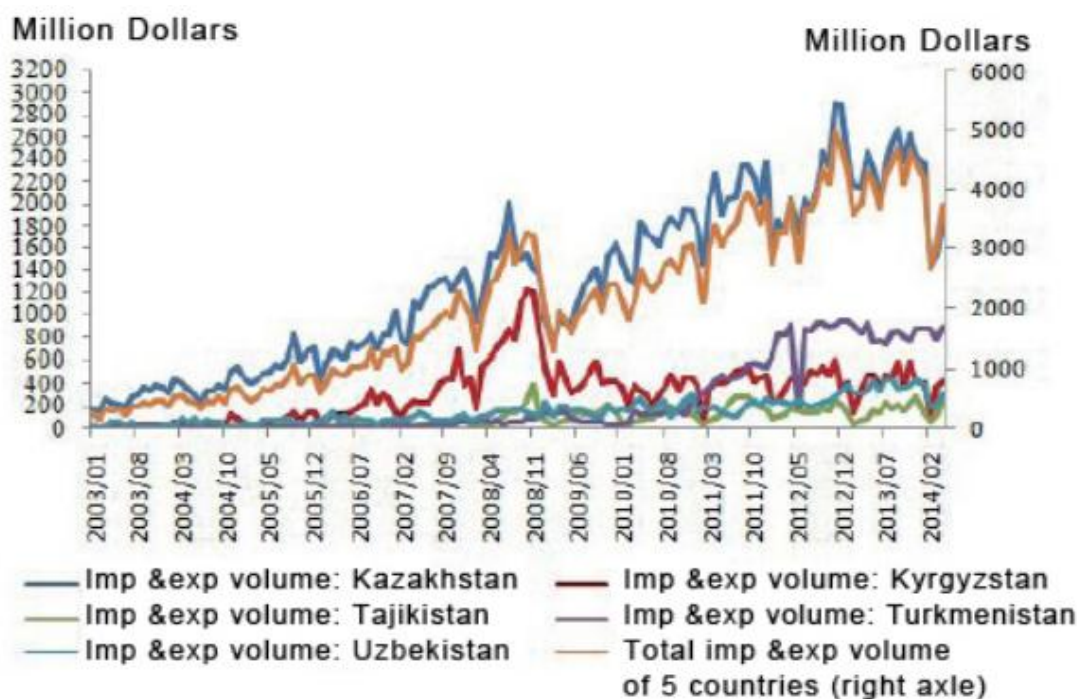


Figura 3 Variazione dei volumi degli scambi commerciali tra la Cina e le cinque repubbliche centroasiatiche (Wang, 2016.)

La Cina si è quindi fatta promotrice di una grande iniziativa che favorirà il commercio inter-regionale per sviluppare le economie più depresse ma anche che cerca di instaurare un clima di cooperazione tra i paesi partecipanti rispetto a tre settori:

- 1) Aumentare la cooperazione riguardo alle risorse naturali rafforzando la cooperazione sulla catena produttiva del petrolio e del gas, garantendo massima sicurezza per gli oleodotti instaurando relazioni a lungo termine che portino mutui benefici.
- 2) Intensificare la cooperazione per progetti di sviluppo chiave, creando così nuovi posti di lavoro e promuovendo la creazione di infrastrutture e agevolazioni riguardo agli scambi commerciali ed agli Investimenti provenienti dall'estero.
- 3) Portare la Cooperazione Economica anche ai campi dell'energia nucleare, delle tecnologie avanzate e delle nuove energie (MFAC, 2014).

Dal 2008 ad oggi il centro mondiale di creazione di nuova ricchezza si è spostato sempre più velocemente, a seguito della crisi finanziaria le economie occidentali sono entrate in una fase di recessione mentre la Cina ha contribuito per il 52% alla crescita del PIL mondiale nel periodo 2009-2013. Il centro si è quindi spostato dall'Europa e dall'America verso l'Asia (figura 4), e si prospetta che il nuovo centro di creazione della ricchezza mondiale sarà proprio attorno alle regioni interessate maggiormente dall'OBOR.

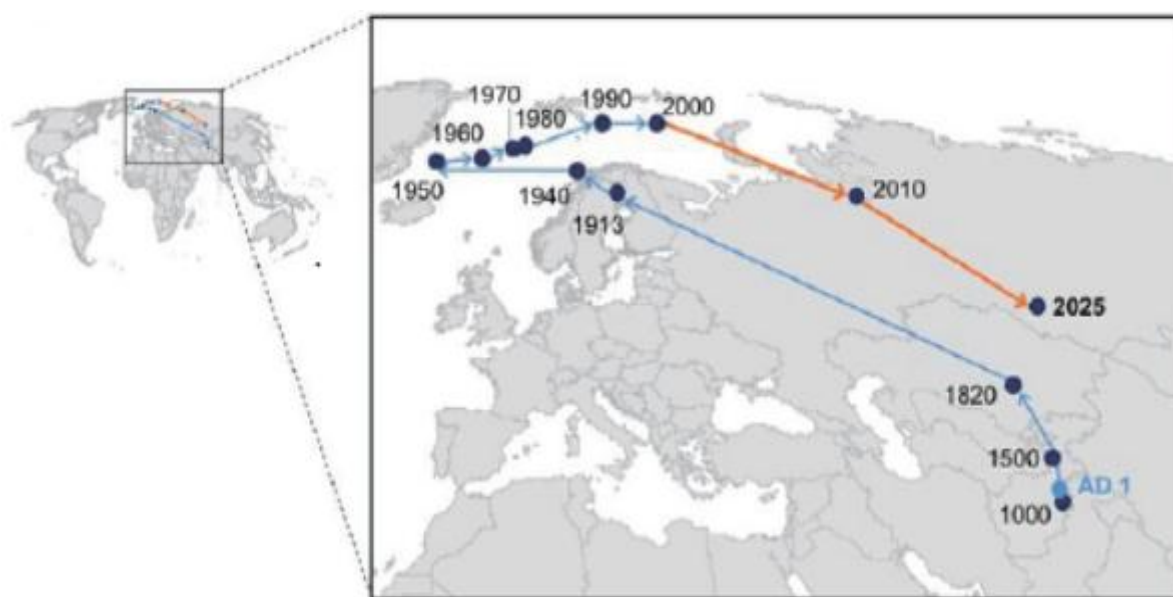


Figura 4 Spostamento del centro gravitazionale di creazione di nuova ricchezza (McKinsey, 2012)

1.3 – Fonti principali di finanziamento

Un grande interrogativo nel valutare la fattibilità dell'iniziativa cinese è come finanziare tutti i progetti che fanno parte dell'OBOR. Attualmente risulta difficile stimare il costo esatto di sviluppo delle infrastrutture lungo il continente euroasiatico tuttavia è stato possibile definire anticipatamente una stima del valore cumulativo degli investimenti, si parla di una cifra tra i quattro e gli otto trilioni di dollari lungo un arco temporale non definito. Altri sostengono che richiederà una spesa annua di 1,5 trilioni di dollari (sempre per un periodo temporale indefinito) che equivale al PIL della Cina per un intero mese (Silk Road Briefing, 2017). Nonostante oggi il progetto OBOR sia diventato sinonimo di Cina ci sono moltissime altre realtà che sono incluse nel progetto che stanno finanziando investimenti nella nuova via della Seta, infatti ogni paese coinvolto nell'iniziativa cinese in un modo o nell'altro userà la propria ricchezza nazionale per finanziare i progetti a vantaggio delle proprie imprese.

I bisogni finanziari del progetto hanno spinto la Cina a richiedere finanziamenti anche dal settore privato oltre che dalle Banche di Stato cinesi e dalle Istituzioni Finanziarie Multilaterali. Si possono quindi individuare quattro tipologie principali di fonti di finanziamenti per i progetti di sviluppo coinvolti nell'iniziativa:

- 1) Istituzioni Finanziarie Multilaterali: la Banca Mondiale (capitale di 253\$ mld), la *Asian Development Bank* (capitale di 175\$ mld), la *Asian Infrastructure Investment Bank* (capitale di 100\$ mld), la *New Development Bank* (capitale di 100\$ mld), la Banca Europea per lo Sviluppo e la Ricostruzione (capitale di 30\$ mld)
- 2) Fondi Bilaterali: *China-Russia RMB Co-Operation Fund* (capitale di 10\$ mld), *The Russia-China Development Fund* (capitale di 6\$ mld), *The China-India Development Fund* (capitale di 5\$ mld), *The China-Africa Development Fund* (capitale di 2\$ mld), *The Russia-India Investment Fund* (capitale di 1\$ mld)
- 3) Fondi sovrani e altre Istituzioni: *China Investment Corporation* (814\$ mld), *China Life Insurance Company* (382\$ mld), *China National Social Security Pension Fund* (290\$ mld), *China Development Bank* (64\$ mld), *The Silk Road Fund* (40\$ mld)
- 4) Banche Commerciali Cinesi: *Industrial & Commercial Bank of China* (3,4\$ trilioni), *China Construction Bank* (3\$ trilioni), *Agricultural Bank of China* (2,7\$ trilioni), *Bank of China* (2,6\$ trilioni) (Silk Road Briefing, 2017)

Tuttavia l'obiettivo ultimo è quello di incentivare il più possibile il settore privato a finanziare i progetti OBOR, obiettivo tuttora in corso per cui sarà importante coinvolgere banche e altri tipi di istituzioni su scala globale. Ciò potrebbe richiedere nuovi strumenti di debito innovativi (scambiati in yuan, dollari, euro e altre valute locali) come i Green Bond, titoli esentasse emessi da organizzazioni o dai comuni per lo sviluppo di siti *Brownfield*. Tutto ciò lascia intendere che ci sarà bisogno di nuovi esperti con conoscenze specifiche delle regioni coinvolte nella Nuova Via della Seta: banche, avvocati, esperti della tassazione e consulenti, nonché manager capaci di vendere “pacchetti” di progetti OBOR a istituzioni internazionali o investitori privati andando a delineare una nuova figura aziendale, lo *Silk Road Executive* (Silk Road Briefing, 2017).

1.4 – Modello applicato: Partenariato Pubblico - Privato (PPP)

La Cina in quanto soggetto promotore dell'iniziativa, ha chiarito che la maggior parte dei progetti (figura 5) di sviluppo infrastrutturale saranno portati a termine tramite l'applicazione del modello PPP, strutturato in modo tale da venire incontro ai numerosi progetti per la realizzazione di infrastrutture funzionali allo sviluppo dell'OBOR che richiede ingenti finanziamenti (ChinaDaily, 2017). Il *World Bank Group* definisce il modello PPP come “un contratto a lungo termine tra una compagnia privata e un ente governativo, per fornire un bene o servizio pubblico, nel quale la compagnia privata sostiene importanti rischi e responsabilità gestionali significative in cambio di un ritorno economico correlato alle sue performance” (World Bank, 2015).

Il Partenariato Pubblico-Privato è uno strumento che il settore pubblico può utilizzare per procurare e realizzare infrastrutture o servizi pubblici usando le risorse e le competenze del settore privato. Laddove lo Stato presenta un invecchiamento o una mancanza di infrastrutture e necessita di servizi più efficienti, un partenariato con il settore privato può contribuire a promuovere nuove soluzioni ma anche ad apportare importanti risorse finanziarie. Il modello PPP unisce le abilità e le risorse di entrambi i settori attraverso la compartecipazione ai rischi e alle responsabilità. Ciò permette allo Stato di affidarsi alla competenza del settore privato per potersi concentrare sul procedimento, sulla pianificazione e regolamentazione del progetto, delegando le operazioni quotidiane al settore privato.

Per instaurare un Partenariato Pubblico-Privato che abbia buon esito, è importante fare un'attenta analisi di quali sono gli obiettivi da sviluppare nel lungo periodo e come sarà

allocato il rischio tra le due parti; inoltre anche la struttura legale e istituzionale del Paese deve assistere questo nuovo modello di realizzazione di infrastrutture pubbliche e deve fornire meccanismi efficienti di monitoraggio e governo dei PPP.

