



**UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA**

**DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE E SOCIALI
“MARCO FANNO”**

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA

PROVA FINALE

***“One Belt, One Road”*: come nasce e dove può portarci**

RELATORE:

Ch.mo Prof. Diego Campagnolo

LAUREANDO: *Andrew Rago*

MATRICOLA N°: 1091306

ANNO ACCADEMICO 2017 – 2018

Indice

INTRODUZIONE

Capitolo 1	Origini della nuova Via della Seta	1
1.1	L'antica Via della Seta	2
1.2	Origini della crescita economica cinese	5
1.3	La Cina nel XXI secolo	9
1.4	Conclusioni	11
Capitolo 2	One Belt, One Road: dalla sua ideazione alle sfide da affrontare	12
2.1	Cos'è "One Belt, One Road"	13
2.2	Cause ed obiettivi di "One Belt, One Road"	16
2.3	Chi finanzia il progetto	21
2.4	Rischi legati alla realizzazione del progetto	23
2.5	Conclusioni	25
Capitolo 3	Incidenza della <i>Belt and Road Initiative</i> nei vari paesi	26
3.1	Asia centrale	27
3.2	Asia meridionale	29
3.3	Sud-est asiatico	31
3.4	Russia	32
3.5	Medio Oriente	34
3.6	Africa	35
3.7	Europa	36
3.7.1	Italia	38
3.8	Conclusioni	40

BIBLIOGRAFIA

Introduzione

Annunciata ufficialmente dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013, “One Belt, One Road” è un impegno a migliorare e costruire reti di connettività nel mondo.

Sebbene la sua vicinanza ideologica all’antica Via della Seta sia stata rimarcata anche dello stesso Xi Jinping, che ne ha rievocato i valori della cooperazione, dell’inclusione e del progresso, la *Belt and Road Initiative* ha una portata molto più ampia.

Mentre l’antica Via della Seta (termine usato per la prima volta dal geologo tedesco Ferdinand von Richthofen alla fine del Diciannovesimo secolo) includeva rotte terrestri e marittime che collegavano Xi’an (all’epoca, Chang’an) a Roma principalmente attraverso i corridoi meridionali, “One Belt, One Road” attraverserà anche l’Asia centrale, la Russia ed il Medio Oriente per giungere infine nell’Europa orientale e centrale. Inoltre, la nuova Via della Seta non riguarderà soltanto gli scambi commerciali, ma abbraccerà una serie di iniziative economiche, politiche e sociali.

Il progetto, per il quale è previsto un investimento compreso tra i 4 e gli 8 trilioni di dollari (Devonshire-Ellis, 2017), prevede la costituzione di due percorsi commerciali: la “Cintura Economica della Via della Seta”, che rappresenta il percorso terrestre comprensivo di tre diversi corridoi, e la “Via Marittima della Seta del Ventunesimo Secolo”, che rappresenta il percorso marittimo comprensivo di due rotte.

Il percorso di crescita che ha portato all’ideazione della *Belt and Road Initiative* è iniziato dalla metà ‘900, quando Mao Tse Tung, ma soprattutto Deng Xiaoping qualche anno più tardi, attuarono una serie di iniziative che consentirono alla Cina di raggiungere gli straordinari tassi di crescita registrati dalla fine degli anni Novanta in poi. In quegli anni, considerando il periodo fino al 2010, la Cina ha assistito ad una crescita media annua del PIL del 10%, con un aumento complessivo del 158%: come mostrano i dati della Banca Mondiale, questo rappresenta il più rapido tasso di crescita mai registrato da una grande economia.

La straordinaria crescita economica ha permesso alla Cina di uscire dallo status di “paese in via di sviluppo” (seppur ufficialmente lo sia ancora) e di presentarsi al panorama internazionale come un uno dei principali attori.

Negli anni successivi, la *Grande Recessione* del 2008 ha rappresentato un punto di svolta fondamentale per la Cina, ma ha posto il paese di fronte a nuove sfide.

Se da un lato le ingenti risorse finanziarie accumulate negli anni precedenti hanno consentito alla Cina di acquisire imprese occidentali in difficoltà e di ottenere know-how tecnologico in cambio del supporto offerto agli Stati Uniti, dall'altro la crisi finanziaria ha accentuato il rallentamento della crescita. Per far fronte alla crisi, il governo cinese decise di mettere in piedi un pacchetto di stimoli economici dal valore di 586 miliardi di dollari (Yongding, 2008) che, sebbene risultò efficace, determinò negli anni successivi un eccesso di capacità produttiva.