Ci sono vari modelli diversi di realizzazione dei PPP, che si differenziano in base a quale parte del contratto è responsabile per il possesso e il mantenimento dei beni in momenti diversi del progetto. Alcuni dei modelli più importanti sono:

- 1) *Design-Build (DB)*: L'impresa privata s'impegna a progettare e costruire l'infrastruttura seguendo le specifiche indicazioni dell'ente pubblico; la compagnia privata assume tutti i rischi in cambio di un corrispettivo fisso
- 2) *Operation & Maintenance Contract (O & M)*: La compagnia privata gestisce, sotto contratto, un bene di proprietà pubblica per un certo periodo; l'ente pubblico mantiene la proprietà dei beni.
- 3) *Design-Build-Finance-Operate (DBFO)*: Il partner del settore privata si impegna a progettare, finanziare e costruire una infrastruttura pubblica in cambio di un contratto di locazione a lungo termine durante il quale ha in mano la gestione e manutenzione di tale infrastruttura; alla fine del contratto di locazione il bene torna a essere gestito dal settore pubblico.
- 4) *Build-Own-Operate (BOO)*: L'impresa privata si impegna a finanziare, costruire una infrastruttura pubblica di cui avrà il possesso e la gestione per un tempo indefinito; i vincoli cui è soggetta l'impresa privata sono dichiarati nel contratto originale e attraverso nuove regolamentazioni definite dalle autorità pubbliche.
- 5) *Build-Own-Operate-Transfer (BOOT)*: L'impresa privata ha l'autorizzazione a finanziare, progettare, costruire e gestire le infrastrutture (e riscuotere un prezzo per l'utilizzo da parte degli utenti) per un determinato periodo scaduto il quale, il possesso viene ritrasferito in capo all'ente pubblico.
- 6) *Buy-Build-Operate (BBO)*: Un bene pubblico viene legalmente trasferito da un ente pubblico a una impresa privata per un determinato periodo di tempo.
- 7) *Build-lease-operate-transfer (BLOT)*: Il partner del settore privato progetta, finanzia e costruisce una infrastruttura su di un terreno pubblico avuto in locazione; la compagnia privata gestisce l'infrastruttura per la durata della locazione al termine della quale il bene viene trasferito all'ente pubblico.
- 8) *Operation License*: Una compagnia privata ottiene una licenza per gestire un pubblico servizio per un determinato periodo di tempo; di solito questo modello è utilizzato per i progetti IT.

- 9) *Finance Only*: Il partner del settore privato, di solito una società di servizi finanziari, finanzia la realizzazione delle infrastrutture e addebita all'ente pubblico gli interessi sul finanziamento (World Bank, 2016).



Figura 5 Grafica delle varie tipologie di PPP e grado di coinvolgimento del settore privato (World Bank, 2016)

1.5 – Sfide per la realizzazione dell'OBOR: alta corruzione e inaffidabilità finanziaria di alcuni Paesi

Le opportunità offerte ai vari soggetti che decidono di impegnarsi nella realizzazione di progetti legati all'OBOR sono tante e variegate, si potrebbe quasi parlare di una iniziativa "win-win", tuttavia visto la numerosità dei Paesi coinvolti ci sono alcune problematiche che nel lungo termine potrebbero portare al fallimento del progetto: problemi geopolitici e problemi finanziari (Wijeratne, 2017).

La Cina sta prestando decine di miliardi di dollari a nazioni spesso già pesantemente indebitate e insolventi con essa, come lo Sri Lanka, in debito di otto miliardi di dollari a causa di prestiti pregressi. Questo rischia in un futuro non troppo lontano di lasciare la Repubblica Popolare esposta a pesanti perdite nel caso in cui questi paesi non restituissero quanto dovuto. Nonostante abbia riserve in valuta per oltre 3000 miliardi di dollari, Pechino non può permettersi di concedere all'infinito cattivi prestiti, soprattutto in una fase di rallentamento della crescita interna come quella iniziata nel 2014 a causa dell'inizio della transizione da un'economia industriale votata all'export a una basata sui servizi e più incentrata sui bisogni interni. L'agenzia di rating Moody's ha valutato il progetto cinese come "sicuro" tuttavia ha anche fatto notare che gli investitori cinesi stanno mettendo a rischio gran parte delle loro risorse, infatti si stima che solo il 40% dei Paesi coinvolti nell'iniziativa abbia una situazione

finanziaria affidabile, per cui molte banche cinesi stanno valutando molto attentamente la profittabilità e i rischi derivanti dall'investire in tali progetti (Silk Road Briefing, 2017).

Per quanto riguarda le problemi di carattere geopolitico è noto che tali dinamiche giocano sempre un ruolo molto importante nella costruzione di infrastrutture transfrontaliere. Inoltre i lunghi periodi di realizzazione delle infrastrutture che spesso superano i cicli politici, l'importanza delle relazioni bilaterali e la complessità dei progetti transfrontalieri che interessano l'OBOR rendono ancora più difficile la loro realizzazione. Un chiaro esempio è stato il progetto riguardante la costruzione da parte di imprese cinesi di un importante porto nella città di Colombo in Sri Lanka. La piccola isola è situata proprio lungo la "*21st Century Maritime Silk Road*" ed è di fondamentale importanza per i trasporti marittimi, tuttavia il paese deve cercare di bilanciare i crescenti interessi di India e Cina che vogliono avere maggior influenza sulla regione proprio per questa sua posizione geografica che può diventare un chiaro vantaggio economico (CNBC, 2016). La costruzione della città portuale a Colombo ci dimostra l'importante ruolo che gioca la politica nella realizzazione dei progetti OBOR. I lavori per la costruzione del porto iniziarono nel settembre 2014, poco prima che avvenisse il cambio di presidenza in Sri Lanka generando quindi un intreccio del ciclo di vita del progetto con più cicli politici, ciò ha fatto sì che i lavori venissero sospesi per un anno. Anche se il progetto venne successivamente ripreso dopo aver rinegoziato i termini i danni provocati dalla sospensione si sono tradotti nel pagamento di un indennizzo pari a 100\$ mln allo sviluppatore cinese, la *China Communications Construction Company (CCCC)*, sottolineando i rischi geopolitici che le imprese possono trovare nella realizzazione di progetti legati all'iniziativa OBOR (Reuters, 2016).

Capitolo 2

La crisi della Cina e gli obiettivi economici dietro l'iniziativa OBOR

Tra il 1980 e il 2015 il PIL reale cinese è cresciuto in media del 9,6% l'anno, e il suo PIL pro capite si è innalzato da 200 a 800 dollari nel periodo di riferimento; non fu certamente una crescita costante, infatti subì delle importanti interruzioni nei bienni 1989-90 e 1998-99, tuttavia nel 2012 la crescita economica subì un altro rallentamento, passando dal 9,3% dell'anno prima al 7,7%. Questa volta il moderamento del tasso di crescita fu più persistente, stabilizzandosi anche nel 2013 al 7,7%, abbassandosi ulteriormente nel 2014 (7,4%) fino a toccare nel 2015 il tasso più basso registrato negli ultimi anni (6,9%) (wallstreetcn, 2015). Ci si chiede quindi se il lancio dell'iniziativa OBOR non sia da associare a un tentativo da parte del Governo Cinese di rilanciare l'economia cinese verso un nuovo ciclo di crescita economica più sostenibile rispetto a quello basato sulla manifattura a basso costo; alcuni analisti sostengono che i soli investimenti realizzati in funzione dell'OBOR abbiano contribuito alla crescita del PIL cinese per lo 0,25% nel 2015 (Yang Yan, 2015).

2.1 – Il rallentamento dell'economia cinese: problema ciclico o strutturale?

Nel 2015, come abbiamo potuto vedere, la crescita economica del paese ha subito un importante rallentamento e molti investitori, analisti e policymakers hanno cercato di capire se questa situazione fosse stata causata da fattori ciclici o strutturali. In un'importante analisi del 2015 viene sostenuto che la causa del rallentamento sia principalmente causata da un fenomeno ciclico, generatosi da un indebolimento della domanda estera (Lin & Zhang, 2015). Negli anni le esportazioni cinesi raggiungevano di solito un tasso di crescita medio del 25%, il 2015 segnò un'inversione di tendenza in quanto il tasso di crescita delle esportazioni fu negativo; confermando come l'economia cinese sia stata condizionata negativamente da un contesto economico globale ancora in crisi dopo il 2008, ma anche come la riduzione dei tassi di crescita annui cinesi sia un segno che il Paese sta raggiungendo un livello di sviluppo sempre più alto.

Tuttavia la maggior parte degli esperti attribuisce il rallentamento dei tassi di crescita dell'economia cinese a fattori strutturali, il Paese ha raggiunto lo stadio dove la quota del PIL rappresentata dalla manifattura ha raggiunto il suo apice, propiziando il suo lento declino dal momento che l'economia sta diventando sempre più fondata sui servizi, i quali però crescono a un tasso inferiore a quello dell'industria (Perkins, 2015). È prevedibile quindi che questo "trend" continui anche negli anni a venire, sia la Banca Mondiale che la *Asian Development Bank* (ADB) stimano che il tasso di crescita previsto del paese si stabilirà intorno al 5-6% entro il 2030; tasso che anche se relativamente contenuto rispetto ai primi anni 2000 risulta essere di gran lunga superiore rispetto a quello degli altri paesi sviluppati. Si può dire quindi che la performance macroeconomica del Paese sia condizionata dalla graduale transizione dalla *old industry* alla *new industry*, ciò conferma che il modello di crescita su cui ha fatto affidamento la Cina nelle ultime 3 decadi, industria manifatturiera a basso valore aggiunto a uso intensivo di manodopera e investimenti focalizzati sui macchinari pesanti e beni d'investimento, è diventato meno sostenibile a causa dell'innalzamento del costo del lavoro che sta convergendo gradualmente verso gli standard occidentali. Il Paese ha quindi bisogno di un nuovo modello economico per sostenere la crescita economica, basato sullo sviluppo di un ampio numero di settori ad alto contenuto tecnologico e ad alto valore aggiunto che siano competitivi anche con costi di produzione elevati.

Il lancio dell'iniziativa *One Belt One Road* risulta essere quindi funzionale alla fondazione di questo nuovo modello di sviluppo economico in quanto il rilancio di quella che era la Via della Seta ha il potenziale di diventare un nuovo pilastro dell'economia mondiale, creando un nuovo mercato di sbocco per le esportazioni e gli Investimenti Diretti Esteri cinesi

permettendo a Pechino di far fronte ai tre problemi strutturali di maggior importanza: ridurre le disuguaglianze tra le regioni interne e quelle costiere, promuovere l'industria cinese e ridurre il problema della sovrapproduzione (Tian, Yu, & Zhang, 2016).

2.1.1 – Tentativo di ridurre il gap tra le regioni costiere e quelle interne

Lo sviluppo regionale è senza dubbio l'obiettivo principale della Cina all'interno del progetto OBOR. L'ente governativo che si occupa di coordinare i lavori è la "Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme", cui fa capo lo sviluppo economico del paese. Risulta quindi prevedibile che la parte dei progetti OBOR riguardanti il territorio interno cinese saranno portati a termine prima di qualsiasi progetto riguardante territori non rientranti sotto la giurisdizione cinese per la semplice ragione che Pechino può implementare più efficacemente i progetti che rientrano sotto il suo controllo. Tuttavia se il governo cinese fallisse a collegare i suoi progetti interni con quelli degli altri paesi, allora l'OBOR non sarà molto diverso da un qualsiasi altro programma nazionale per lo sviluppo di infrastrutture diminuendo di fatto il suo valore economico e strategico.

Nel 2014 durante la *Central Economic Work Conference* fu annunciato l'OBOR, insieme ad altre 2 strategie nazionali per lo sviluppo economico al fine di porre rimedio al problema cronico riguardante l'ineguale sviluppo economico tra le regioni cinesi. La riduzione della disuguaglianza economica tra le regioni occidentali interne e le fiorenti regioni costiere dell'est, che hanno uno sbocco sul mare, è la più grande sfida economica per il Partito Comunista; per esempio Shanghai, la mega-metropoli costiera è 5 volte più ricca della provincia interna del Gansu (*tabella 1*), che fa parte dell'Antica Via della Seta.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Shaanxi	5757,29	7314,58	8169,80	10123,48	12391,30	14453,68	16205,45	17689,94
Gansu	2702,40	3166,82	3387,56	4120,75	5020	5050,2	6330,69	6836,82
Qinghai	797,35	1018,62	1081,27	1350,43	1622	1893,54	2122,06	2303,32
Ningxia	919,11	1203,92	1353,31	1689,65	2060	2341,29	2577,57	2752,10
Xinjiang	3523,16	4183,21	4277,05	5437,47	6574,54	7505,31	8443,84	9273,46

Tabella 1 Andamento del PIL di alcune regioni interne della Cina (Tianshu Fang 2016, p. 137)

Dal 1999 il Governo Cinese ha perseguito la famosa "strategia di sviluppo occidentale" per rivitalizzare province cronicamente sottosviluppate e ridurre il gap con le province più ricche, tra queste vi sono la maggioranza delle regioni musulmane autonome dello Xianjing.

Nonostante questi sforzi i risultati sono stati molto ridotti, gli aiuti fiscali e gli imponenti investimenti statali hanno avuto effetti molto piccoli sulla quota rappresentativa del PIL totale, dal 17,1% del 2000 al 18,7% del 2010 (Goodman, 2015). L'effetto più visibile di questi pesanti sussidi statali nelle province occidentali è sicuramente l'alto tasso di concentrazione di imprese statali e la bassa penetrazione di imprese private. Per esempio, le regioni occidentali dello Xinjiang, Tibet, Qinghai e del Gansu sono le 4 con il tasso più basso di penetrazione delle imprese private (in media 2,67/10), molto lontane dalla media nazionale (6,56/10)(Wang, 2016).

Pechino nel suo tentativo di sviluppare queste regioni (figura 6) meno performanti è rimasta aperta a più soluzioni, l'OBOR è quindi vista come un progetto di svolta e l'intuizione economica che ci sta dietro è semplice: invece di continuare a pompare risorse monetarie dal governo centrale perché non integrarle in un sistema economico regionale?

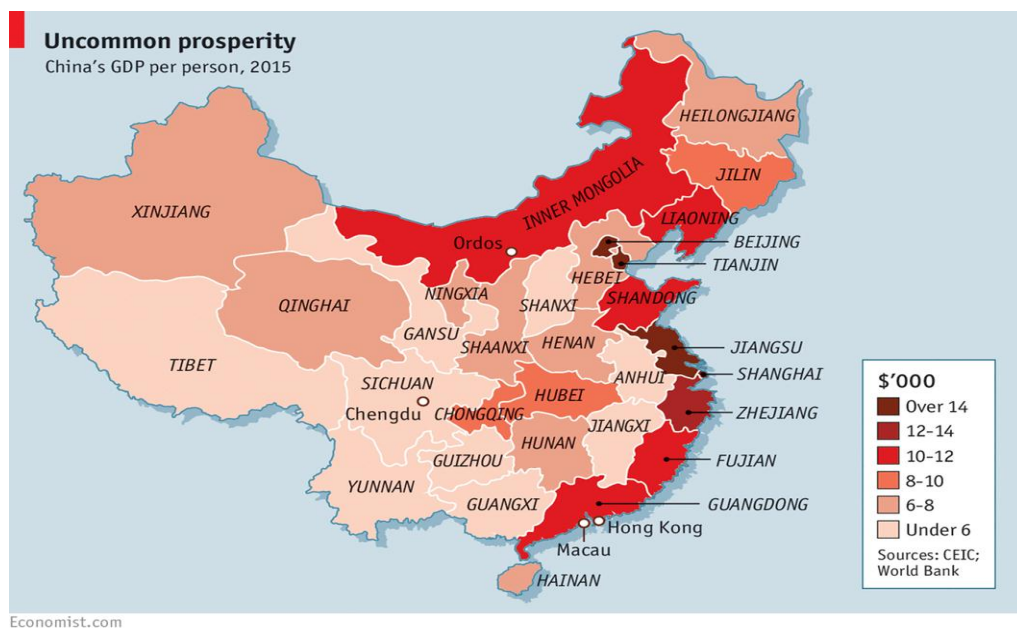


Figura 6 Disparità in termini di PIL pro capite tra le regioni cinesi nel 2015 (the Economist, 2015)

Un importante caso da analizzare è la costruzione del corridoio economico tra la provincia cinese dello Xinjiang e il porto di Gwadar, in Pakistan, che si stima costerà 46\$ mld ed è un importante esempio di come l'OBOR sia un intreccio tra geo-strategia e geo-economia che porterà benefici nel lungo termine di indubbia importanza per lo sviluppo di entrambe le regioni (aumento degli investimenti, crescita dell'occupazione e del consumo, aumento delle esportazioni e delle importazioni, maggior traffico di persone, merci, capitali). In particolare la costruzione del porto di Gwadar è economicamente vitale per lo Xinjiang, che si trova a

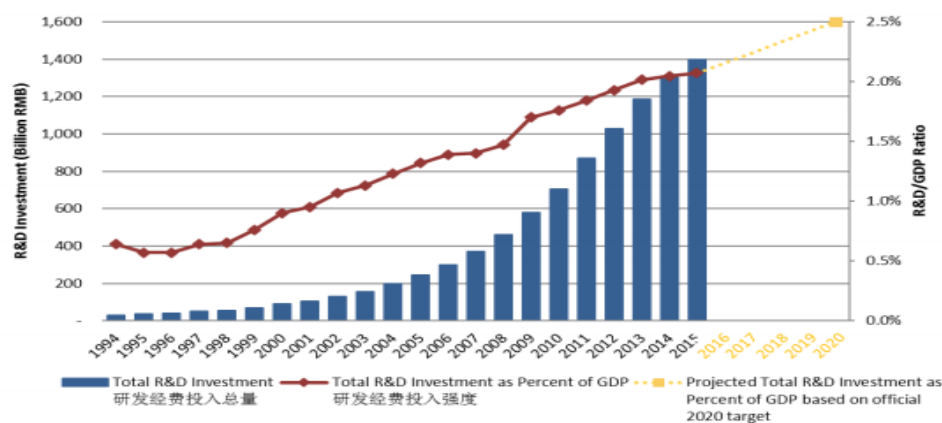
quasi 5000 km dai porti cinesi, in quanto ridurrà significativamente i costi di trasporto per la regione (Guo, 2015).

Lo scopo dell'OBOR non si ferma a sviluppare le regioni occidentali, ma ci si aspetta che sarà economicamente importante anche per alcune regioni del nord-est e sud-est; infatti molte province cinesi vogliono prendere parte attiva al progetto nazionale in quanto la vedono come una opportunità per ottenere fondi agevolati e supporto politico per rinnovare le proprie infrastrutture in un'ottica di integrazione al più grande network di infrastrutture che rappresenta l'OBOR (Guan,2015).

2.1.2 – Promuovere l'industria cinese ed esportarne gli standard produttivi

Nelle ultime tre decadi la Cina si è creata l'impressionante reputazione di *fabbrica del mondo*, grazie alla grande disponibilità di manodopera a basso costo. Tuttavia negli ultimi anni i suoi vantaggi comparati nel settore manifatturiero, come il basso costo del lavoro hanno iniziato a ridursi in seguito alla convergenza del livello salariale agli standard occidentali. Per questa ragione ad oggi la Cina vuole collocarsi nel punto più alto della *global value chain*. Per fare ciò la Cina deve rinnovare la sua industria, che è uno degli obiettivi economici più importanti a livello domestico. Si tratta del riflesso della nota strategia *Made in China 2025*, elaborata dal Ministero dell'Industria e delle Tecnologie Informatiche (MIIT). Nel perseguire ciò la Cina ha tratto ispirazione dal progetto economico tedesco "*Industry 4.0*" e punta a rendere l'industria manifatturiera sempre più *innovation-driven*, preferendo maggior qualità dei prodotti alla maggior quantità andando a ristrutturare l'industria manifatturiera cinese a basso costo che aveva caratterizzato l'ascesa della Cina tra le prime tre economie mondiali. Pechino si aspetta che la nuova Via della Seta faciliterà le esportazioni della manifattura cinese d'alta fascia, a danno di quella europea e statunitense, verso i paesi in via di sviluppo coinvolti nella nuova iniziativa economica promossa dalla Cina. (Kroeber, 2015)

L'obiettivo di Pechino non è solo quello di accelerare le esportazioni di beni cinesi di qualità, ma anche quello di far accettare a livello mondiale gli standard produttivi cinesi. Il tentativo del Governo Cinese di esportare i suoi standard tecnologici sono il risultato dell'ambizione di diventare un'economia trainata dall'innovazione e leader mondiale nella R&D (figura 7). Il mondo accademico cinese sostiene che solo le imprese che riescono a definire gli standard nella produzione di beni, come per esempio la Apple per quanto riguarda il mondo degli smartphone, possono essere considerate delle imprese di importanza globale (Breznitz, 2013).



Source: Data from National Bureau of Statistics, Ministry of Science and Technology, *China Statistical Yearbook on Science and Technology*, multiple years.

Figura 7 Aumento nel corso degli anni degli investimenti nel campo della R&D (National Bureau of Statistics, 2016.)

Il presidente dello *Smart Manufacturing Institute*, una sottodivisione del MIIT, ha recentemente dichiarato l'importante ruolo che avrà l'OBOR nel aiutare le imprese cinesi a diventare competitive a livello internazionale. In particolar modo le imprese manifatturiere d'alta fascia saranno aiutate ed incentivate ad operare in un mercato più esigente e con regolamentazioni più rigorose, ma potranno contare sul supporto del sistema finanziario cinese che in molti casi quando decide di erogare prestiti a soggetti stranieri inserisce una condizionale che li obbliga ad accettare i beni cinesi per ottenere il finanziamento (Erde, 2015).

La campagna del governo Cinese per commercializzare la sua tecnologia ferroviaria ad alta velocità è probabilmente il miglior esempio di come l'iniziativa serva alla Cina per promuovere la sua industria. Pechino considera la sua tecnologia ferroviaria ad alta velocità uno dei "gioielli della corona" del suo settore industriale avanzato. Sono stati mobilitati più di 10000 scienziati ed ingegneri per studiare, comprendere ed assimilare la tecnologia straniera importata allo scopo di sviluppare una propria tecnologia ferroviaria ad alta velocità.

I risultati degli sforzi per sviluppare il settore sono stati importantissimi, la Cina ad oggi produce il 50% delle ferrovie ad alta velocità del mondo ed ha concluso contratti di vendita con paesi come la Thailandia, l'India, l'Indonesia e la Malesia, tutti paesi importanti per lo sviluppo della Nuova Via della Seta. Si può quindi affermare che l'obiettivo di Pechino, di diffondere gli standard produttivi cinesi per quanto riguarda il settore ferroviario ad alta velocità, sia stato raggiunto e potrebbe diventare de facto lo standard di una vastissima area geografica. Tutto ciò significa che i produttori e fornitori cinesi potranno godere di un forte

vantaggio da *first-mover* rispetto ai competitors, in particolare rispetto ai produttori giapponesi (Lu, 2015).

Secondo il MIIT lo sviluppo del settore ferroviario ad alta velocità darà un forte impulso all'industria dei trasporti ma giocherà un ruolo importante nel incentivare le esportazioni industriali cinesi d'alta fascia. Si stima che il valore del mercato delle attrezzature da trasporto sarà di 263\$ miliardi nel 2018 e che la domanda sarà trainata dalle principali regioni interessate dall'OBOR: l'Asia centrale, il sud-est asiatico, l'Asia occidentale ed il sud dell'Asia.

La ferrovia ad alta velocità che collega Jakarta a Bandung è un buon esempio di come Pechino intende trarre beneficio dall'iniziativa OBOR per promuovere il settore high-tech cinese insieme agli standard tecnici e di ingegneria; infatti la Cina ha ottenuto il diritto a costruire 142 km di ferrovia ad alta velocità che collega la capitale indonesiana, Giacarta, e Bandung, una importante città della Giava Occidentale, dopo aver vinto una intensa guerra al rialzo con i giapponesi. Pechino ha vinto l'appalto offrendosi di finanziare il progetto personalmente (Harding, 2015).

L'aspetto cruciale dell'affare (ma soprattutto innovativo) è la decisione del governo indonesiano di adottare tecnologia cinese per costruire la ferrovia, preferendola a quella delle imprese giapponesi da tempo leader del settore. Inoltre, il progetto sarà costruito in base agli standard cinesi (comprese tecnologie ed attrezzature cinesi) ed una impresa cinese sarà coinvolta nei lavori in ogni fase della costruzione (Cai, 2017). Per Pechino l'affare potrebbe risultare una perdita di risorse però è il primo grande passo in avanti nel persuadere un paese ad accettare gli standard e la tecnologia cinese (figura 8).



Figura 8 Importanti linee ferroviarie ad alta velocità costruite utilizzando tecnologia cinese (Cai, 2017.)

Oltre al settore dei treni ad alta velocità, il Governo Cinese sta anche traendo benefici dall'OBOR per diffondere gli standard cinesi in altri settori come per esempio in quello dell'energia e delle telecomunicazioni. Ru Quan Lu, Direttore dello Sviluppo Strategico dell'azienda petrolifera cinese PetroChina, sostiene che la Cina dovrebbe utilizzare i suoi ampi investimenti in progetti legati al petrolio e al gas nell'asia centrale per promuovere gli standard dell'industria petrolifera cinese:

“Basandoci sull'esempio dei giganti energetici americani ed europei, controllare gli standard significa avere una posizione più forte nelle negoziazioni, più elementi di contrattazione e maggior redditività. Controllare gli standard è più importante di qualsiasi altra cosa.” (Lu, 2015)

Le telecomunicazioni sono un altro settore importante per la Cina, in particolare ad oggi vanta due importanti imprese mondiali che realizzano apparecchiature per il suddetto settore: Huawei e ZTE. In particolare Huawei fattura il 70% delle vendite fuori dalla Cina, si è creata un'immagine prestigiosa in Asia, Africa e Latino America ma si sta rapidamente diffondendo anche in Europa come un prodotto di qualità ad un prezzo sostenuto rispetto alle ben più note alternative Apple e Samsung.

Huawei, ZTE e China Mobile sono strettamente coinvolte nello sviluppo della tecnologia 5G, che include l'impostazione e la progettazione di standard tecnici internazionali. Queste società si sono ritagliate un ruolo notevole in molte associazioni e organizzazioni internazionali legate al settore delle telecomunicazioni, industria che ha un ruolo centrale nella strategia di Pechino *Made in China 2025*. Come vedremo in seguito la Cina vuole incrementare le sue esportazioni di prodotti ad alto valore aggiunto verso l'Europa tramite le nuove rotte commerciali che si svilupperanno lungo la Via della Seta (Xie, 2015).

2.1.3 – Affrontare il problema della sovrapproduzione

Durante la crisi finanziaria del 2008, il Governo Cinese ha lanciato il più grande programma di incentivi della storia recente per evitare la recessione facendo salire paurosamente i prezzi delle materie prime. Anche se il programma fu efficace, uno dei suoi effetti collaterali fu la creazione di una grande eccedenza produttiva in molti settori industriali dall'acciaio al cemento. Per esempio la produzione annua di acciaio della Cina aumentò dai 512 milioni di tonnellate nel 2008 agli 803 milioni di tonnellate del 2015, per intenderci i 300 milioni di tonnellate di differenza sono più della somma della produzione annua degli USA e dell'Unione Europea (World Steel Association, 2016).

Far fronte alla sovrapproduzione è diventata una delle priorità in campo economico per il Governo Cinese poiché avrà effetti negativi sui profitti delle imprese e aumenterà il livello di indebitamento rendendo il sistema finanziario più vulnerabile. Molte imprese statali di settori caratterizzati da sovrapproduzione si sono indebitate pesantemente durante la crisi finanziaria e il rallentamento dell'economia cinese, le difficili richieste internazionali e la saturazione dei canali di fornitura hanno ridotto drasticamente i profitti di queste imprese che si sono trovate prossime al fallimento e proprio questi cattivi prestiti hanno messo in crisi il sistema finanziario cinese.

Il Governo Cinese per far fronte al problema della sovrapproduzione aveva annunciato alcune manovre importanti come il licenziamento di 1,8 milioni di lavoratori dall'industria dell'acciaio e dell'estrazione del carbone (Cai, 2016). L'OBOR può essere quindi visto come un'altra soluzione per i policymakers cinesi di risolvere il problema della sovrapproduzione, esportando l'eccedenza produttiva cinese verso i paesi limitrofi delineando l'importanza del progetto come una strategia per aumentare le esportazioni cinesi in settori che risultano essersi saturati (Clover, Hornsby, 2015). Tuttavia ad oggi i progetti legati all'OBOR sono troppo piccoli per assorbire la produzione cinese in eccesso per questo l'obiettivo di Pechino è quello di trasferire interi impianti di produzione, concetto chiaramente espresso dal premier cinese Li Keqiang ai leader dell'ASEAN durante l'incontro del 2014 a Myanmar:

“Abbiamo tanto materiale in eccesso per produrre acciaio, cemento e vetro pieghevole per il mercato cinese. Si tratta di materiale di buona qualità e vogliamo che le imprese trasferiscano questa capacità di produzione in eccesso attraverso Investimenti Diretti Esteri verso i paesi membri dell'ASEAN che ne hanno bisogno per costruire le loro infrastrutture. Questi beni dovrebbero essere prodotti localmente dove sono richiesti”.

Il presidente della *China Development Bank*, Hu Huaibang, la fonte di finanziamento principale dei progetti OBOR, affermò che uno degli obiettivi principali dell'OBOR è quello di aiutare la Cina a promuovere riforme strutturali economiche e migliorare la propria industria per allontanarsi dal modello di produzione di massa a basso prezzo:

“Da un lato, dovremmo gradualmente trasferire la nostra produzione a basso contenuto tecnologico verso altri paesi e alleviare la pressione sulle industrie che soffrono di un problema di eccesso di capacità produttiva. Al tempo stesso, dovremmo sostenere le industrie competitive come l'ingegneria edile, la ferrovia ad alta velocità, la produzione di energia elettrica, la costruzione di macchinari e le telecomunicazioni”.

Viene quindi spontaneo chiedersi se effettivamente questa iniziativa cinese produrrà effetti importanti nel ricollocare la produzione cinese in eccedenza presso altri paesi coinvolti nell'OBOR al fine di ridare stabilità ai settori industriali cinesi attualmente in sovrapproduzione e aiutare i paesi meno sviluppati, destinatari di queste risorse, a costruire la loro industria di base. Ne è pienamente convinto il presidente del Silk Road Fund, Jin Qi, che in una delle sue dichiarazioni in merito all'OBOR ha ricalcato come la Cina attualmente sia al centro della catena produttiva globale e che ha quindi le competenze per aiutare i paesi sottosviluppati ad industrializzarsi (Qi, 2016).

2.2 – L'importanza di Hong Kong: centro finanziario e piattaforma internazionale

Data la vicinanza di Hong Kong alla Cina continentale, la regione amministrativa speciale cinese si è ritagliata nel corso degli anni il suo ruolo importante di canale d'accesso per molte imprese globali verso le città dell'entroterra cinese; allo stesso tempo ha favorito e facilitato gli investimenti in uscita dalla Cina così come il suo graduale inserimento nei mercati internazionali. La Cina ed Hong Kong hanno storici legami economici e di investimenti, sono anche legati dal *Mainland and Hong Kong Closer Economic Partnership Arrangement* che ha incentivato il commercio in vari settori come l'industriale, l'energetico, il tecnologico, quello delle infrastrutture e del turismo. Anche se la costruzione di nuove infrastrutture rappresenta l'aspetto fondamentale dell'OBOR, ci sono altri fattori chiave come l'ottenimento di finanziamenti, la stipulazione di contratti e l'erogazione di servizi per le imprese in cui Hong Kong ha un ruolo importante, soprattutto data la sua caratura internazionale di centro finanziario, e potrà offrire numerose possibilità di finanziamento per i progetti legati all'OBOR ma anche servizi di valutazione dei rischi dei progetti (Wijeratne, Yau, Wong, Rathbone, Ling, Lau, 2017).

Ad oggi Hong Kong è sempre stata la principale piattaforma per gli IDE in uscita dalla Cina, alla fine del 2013 rappresentava il 57,1% degli IDE in uscita dalla Cina, per un totale di 377,1 miliardi di dollari. L'aumento delle operazioni di M&A farà salire la domanda dei rispettivi servizi professionali in Hong Kong ed aumenterà il transito di persone tra i paesi interessati facendo salire anche la domanda per servizi legati alla logistica mondiale, settore in cui HK svolge un ruolo di importanza primaria insieme all'area legata ai servizi finanziari dove può fornire servizi aggiuntivi, tra cui raccolta di fondi, finanziamenti, obbligazioni, asset management, assicurazioni ma anche servirà a Pechino per lanciare lo Yuan come una moneta di scambio a livello globale. Inoltre visto le qualità di centro internazionale di HK, potrà diventare un polo d'attrazione affinché alcune delle principali istituzioni che finanziano il progetto OBOR come la Asian Development Bank, la BRICS New Development Bank ed il Silk Road Fund siano incentivate stabilire delle loro sedi proprio ad HK.

Inoltre HK può avere un ruolo proattivo nel promuovere l'OBOR come una piattaforma volta alla cooperazione, ospitando regolarmente vertici/forum internazionali e lavorando con istituzioni culturali ed educative dei paesi coinvolti nell'iniziativa per promuovere la ricerca, la formazione e gli scambi culturali; potrebbe quindi anche agire come una piattaforma per lo scambio/formazione di personale in settori rilevanti, come la logistica, le infrastrutture e la finanza (HKTDC, 2015).

2.3 – Rischi e benefici associati all’iniziativa OBOR

Come abbiamo visto, la Cina in questa particolare fase di rallentamento della crescita economica ha puntato molto nel portare avanti il progetto OBOR, in quanto ci si aspetta che favorirà molto l’economia del paese così come quella di tutti gli altri partecipanti, tuttavia è anche vero che il percorso presenta anche molti rischi e difficoltà.

I principali benefici associati all’iniziativa per la Cina sono:

- Ripresa della crescita economica del paese tramite maggiori volumi di scambi commerciali e maggior occupazione.
- Possibilità per la Cina di risalire la *value chain* e diventare leader nell’esportazione di beni ad alto valore aggiunto ed alto contenuto tecnologico.
- Aiutare le imprese private, soprattutto dei settori in difficoltà (acciaio, cemento etc.) come le imprese edili che saranno impegnate nella realizzazione dei progetti OBOR.
- La Cina avrà finalmente accesso a scambiare con mercati più piccoli che fino ad ora aveva avuto difficoltà a penetrare.
- Aumento del livello di sicurezza energetica attraverso un più veloce trasporto del gas e del petrolio tramite collegamenti ferroviari e stradali più efficienti.
- Aumentare lo sviluppo delle regioni cinesi dell’entroterra meno sviluppate grazie alla facilitazione nell’accedere ai mercati limitrofi.

I benefici principali associati agli altri Paesi partecipanti:

- I paesi partecipanti avranno maggior accesso al grande mercato cinese ma anche agli altri mercati interconnessi lungo le vie rappresentate dall’OBOR
- I paesi più piccoli e che non hanno uno sbocco sul mare possono trarre vantaggio da una maggiore facilità nel raggiungere gli altri mercati.
- I paesi più piccoli miglioreranno le loro infrastrutture interne grazie a maggiori investimenti della Cina e di altri paesi partner.
- Lo scambio di informazioni, idee e tecnologie tra i paesi partecipanti genereranno uno sviluppo economico sostenibile che stimolerà l’innovazione.
- Abbassamento dei costi di trasporto delle merci tra paesi partecipanti grazie a maggiori economie di scala e disponibilità di infrastrutture migliori.

Mentre i benefici economici saranno enormi sia per la Cina sia per gli altri paesi partecipanti, ci sono anche vari rischi legati all'iniziativa:

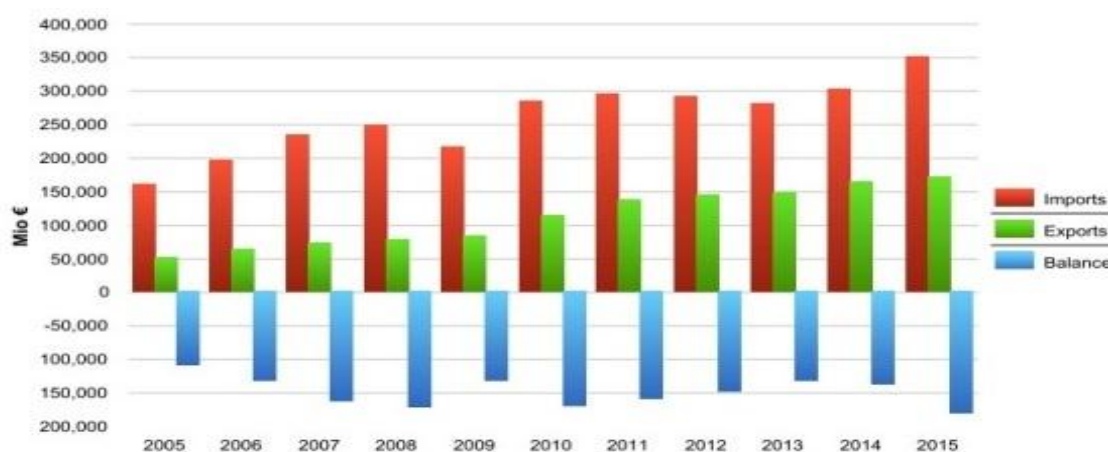
- La Cina potrebbe usare l'OBOR per esportare ai paesi più piccoli la sua eccedenza produttiva di acciaio, cemento ed altri materiali verso i mercati più piccoli danneggiando i loro settori produttivi e facendo concorrenza alle imprese locali.
- Molti dei paesi interessati sono classificati come inaffidabili dalle principali agenzie di rating e quindi presentano un alto livello di rischio correlato alla possibilità che questi prestiti non vengano mai devolti ai finanziatori dei progetti.
- Molti paesi lungo il progetto OBOR sono caratterizzati da situazioni di conflitti interni e da una governance scadente quindi queste instabilità interne aumentano i costi associati al trasporto ed al lavoro.
- Grandi quantità di investimenti potrebbero generare squilibri macroeconomici ed alti disavanzi di bilancio nelle economie più piccole.
- Ci sono anche dei rischi sociali ed ambientali, poiché i progetti infrastrutturali potrebbero spostare comunità insediate lungo le nuove vie di trasporto ma anche portare all'inquinamento ambientale.

La domanda più importante tuttavia permane, ed è la sostenibilità del modello di sviluppo proposto che mira all'aumento dei traffici commerciali tra le regioni lungo la Via della Seta tramite l'aumento della connettività grazie alla costruzione di un grande numero di infrastrutture (di mare e terra) che richiedono però ingenti finanziamenti da parte sia del settore pubblico che da quello privato, ci sono per esempio troppe complicazioni logistiche e finanziarie nel portare avanti l'OBOR. Vanno inoltre risolte le questioni territoriali e le dispute marittime per portare avanti i lavori, c'è anche un grande divario tra ciò che il settore pubblico può prestare e cosa può apportare il settore privato per finanziare l'OBOR, senza contare che una improvvisa tensione politica tra i paesi partecipanti può fermare i lavori in qualsiasi momento. L'iniziativa ha chiaramente il potenziale di alterare il mercato euroasiatico attuale e portare grandi benefici economici ma può anche migliorare la cooperazione tra i paesi coinvolti, creando un clima favorevole di crescita economica nella regione euroasiatica (Frost & Sullivan, 2017).

Capitolo 3

Il ruolo dell'UE: opportunità e minacce legate all'OBOR

Durante le quattro decadi da quando nel 1975 la Comunità Economica Europea e la Cina hanno instaurato le prime relazioni bilaterali entrambe sono cambiate profondamente: la Cina è diventato il paese con l'economia più grande in termini di parità di potere d'acquisto, mentre la CEE si è trasformata nell'Unione Europea, il più grande mercato unico al mondo con una valuta comune e libertà di movimento di beni, capitali, servizi e persone. Alla luce di questo processo è risultato inevitabile che l'UE sia diventato il principale partner commerciale della Cina e che a sua volta sia diventato il secondo mercato destinatario delle esportazioni europee ma anche la fonte principale di importazioni verso l'UE (figura 9). Nonostante questi grandi risultati restano comunque ampi margini di miglioramento per massimizzare i benefici derivanti dal loro rapporto come per esempio per quanto riguarda il commercio e gli investimenti, la cooperazione industriale o la riduzione dell'inquinamento globale (Garcia Herrero, 2017). Il seguente capitolo si pone come obiettivo quello di sondare le implicazioni che potrebbe avere l'iniziativa cinese nel riscrivere i rapporti con l'UE e quali sono i paesi comunitari maggiormente interessati definendo l'importante ruolo dell'Italia al centro del programma di sviluppo infrastrutturale.



Source: European Commission, Eurostat Comext

Figura 9 Flussi commerciali e bilancia dei pagamenti tra UE e Cina (European Commission)

3.1 – L'importanza dell'OBOR per ridisegnare i rapporti tra UE e Cina

Negli ultimi anni i rapporti politici, diplomatici e commerciali tra Cina e L'UE sono stati abbastanza stabili, in particolare dopo l'ultima crisi finanziaria la presenza di imprese cinesi in Europa è aumentata sempre più, permettendo così alla cooperazione tra le due parti di estendersi, arrivando a toccare vari settori economici. L'ultimo tassello della cooperazione UE-Cina è rappresentata proprio dal progetto cinese OBOR che il Governo Cinese considera complementare ai piani nazionali dei paesi europei per lo sviluppo delle infrastrutture ed il miglioramento delle connessioni interne all'Europa.

Anche prima che si iniziasse a trattare riguardo all'OBOR, la Cina e l'UE regolarmente instauravano dialoghi per aumentare la connettività tramite progetti riguardanti la costruzione di ferrovie, lo sviluppo dei trasporti marittimi e quelli via aerea ma anche riguardo a temi come l'abbassamento delle barriere doganali. Solo nel marzo del 2014, durante una visita del presidente Xi, l'UE fu ufficialmente inclusa nell'iniziativa ed alcuni progetti riguardanti l'OBOR furono portati a termine molto rapidamente nell'Europa Centrale: fu fondato il meccanismo "16+1", in Grecia vi furono importanti investimenti nel porto di Pireo da parte di una impresa cinese (Cosco), in Germania invece fu ultimata la costruzione della ferrovia Chongqing-Duisburg, tuttavia gli investimenti infrastrutturali sono stati quasi inesistenti in Europa Occidentale/Settentrionale. La Commissione Europea è molto attenta al rispetto delle norme e dei regolamenti comunitari e per questo viene vista dagli investitori cinesi come un possibile ostacolo nel portare avanti progetti funzionali all'OBOR, mentre dal punto di vista dell'UE, legato ai concetti di anti-trust e libero mercato, l'implementazione dell'iniziativa potrebbe risultare problematica sotto molti aspetti, sia legali che finanziari. Il modello cinese per finanziare la costruzione di infrastrutture richiede che lo Stato dia garanzie e che l'appalto sia riservato solo ad imprese cinesi, tuttavia ciò va contro la normativa europea riguardo agli aiuti statali ed agli appalti pubblici che rende molto difficile l'applicazione del modello cinese.

Attualmente due sono le problematiche principali riguardanti la realizzazione di progetti OBOR sul territorio comunitario: la ricerca di progetti concreti su cui instaurare un rapporto cooperativo, la difficoltà da parte degli attori cinesi nell'accettare il ruolo dell'UE nel decidere le regole tramite cui la Cina si impegna in relazioni con i singoli paesi membri. Dato il lento avanzamento della realizzazione dei progetti OBOR in Europa, la Cina si è resa conto del ruolo importante che giocano le Istituzioni Europee nel regolare e coordinare i progetti all'interno dei singoli Stati membri per cui risulta fondamentale che l'UE riconosca ufficialmente l'iniziativa cinese la quale però dovrà conformarsi al quadro normativo europeo.

Per l'UE la cooperazione con la Cina nell'implementazione dell'OBOR avverrà solo se sotto una regolamentazione aperta e trasparente al fine di indirizzare gli investimenti verso obiettivi che rispettano anche le priorità dell'UE, tuttavia l'UE non ha ancora comunicato alcuna strategia integrale come risposta all'impatto dell'OBOR sulle dinamiche regionali, ma sono stati fatti degli importanti passi in avanti per raggiungere un livello più alto di trasparenza: nel settembre 2015 la Commissione Europea ha firmato insieme al Governo Cinese il *Memorandum on the EU-China Connectivity Platform*, un accordo per intensificare le sinergie tra l'iniziativa cinese e il progetto europeo *Trans-European Transport Network* (European Commission, 2015). L'accordo promuoverà la cooperazione in ambiti come quello delle attrezzature, della tecnologia, delle infrastrutture e degli standard di governance e sarà di fondamentale importanza nel coordinare i piani infrastrutturali in Europa ma anche nel inquadrare opportunità d'investimento attraverso l'*European Fund for Strategic Investments* (ETNC, 2016).

3.2 – L'impatto dell'OBOR sulle diverse realtà economiche Europee

Normalmente i singoli Paesi comunitari sono più favorevoli rispetto ai Vertici Europei ad instaurare rapporti con la Cina e con le imprese cinesi, in quanto ritengono i loro investimenti come un'ulteriore apporto di risorse utile per finanziare la crescita e le esportazioni di prodotti europei verso i mercati asiatici e globali ma anche come una soluzione al problema della successione in molte imprese familiari che non riescono a trovare finanziamenti per continuare l'impresa con gli eredi. Si prevede anche che il capitale cinese, opportunamente collocato dagli investitori aziendali possa incentivare lo sviluppo industriale nelle zone più deboli dell'UE, come per esempio le regioni balcaniche occidentali. Per questa ragione, quando fu ufficialmente presentata l'iniziativa "One Belt One Road" molti paesi europei la accolsero con entusiasmo, soprattutto i paesi dell'Europa Orientale, che si trovano al capo estremo della Nuova Via della Seta e che avranno un ruolo di primaria importanza all'interno del progetto di sviluppo cinese in quanto considerato come il mercato finale dei beni cinesi. Tuttavia, l'approccio inclusivo della Cina non significa che l'iniziativa riguarderà in egual misura tutti i Paesi europei, i progetti riguardanti l'OBOR saranno di fatto concentrati in due macro aree europee: l'Europa Centro-Orientale e l'Europa Mediterranea. Tuttavia ci sono alcuni progetti legati all'OBOR che esulano da queste due categorie, come ad esempio l'internazionalizzazione dello Yuan a Londra, viene visto come un progetto molto rilevante per la riuscita dell'Iniziativa proprio per il ruolo di hub finanziario che potrebbe avere la capitale inglese. Ad oggi però sono ancora molte le opinioni divergenti riguardo l'OBOR tra i

paesi UE, uno studio della ETNC del 2016 afferma che la maggioranza dei Governi, che si considerava avessero un'opinione neutrale o abbastanza positiva, considerano il progetto cinese non abbastanza rilevante per il loro Paese e solo alcuni Stati mostrano un forte senso di voler intraprendere il progetto. Ad oggi la risposta più concreta da parte degli Stati Europei è stata quella di associarsi alla AIIB, la banca per lo sviluppo infrastrutturale dell'Asia. Sul lato del settore privato invece, molte imprese Europee hanno risposto positivamente alle nuove opportunità di sviluppo che l'iniziativa cinese ha fatto emergere, si parla per lo più di opportunità legate al mondo dei trasporti e della logistica: sviluppo di porti, ferrovie ma anche servizi logistici. Il processo di privatizzazione del settore dei trasporti pubblici in alcuni paesi dell'Europa Mediterranea offre importanti opportunità di acquisizioni ed investimenti alle imprese cinesi: COSCO ed altre compagnie portuali cinesi stanno investendo molto nei porti marittimi del Belgio, Olanda, Slovenia, Croazia, Portogallo, Lettonia, Lituania, Spagna ed Italia (ETNC, 2016).

3.2.1 – Effetti sull'Europa Settentrionale ed Occidentale

Ad oggi il coinvolgimento dei paesi nordici ed occidentali dell'UE con l'OBOR rimane delimitato alla loro appartenenza alla *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), ma è anche vero che Pechino non considera tali paesi di fondamentale importanza per lo sviluppo della sua iniziativa economica, tuttavia alcuni stati o governi locali sono più coinvolti attivamente in modo da trarre il massimo beneficio dai possibili investimenti cinesi.

Tra i paesi occidentali più interessati all'iniziativa cinese troviamo la Germania, che è probabilmente quello più direttamente interessato giacché sono stati sviluppati, tra Germania e Cina, cinque progetti ferroviari legati all'OBOR (Lipsia-Shenyang, Duisburg-Chongqing, Amburgo-Zhengzhou, Amburgo-Harbin and Norimberga-Chengdu) ed altri progetti simili sono stati pianificati. Il progetto che ha ricevuto più attenzione è la linea ferroviaria Duisburg-Chongqing, per la cui costruzione si sono tenuti regolarmente incontri politico-economici in entrambe le città. Tuttavia se da un lato i treni in partenza dalla Cina sono sempre carichi di merci, soprattutto prodotti elettronici, dall'altro lato per i treni di ritorno verso Chongqing spesso c'è molta difficoltà nel trovare merci a sufficienza, anche per via delle sanzioni europee alla Russia. Fino ad oggi, ad eccezione delle ferrovie, il progetto OBOR in Germania non ha portato molte novità per quanto riguarda altre tipologie di infrastrutture oppure per operazioni M&A o investimenti greenfield ma Berlino vuole integrare la sua politica di

sviluppo all'iniziativa cinese per incrementare la cooperazione e la connettività tra Cina ed UE (Gaspers, 2016).

Molto meno interessata all'iniziativa cinese è la Francia, che non si è mai espressa chiaramente rispetto all'OBOR, ma che presenta alcune regioni che vorrebbero essere più coinvolte, Lione vuole rilanciare il suo ruolo storico, commerciale e politico al interno dell'Europa cercando di attrarre investimenti cinesi ed aprire il vasto mercato cinese alle esportazioni francesi, una prima iniziativa per facilitare tale processo è stata quella di allungare la linea ferroviaria Duisburg-Chongqing fino a Lione. La regione della Normandia invece cerca di attrarre investitori cinesi grazie al suo porto le Havre che presenta collegamenti diretti con Parigi, infatti negli ultimi anni molte regioni e municipalità francesi sono diventate attive nel promuovere i loro vantaggi locali ed il loro tessuto imprenditoriale per attrarre investitori. L'invecchiamento delle infrastrutture francesi e la riduzione delle risorse pubbliche sta generando importanti possibilità per operazioni di privatizzazione, ma sono anche presenti opportunità di investimento nei settori dei trasporti, telecomunicazioni, turismo e farmaceutica. Resta però difficile riscontrare progetti di sviluppo legati all'OBOR, l'unica azione simbolica in questo senso è stato lo *Silk Road Partnership Agreement* siglato nel 2015 tra la compagnia francese di trasporti CMA CGM e la compagnia cinese *China Merchants Holdings International* con il quale la compagnia francese ha ricevuto un credito di 1\$ mld dalla *Export-Import Bank of China* per comprare navi cargo cinesi (Seaman, 2016).

L'Olanda invece figura tra i più importanti partner commerciali europei per la Cina, le cui importazioni rappresentano 1/3 delle importazioni totali che arrivano al porto di Rotterdam e sono di fondamentale importanza per l'economia del Paese. Lo Schipol Airport ha di recente aperto i primi collegamenti diretti con alcune città cinesi e negli ultimi anni ha vissuto un momento di rapida crescita proprio grazie a questa operazione. Ci sono alcune imprese che stanno investendo attivamente in Olanda nei progetti legati all'OBOR, una di loro è la compagnia cinese COSCO (spedizioni) che nel maggio 2016 ha acquisito il 35% delle quote dell'*Euromax Terminal* di Rotterdam, inoltre 3 imprese olandesi di trasporto hanno lanciato una joint venture chiamata *New Silk Way Logistics* che fornirà servizi lungo la linea ferroviaria Duisburg-Chongqing (van der Putten, 2016). Anche se resta ancora incerto l'impatto che avrà la *Brexit* sull'economia inglese, l'impegno del Regno Unito verso l'iniziativa cinese è dei più concreti, nonostante i limiti geografici Londra ha subito risposto positivamente all'iniziativa cinese. Una dimostrazione importante è rappresentata dal fatto che il Regno Unito è stato il primo paese europeo ad associarsi alla AIIB, un chiaro messaggio politico di supporto a Pechino. Il primo obiettivo dietro al coinvolgimento all'iniziativa cinese

è quello di poter favorire le imprese inglesi in particolare quelle operanti nel settore finanziario. Il ruolo proattivo del Regno Unito è una risposta da parte di Londra alla rapida crescita della Cina a livello economico, diplomatico ma anche della sua capacità di influenzare le dinamiche globali (China-Britain Business Council, 2015).

3.2.2 – Opportunità di investimenti strategici per l'Europa Meridionale

Dal momento in cui è stato presentato l'OBOR, Pechino ha sempre mantenuto un atteggiamento proattivo nei confronti dei paesi bagnati dal Mediterraneo proprio perché di estrema importanza per la riuscita dell'iniziativa. Tuttavia come abbiamo potuto vedere, le opinioni rispetto al progetto cinese in Europa sono molte e divergenti, sia a livello nazionale che regionale ma anche tra i rappresentanti dei diversi settori economici, soprattutto quelle che hanno interesse nel commercio euroasiatico sono molto più attive nel promuovere progetti legati all'OBOR.

Attualmente il risultati prodotti dall'iniziativa cinese in questi paesi si possono riassumere in una serie di investimenti strategici mirati verso alcune infrastrutture di indubbia importanza (come il porto di Pireo) che si sono svalutate per via della crisi, non esiste quindi ancora un programma definito di cooperazione tra la Cina ed i paesi e le imprese locali interessati. Tuttavia la crisi finanziaria, il rallentamento dell'economia e la diminuzione delle risorse finanziarie ha aperto la strada della privatizzazione di un numero sempre maggiore di imprese pubbliche di trasporto nei paesi dell'Europa meridionale, come per esempio il già citato investimento da parte della *China Ocean Shipping Company* (COSCO) nel porto del Pireo, in Grecia, con cui la compagnia cinese vuole investire circa 4,3\$ mld nel ristrutturare il porto greco ed esportare più facilmente le materie prime ed i prodotti low cost cinesi verso il continente europeo. Da quando fu firmato l'accordo tra la COSCO e la *Hellenic Republic Asset Development Fund* (HRADF), il Pireo è diventato il porto per container con il tasso di crescita più grande al mondo, passando dal poter gestire 0,88 milioni di TEU nel 2010 ai 3,36 milioni di TEU nel 2015. Nonostante la realizzazione del progetto OBOR legato al Pireo, che rappresenta un fattore chiave nella relazione bilaterale tra Cina e Grecia, non è stata sviluppata ancora una chiara strategia tra le due parti per cooperare ad altri progetti OBOR (Tonchev, 2016).

Tanto il governo spagnolo come le grandi società spagnole hanno mostrato interesse nell'OBOR, specialmente per quanto riguarda tre settori: l'edile e gestione di grandi infrastrutture, turismo culturale ed esportazione di prodotti alimentari. Finora, il progetto più

sviluppato correlato a OBOR in Spagna è il collegamento ferroviario tra Yiwu e Madrid che passa attraverso Kazakistan, Russia, Bielorussia, Polonia, Germania e Francia ed inoltre è la ferrovia più lunga al mondo. Diversamente dalla ferrovia di Chongqing-Duisburg, quella di Yiwu-Madrid trasporta principalmente merci a basso valore aggiunto, ad esempio: giocattoli, cancelleria e altri beni di basso costo inviati dalla Cina, mentre l'olio di oliva, succo di frutta e cibo sono esportati dalla Spagna. Le sanzioni economiche russe sull'UE rendono difficile esportare prodotti agricoli dall'UE verso la Cina e pertanto la ferrovia non è ancora in grado di essere auto-redditizia. Altri progetti OBOR che riguardano i porti spagnoli del Mediterraneo sono in fase di pianificazione, in particolare sono stati fatti alcuni investimenti da gruppi cinesi nel BEST (Barcelona Europe South Terminal). Per quanto riguarda il turismo culturale, Valencia è stata etichettata come la "Città della seta". Insieme ad altre città storiche spagnole, Valencia potrebbe attirare più turisti asiatici, in particolare cinesi, nel prossimo futuro (Esteban, 2016).

Anche se le autorità portoghesi non hanno fatto alcuna dichiarazione che indichi una strategia ufficiale riguardo l'OBOR, ciò non ha tolto l'interesse della Cina nel rendere il Portogallo partecipe allo sviluppo della Via della Seta marittima. Negli ultimi cinque anni, grazie alla posizione pro-privatizzazione del governo portoghese, i flussi di IDE in arrivo dalla Cina sono aumentati notevolmente, si tratta per lo più di investimenti strategici che possono aiutare la Cina ad espandersi nei mercati africani e latinoamericani. Dalla Cina il Portogallo è considerato fondamentale per migliorare le connessioni tra Cina, Europa occidentale e l'Africa come dimostrato dalla recente visita al porto di Sines di una delegazione cinese del Ningbo-Zhoushan in cerca di opportunità di investimento (Rodrigues, 2016).

3.2.3 – L'Europa centrale ed orientale: il ruolo del accordo "16+1"

Il meccanismo denominato "16+1" è una piattaforma creata nell'aprile 2012 dalla leadership cinese in cerca di un più forte collegamento tra la Cina ed i 16 paesi CEE (Central and Eastern European countries) ossia: Albania, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Romania, Serbia, Repubblica slovacca e la Slovenia. Secondo questo approccio, la Cina ed i 16 CEE stanno collaborando per aumentare il volume degli scambi grazie ad un programma di credito speciale di 10 miliardi di dollari fondato nel 2012. I primi paesi a farne uso sono stati l'Ungheria e l'Albania che hanno richiesto un prestito rispettivamente per 1,2 miliardi di euro e per 240 milioni di euro (ECRAN, 2014). Il driver principale del nuovo focus della Cina è la

crisi dell'eurozona e la promettente performance di crescita dei paesi CEE. Il commercio tra la Cina ed i paesi CEE ha raggiunto un volume pari a 56,2 miliardi di dollari nel 2015, + 28% rispetto al 2010.

Gli investimenti cinesi nei 16 paesi CEE hanno superato i 5 miliardi di dollari, mentre le nazioni CEE hanno investito più di 1,2 miliardi di dollari in Cina. Per quanto riguarda i flussi commerciali, i paesi CEE importano dalla Cina prodotti ad alto contenuto tecnologico e vi esportano prodotti low-tech o materie prime. Dal punto dei 16 paesi CEE, l'iniziativa OBOR viene vista come un'integrazione ad hoc al precedente progetto di sviluppo economico regionale rappresentato dal meccanismo 16+1. Con la stessa logica, molti progetti precedentemente concordati sono stati etichettati come OBOR più tardi. I paesi CEE hanno dimostrato che essi sono in grado di adottare una politica attiva di cooperazione con la Cina e paesi come la Serbia e la Romania, dopo aver ospitato vertici del gruppo 16+1, hanno osservato un maggior interesse da parte degli investitori stranieri soprattutto rispetto a progetti infrastrutturali. A causa di problemi legati alle normative comunitarie il credito cinese sono stati per lo più utilizzati da paesi non membri dell'UE che sono serviti a finanziare progetti nell'area balcanica: in Bosnia ed Erzegovina per la costruzione di una centrale termica, in Macedonia sono state costruite nuove autostrade, in Serbia è stato costruito un ponte sopra il Danubio (PÍSM, 2016). Ad oggi il progetto infrastrutturale OBOR più importante in questa area è rappresentato dalla ricostruzione della linea ferroviaria fra Budapest e Belgrado in mano ad un consorzio tra la *China Railway Group*, la *China Railway Corporation* e le ferrovie di stato ungheresi.

Il progetto è stato inizialmente concordato nel 2013 e si sarebbe dovuto completare entro la fine del 2017. Tuttavia, alla fine del 2016 sono stati fatti pochi progressi a causa anche della crescente preoccupazione rispetto all'innalzamento del debito pubblico ungherese causato da un prestito di 1,9 miliardi di dollari da parte della Export-Import Bank of China. Inoltre, poichè il Consorzio è stato fondato tramite un accordo intergovernativo e non secondo le regole comunitarie rispetto agli appalti pubblici, la Commissione Europea ha avviato il procedimento di infrazione preliminare contro l'Ungheria bloccando di fatto i lavori. Nel recente summit di Riga è stato deciso che il Consorzio annuncerà una gara d'appalto pubblico rivolta alle imprese edili. Il paese ha anche la possibilità di essere una delle prime 16 CEE in condurre un importante progetto dell'OBOR, ma oltre la ferrovia Belgrado-Budapest, l'Ungheria finora ha dimostrato piuttosto scarso interesse per le aziende cinesi in altri domini come quelli delle infrastrutture, industria e investimenti.

Un altro importante progetto di OBOR è la collaborazione portuale “Adriatico-Baltico-Mar Nero”, annunciata in occasione del summit di Suzhou nel 2015 che mira ad integrare lo sviluppo dei porti, inclusi quelli nell'entroterra, così come centri logistici, zone economiche e vie di trasporto nelle regioni correlate. Ancora in fase di pianificazione è considerato complementare per lo sviluppo delle vie di trasporto terrestri pensate nell'ambito dell'iniziativa OBOR. Polonia, Ungheria e Slovacchia sono stati tra i primi paesi a firmare un memorandum con la Cina riguardante l'OBOR. In Polonia (una delle principali economie della CEE) l'OBOR è percepito come un'opportunità per espandere le esportazioni verso la Cina e per attirare investimenti cinesi al fine di migliorare le infrastrutture locali e promuovere la re-industrializzazione di alcune regioni economicamente depresse.

Nel summit tra la Cina ed il CEE a novembre del 2016, con il rilascio della dichiarazione di Riga, i leader della Cina e del CEE hanno deciso di migliorare ulteriormente la cooperazione e aumentare la libertà di circolazione delle persone. Le linee guida di Riga sono un chiaro tentativo di trovare una sinergia fra il 16+1 e relazioni UE-Cina., sollecitando che i progetti di infrastrutture riguardanti la logistica nell'ambito dell'iniziativa OBOR sono in linea con la piattaforma di connettività UE-Cina e con il piano di investimenti per l'Europa. Potenzialmente, la combinazione tra attrezzature cinesi, tecnologia europea ed i mercati CEE potrebbe diventare un importante modello di cooperazione tra paesi CEE e la Cina. A tal fine, è stato istituito un fondo di investimento di 10 miliardi di euro nel corso del summit (con l'obiettivo di arrivare a 50 miliardi di euro in totale), che sarà finanziato dalla banca cinese ICBC e potrà dare un grande impulso alla realizzazione di progetti infrastrutturali legati all'OBOR in quei paesi che difficilmente sarebbero in grado di finanziare certi progetti solo con risorse proprie (Szcudlik, 2015).

3.3 – Il ruolo dell’Italia come hub europeo dell’OBOR

Situata nel punto di mezzo del Mar Mediterraneo, che è considerato dalla Cina il capolinea della *21st Century Maritime Silk Road*, l’Italia è considerata dai leader cinesi di vitale importanza per il successo dell’OBOR. I porti italiani e le connessioni ferroviarie ai mercati dell’Europa centrale, settentrionale ed orientale sono diventate negli ultimi anni un focus molto importante sia per il Governo italiano che per gli investitori cinesi, che sono ansiosi di poter sviluppare queste opportunità legate al mondo della logistica e delle infrastrutture per promuovere lo sviluppo della Via della Seta Marittima. Anche se i media locali e lo Stato italiano non si sono interessati particolarmente all’iniziativa cinese, alcune grandi società si sono posizionate in prima linea per promuovere il coinvolgimento dell’Italia nell’OBOR, una di queste è proprio la Pirelli che nel 2015 è stata acquistata dalla *China National Chemical Corporation* per 7,7\$ mld grazie anche alla partecipazione del Silk Road Fund, un fondo creato appositamente dalla Cina per promuovere lo sviluppo dell’OBOR. Attualmente le imprese operanti nei settori della logistica e delle infrastrutture sono quelle che potrebbero beneficiare di più dai progetti OBOR e proprio per questa ragione stanno facendo molta pressione sul Governo Italiano affinché aumenti il suo coinvolgimento nell’iniziativa cinese. Una iniziativa in particolare ha attratto l’attenzione da parte degli investitori cinesi e di quelli italiani sin dal 2015, si tratta di un’iniziativa che riguarda i 5 maggiori porti del Adriatico (Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria e Fiume) e che rappresenta il progetto italiano più importante in funzione all’OBOR (Casarini, 2016).

“L’alleanza dei 5 Porti” è finanziata sia dal Governo Italiano che dal Governo Cinese, ma anche da alcune imprese statali cinesi particolarmente interessate, se ne parlò per la prima volta durante il *Forum of Cooperation of Silk Road Cities* tenutosi a Venezia il 23 luglio 2015 dove ottenne subito un grande successo. Il progetto dei 5 Porti include i porti italiani di Venezia, Trieste e Ravenna, il porto sloveno di Capodistria e quello croato di Fiume, tutti porti membri dell’Associazione dei Porti del Nord Adriatico (NAPA). Il Consorzio vuole attrarre, e servire, le grandi navi cargo che arrivano nel Mediterraneo direttamente dalla Cina attraverso il Canale di Suez ed ha il pieno supporto del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero degli Affari Esteri. Il piano è quello di creare un sistema di attracco offshore/onshore, costruendo una piattaforma multimodale di grandi dimensioni al largo della città portuale di Malamocco, vicino a Venezia. La piattaforma una volta operativa sarà capace di gestire all’anno circa 3 milioni di TEU (misura standard di volume nel trasporto dei container) per fare un paragone ad oggi la capacità totale dei porti italiani è di 6 milioni di TEU. A terra, il progetto include anche la costruzione di cinque terminali di scarico merci: tre

in Italia (Marghera, Ravenna e Trieste), uno in Slovenia (Capodistria) ed uno in Croazia (Fiume). Una volta completata l'iniziativa darà forma ad un network portuale nel Nord Adriatico capace di servire le grandi navi cargo in arrivo dalla Cina e ridurrà il tempo di trasporto delle merci verso i mercati europei, attualmente il viaggio da Shanghai al Nord Adriatico è di 13840 km mentre quello da Shanghai ad Amburgo di ben 17704 km, un viaggio che richiede circa otto giorni in più di navigazione. Il progetto costerà all'incirca 2,2€ miliardi, di cui 350€ milioni sono stati già preventivati dal Governo italiano per iniziare i lavori di costruzione della piattaforma di attracco al largo di Venezia e per costruire le infrastrutture di servizio alle navi cargo in arrivo verso i cinque porti membri del NAPA (Casarini, 2016).

Gli investitori cinesi hanno già mostrato molto interesse nel progetto dei cinque Porti, in particolare i soggetti più attivi sono: le autorità portuali di Shanghai e Ningbo, la *China Communications Construction Group* (CCCCG, la sesta impresa mondiale che opera nel settore delle infrastrutture) e la *Industrial and Commercial Bank of China* (ICBC) che ha recentemente aperto delle succursali in Italia ed ha definito delle modalità di finanziamento alle imprese cinesi ed italiane che si impegnano nella realizzazione di progetti OBOR. Il progetto dei Cinque Porti vuole offrire un'alternativa alle navi cargo cinesi più comoda rispetto a quella che passa per il Pireo e quindi deve attraversare i Balcani, a tal fine il Governo Italiano sta incrementando le sue connessioni ferroviarie tra i porti italiani membri della NAPA ed i mercati del Centro-Nord Europa. Nel giugno 2016 fu inaugurata una linea ferroviaria transalpina tra Italia e Svizzera che passa attraverso il tunnel di San Gottardo, il cui completamento ha ridotto notevolmente il tempo di trasporto tra Italia e Germania e darà un vantaggio competitivo ai porti italiani rispetto a quelli del Pireo, di Istanbul, di Rotterdam ed Amburgo (Sanfilippo, 2014).

Conclusione

L'iniziativa cinese One Belt One Road è senza dubbio il progetto di politica estera più ambizioso degli ultimi anni da quando nel 1947 fu attuato il Piano Marshall. Si tratta di un progetto che ha come scopo rivitalizzare quella vasta area geografica rappresentata dalla Via della Seta, aumentando le connessioni via terra via mare tra tutti i paesi coinvolti e che favorirà direttamente e l'aumento dei flussi commerciali nella regione.

Lo sviluppo di questa proposta sarà di grande aiuto a quelle regioni (specialmente ai paesi dell'Asia centrale), che per ragioni geografiche sono prive di un accesso diretto al mare, ma che grazie a progetti infrastrutturali come la costruzione di ferrovie, autostrade e porti potranno avere più facile accesso ai mercati globali.

Per quanto concerne la Cina, sono abbastanza note le sue mire geopolitiche. Il piano servirà sicuramente per legare a Pechino, politicamente ed economicamente, molti dei paesi coinvolti, soprattutto quelli che per sviluppare progetti OBOR faranno uso dei finanziamenti cinesi. Non va tuttavia sottovaluto l'impatto positivo che genererà tale iniziativa sull'economia interna cinese che attualmente si trova in un periodo di crisi strutturale dovuta alla transizione da un'economia votata alla produzione massiccia di beni low-cost per l'esportazione ad una più votata verso il mercato interno, verso il settore terziario ma anche verso la produzione di beni ad alto contenuto tecnologico.

L'Unione Europea come abbiamo visto non ha ancora dato una chiara risposta di sostegno politico-economico all'OBOR, se non quella di essersi associata alla *Asian Infrastructure Investment Bank* come segno di voler aumentare la cooperazione e comunicazione con Pechino.

Per quanto riguarda invece i singoli paesi membri, la questione è più articolata; la Germania, l'Olanda, l'Ungheria, la Grecia e l'Italia sono tra i paesi più interessati. Tuttavia, anche in questo caso non si è ancora definita una chiara strategia per la realizzazione di progetti infrastrutturali legati all'OBOR.

L'Italia comunque, potrebbe potenzialmente ricoprire (grazie ai suoi porti sull'Adriatico), un ruolo di piattaforma logistica europea per le esportazioni cinesi che arrivano in Europa attraverso il ramo marittimo dell'OBOR denominato *21st Century Maritime Silk Route*.

L'UE si trova quindi ad una sorta di bivio: o intraprendere questo progetto di sviluppo colossale promosso dalla Cina, che seppure ha una normativa rispetto alla concorrenza ed agli appalti pubblici molto lontana e contraria da quella comunitaria, può sicuramente diventare il partner commerciale più importante, oppure restare ancora ancorati agli Stati Uniti in attesa che forse il TTIP venga ripreso in considerazione dall'amministrazione di Trump.

Bibliografia e Sitografia

BREZNITZ, DAN. MURPHREE, MICHAEL., 2013. “The Rise of China in Technology Standards: New Norms in Old Institutions”, [online]. Disponibile su <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/RiseofChinainTechnologyStandards.pdf>.

CAI, PETER., 2016. “Curbs on Coal and Steel will Test Beijing’s Resolve”, *The Australian*, 19 January 2016

CAI, PETER., 2017. *Understanding China’s Belt and Road Initiative* [online]. Lowy Institute for International Policy [online]. Disponibile su [https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative WEB 1.pdf](https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20WEB%201.pdf), 10-11

CASARINI, NICOLA., 2016. OBOR and Italy: Strengthening the Southern Route of the Maritime Silk Road. *ETNC, 2016* [online]. Disponibile su http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf , 38-40

CASARINI, NICOLA., 2016. When All Roads Lead to Beijing: Assessing China’s New Silk Road and its Implications for Europe. *The International Spectator* , Vol. 51 , Iss. 4, 2016

CHINA- BRITAIN BUSINESS COUNCIL, 2015. “One Belt, One Road” [online]. Disponibile su <http://www.cbcc.org/sectors/one-belt,-one-road/>.

CHINA- BRITAIN BUSINESS COUNCIL, 2016. “China-Britain Belt and Road Case Studies Report: Global Partnership in Action”.

CHINADAILY, 2017. “More PPP projects implemented as China seeks infrastructure funding” [online]. Disponibile su http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/04/content_30348171.htm

CLOVER, CHARLES. HORNSBY, LUCY., 2015., “China’s Great Game: Road to a New Empire”. [online] *Financial Times*, 13 October 2015. Disponibile su <https://www.ft.com/content/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644>

CNBC, 2016. “China, India tussle for influence as Sri Lanka develops” [online]. Disponibile su <https://www.cnbc.com/2016/04/24/global-opportunities-china-india-tussle-for-influence-as-sri-lanka-develops.html>

- ESTEBAN, MARIO. OTERO-IGLESIAS, MIGUEL., 2016. Spain: Looking for Opportunities in OBOR. *ETNC, 2016*[online]. Disponibile su http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf , 56-59
- EUROPEAN COMMISSION, 2015. “*Investment Plan for Europe goes global: China announces its contribution to #investEU2*” [online]. Disponibile su http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5723_it.htm
- FANG, T.S., 2016. *Relationship between Logistics and Economic Growth on the Silk Road Economic Belt. Technology and Investment*, 7, 135- 142. [online]. Disponibile su <http://dx.doi.org/10.4236/ti.2016.74015>
- FARCHY, JACK. KYNGE, JAMES. CAMHBELL, CHRIS. BLOOD, DAVID., 2016. One belt, one road: A ribbon of road, rail and energy projects to help increase trade. *FINANCIAL TIMES* [online]. Disponibile su <https://ig.ft.com/sites/special-reports/one-belt-one-road/>
- FROST & SULLIVAN., 2017. The One Belt One Road Initiative and its Implications for China and the Rest of the World [online]. Disponibile su <https://ww2.frost.com/frost-perspectives/one-belt-one-road-initiative-and-its-implications-china-and-rest-world/>
- GACC, 2014. [online]. Disponibile su <http://english.customs.gov.cn/>
- GARCIA-HERRERO, ALICIA. KWOK K, C. XIANGDONG, LIU. SUMMERS, TIM. YANSHENG, ZHANG., 2017 “*EU–China Economic Relations to 2025 Building a Common Future*” [online]. Disponibile su <https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/publications/research/2017-09-13-eu-china-economic-relations-2025-garcia-herrero-kwok-liu-summers-zhang-final.pdf>, IV
- GASPERS, JAN., 2016. Germany and the ‘Belt and Road’ Initiative: Tackling Geopolitical Implications through Multilateral Frameworks. *ETNC, 2016*[online]. Disponibile su http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf, 24-29
- GOODMAN, DAVID SG., 2015. *Handbook of the Politics of China* (Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015), 198.
- GUAN, YOUQING., 2015. “One Belt and One Road: The Fourth Wave of Investment”, *CITIC Press*
- GUO, JIANWEI., 2015. “Xinjiang’s Financial Services Industry Supports Strategic Development of ‘Silk Road Economic Belt’”

HARDING, ROBIN, TOM MITCHELL., 2015. Rail Battle between China and Japan Rushes Ahead at High Speed, *Financial Times*, 20 December 2015 [online]. Disponibile su <https://www.ft.com/content/c28fe2e8-a6fe-11e5-9700-2b669a5aeb83>

HKTDC, 2015. "One Belt, One Road" Initiative: The Implications for Hong Kong [online]. Disponibile su <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/One-Belt-One-Road-Initiative-The-Implications-for-Hong-Kong/rp/en/1/1X000000/1X0A23WV.htm>

KROEBER, ARTHUR., 2015. "The Never-ending Slowdown", *China Economic Quarterly*, novembre 2015.

LE VINE, STEVE., 2015. "China is building the most extensive global commercial-military empire in history" *QUARTZ* [online]. Disponibile su <https://qz.com/415649/china-is-building-the-most-extensive-global-commercial-military-empire-in-history/>

LIN, J. Y. Zhang, F., 2015. Sustaining growth of the People's Republic of China. *Asian Development Review*, 1(32), 31–48.) [online]. Disponibile su https://www.researchgate.net/publication/281653896_Sustaining_growth_of_the_People's_Republic_of_China

LU, SHA., 2015. *Li Keqiang's 'High-Speed Rail Diplomacy* [online]. Disponibile su http://news.xinhuanet.com/finance/2015-11/26/c_128469565.htm.

LU, RUQUAN., 2015. One Belt and One Road, China On the Oil Road, *Caixin*, 6 July 2015.

MCKINSEY, 2012. "Urban World: cities and the rise of consuming class" [online]. Disponibile su

https://www.canback.com/files/2013_MGI_Urban_World_Consuming_Class_Report.pdf, 17

MFAC, 2014. "Foreign Ministry Spokesperson Hong Lei's Regular Press Conference on June 6, 2014" [online]. Disponibile su

http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1163054.shtml

CHINA STATISTICAL YEARBOOK ON SCIENCE AND TECHNOLOGY, 2016.

Disponibile su <http://www.stats.gov.cn/english/>

NDRC, 2015. "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road" [online]. Disponibile su

http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

- PERKINS, D. H. 2015. *Understanding the slowing growth rate of the People's Republic of China*. *Asian Development Review*, 32(1), 1–30 [online]. Disponibile su http://www.mitpressjournals.org/doi/pdf/10.1162/ADEV_a_00040
- QI, JIN., 2016. *Qi's speech in Hong Kong on 18 May 2016 at Belt and Road Summit* [online]. Disponibile su <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html>
- REUTERS, 2016. “China's CCCC to resume Sri Lanka port project after 1-year suspension” [online]. Disponibile su <https://www.reuters.com/article/sri-lanka-china-portcity/chinas-cccc-to-resume-sri-lanka-port-project-after-1-year-suspension-idUSL3N16N4H3>
- RODRIGUES, CARLOS., 2016. Portugal and OBOR: Welcoming, but Lacking a Strategy. *ETNC, 2016* [online]. Disponibile su http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf, 49-52
- SANFILIPPO, NICOLA., 2014. “Chinese Investments in Italy: Facing Risks and Grasping Opportunities”, *IAI Working Papers*, 14:19, 19–20 December,[online]. Disponibile su <http://www.iai.it/en/node/2375>.
- SEAMAN, JOHN., 2016. France: On the Periphery of China's New Silk Roads, *ETNC, 2016* [online]. Disponibile su http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf, 21-23
- SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION, 2017. “Sustainable development is impossible to secure without providing security.” [online]. Disponibile su <http://eng.sectsco.org/news/20170218/220327.html>
- SILK ROAD BRIEFING, 2017. “Moody's Rates Belt and Road Initiative “Overall Credit Positive” but Warns China Of Risks” [online]. Disponibile su <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/21/moodys-rates-belt-road-initiative-overall-credit-positive-warns-china-risks/>
- SILK ROAD BRIEFING, 2017. “Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements” [online]. Disponibile su <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8-trillion-in-capital-requirements/>
- SILK ROAD BRIEFING, 2017. “Who is Financing the New Economic Silk Road?” [online]. Disponibile su <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/21/financing-new-economic-silk-road/>

- SZCZUDLIK, JUSTYNA., 2015. “One Belt, One Road”: Mapping China’s New Diplomatic Strategy. *PiSM* [online]. Disponibile su http://www.pism.pl/files/?id_plik=20062
- TERMINE LORENZO, 2017. “Le sfide future della Cina” [online]. Disponibile su <http://www.geopolitica.info/le-sfide-future-della-cina/>
- THE ECONOMIST, 2016. “Rich province, poor province The government is struggling to spread wealth more evenly” [online]. Disponibile su <https://www.economist.com/news/china/21707964-government-struggling-spread-wealth-more-evenly-rich-province-poor-province>
- TIAN, W., YU, M., Zhang, F., 2016. The exceptional performance of Chinese outward direct investment firms. *China Economic Journal*, 9(2), 209–219 [online]. Disponibile su <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17538963.2016.1172783>
- TONCHEV, PLAMEN., 2016. One Belt, One Road’ Projects in Greece: A Key Driver of Sino–Greek Relations. *ETNC, 2016* [online]. Disponibile su http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf, 30-34
- VAN DER PUTTEN, FRANS-PAUL., 2016. The Netherlands and the New Silk Road: Threats and Opportunities resulting from Changing Trade Routes. *ETNC, 2016* [online]. Disponibile su http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf, 41-44
- WALLSTREETCN., 2015. *Estimated China's firstquarter GDP growth in 2015 at 4.9%, 4.6%, 4.0% and 3.8%* [online]. Disponibile su (<http://wallstreetcn.com/node/218370>)
- WANG, WEN., JIA, JINJING., 2016. China Dream: Still coming true. *ISPI REPORT* [online]. Disponibile su http://www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto_Cina_2016/Rapporto_cina_2016.pdf , 101
- WANG, XIAOLU., YU, WENJING., FAN, GANG., 2016. A Progress Report on Eight Years of China’s March Towards the Free Market Economy, *Caijing Magazine*, 11 April 2016, 20.
- WANG, ERDE., 2015. The Seamless Integration between Made in China 2025 and One Belt and One Road. *21st Century Business Herald* [online]. Disponibile su <http://finance.sina.com/gb/experts/sinacn/20150520/17031264782.html>.
- WANG, WEN., JIA, JINJING., 2016. China Dream: Still coming true. *ISPI REPORT* [online]. Disponibile su

http://www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto_Cina_2016/Rapporto_cina_2016.pdf , 95-96-97-98

WIJERATNE, DAVID., YAU, JOSHUA., WONG, GABRIEL., RATHBONE, MARK., LING-NEU, BOON., LAU, STELLA., 2017. Realising opportunities along the Belt and Road June 2017. *PwC Growth Markets Centre* [online]. Disponibile su <http://www.pwc.com/ee/et/publications/pub/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web-full.pdf>, 3-6-34

WORLD BANK, 2015. “*What are Public Private Partnerships?*” [online]. Disponibile su <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/overview/what-are-public-private-partnerships>

WORLD BANK, 2016. “*PPP Arrangements / Types of Public-Private Partnership Agreements*” [online]. Disponibile su <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements>

WORLD STEEL ASSOCIATION, 2016. *August 2016 crude steel production for the 66 countries reporting to worldsteel* [online]. Disponibile su <https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:05a6ab84-b54c-45a3-b163-53057d705663/August+2016+Crude+Steel+Production+Press+Release.pdf>

XIE, LERONG., 2015. Turning the Table on Mobile Telecommunications Standards, *Caijing Magazine*, 7 September 2015, 59.

YANG, YAN., 2015. “*The Belt & Road Initiative may accelerate Chinese GDP growth by 0.25% in 2015*” [online]. Disponibile su <http://www.jiemian.com/article/251588.html>