Tale eccesso produttivo, unito al rallentamento della crescita economica, alla disuguaglianza interna della Cina ed al desiderio di competere al ruolo di potenza leader dopo le crescenti tensioni con gli Stati Uniti, hanno portato alla costituzione del progetto più importante della storia.

L'idea di dar vita alla Nuova Via della Seta, materializzatasi nella *Belt and Road Initiative*, nasce ufficialmente alla fine nel 2014, ma fonda le sue radici in più di duemila anni di storia. A partire dal 200 a.C. circa, quando il governo della dinastia Han inviò il generale Zhang Qian per mettere in sicurezza le tratte presidiate dai nomadi, si è assistito alla costituzione di un insieme di itinerari che venivano utilizzati sempre di più per il trasporto delle merci (Zhang, 2018).

L'affermarsi della Via della Seta nel corso degli anni portò ad un volume commerciale mai visto prima, ma soprattutto mise per la prima volta in contatto l'Oriente e l'Occidente. Dopo circa 1000 anni, a cause di tensioni create all'interno della regione coinvolta e all'affermarsi del trasporto marittimo, la Via della Seta iniziò il suo lento declino (Pavone, 2004).

La Cina, dopo anni di difficoltà politiche ed economiche, dalla metà del '900 ha intrapreso un difficile percorso di riforme strutturali che le hanno consentito di raggiungere straordinari tassi di crescita a partire dall'ultimo decennio del secolo. Attraverso tali riforme, la Cina ha saputo uscire dall'isolamento che l'aveva sempre caratterizzata, presentandosi al mondo intero in una nuova veste.

Il rallentamento della crescita economica e la crescente preoccupazione degli Stati Uniti nei confronti della Cina hanno portato quest'ultima a riconsiderare ulteriormente la propria posizione. Sotto la guida del presidente Xi Jinping, la Cina intende promuovere un'iniziativa capace di creare solide relazioni economiche e commerciali con l'Occidente, ricalcando quello che lo stesso governo cinese ha definito come lo "Spirito della Via della Seta" (Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme, 2015).

1.1 L'antica Via della Seta

La Via della Seta, così denominata dallo studioso tedesco Ferdinand von Richthofen (1833-1905) alla fine del Diciannovesimo secolo nella sua opera *Tagebücher aus China* (“Diari dalla Cina”), rappresenta un fascio di itinerari terrestri, marittimi e fluviali lungo i quali nell’antichità si snodavano gli scambi commerciali e culturali tra Oriente e Occidente. Il percorso, che si estendeva per circa 8000 chilometri, partiva dalla capitale cinese del tempo Chang’an (attuale Xi’an) e, attraversando l’Asia centrale, il Medio Oriente e l’Africa, giungeva infine a Roma attraverso il Mediterraneo (Graziani, 2002).



Figura 1 - Le principali vie di trasporto dell'antica Via della Seta (Runehelmet, 2013)

Prima che le rotte regionali fossero collegate, le scarse relazioni commerciali impedivano all'Eurasia e alla vicina zona del Nord Africa di sfruttare quello che, data la significativa concentrazione di popolazione, era il mercato più grande del mondo.

L'avvento della Via della Seta provocò una crescita costante dei paesi coinvolti e, soprattutto, la nascita di mestieri sviluppati e specializzati. Collegando produttori e mercati, la Via della Seta consentì lo scambio di prodotti specializzati tra le diverse regioni, determinando di fatto la situazione enunciata molti anni dopo dai due economisti scandinavi Eli Heckscher (1879-1952) e Bertil Ohlin (1899-1979) nel cosiddetto *Teorema di Heckscher-Ohlin*, secondo la quale i paesi tendono a specializzarsi nella produzione (ed esportazione) di quei beni la cui

realizzazione richiede un impiego più intensivo del fattore di cui il paese è abbondante (come, ad esempio, la seta in Cina).

La Via della Seta prosperò per più di mille anni, dando vita a un'attività commerciale senza precedenti. In questo periodo, la nascita di numerose relazioni economiche e commerciali portò notevoli benefici a tutti i paesi situati lungo le rotte.

Ciò che però rese la Via della Seta di importanza cruciale per la storia dell'umanità fu che, per la prima volta, si assistette ad un interscambio non solo di merci, ma anche di idee, know-how e credenze religiose. Il contatto tra realtà culturali estremamente diverse tra loro favorì il progresso economico, ma anche quello culturale e sociale.

Tabella 1 – Tempi di viaggi e modi di trasporto lungo la Via della Seta (Pavone, 2004)

<i>Origine</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Modo di trasporto</i>	<i>Tempo di viaggio (giorni)</i>
Tana (Mar d'Azov)	Gittarcan (Astrakan)	Carro trainato da buoi	25
		Carro trainato da cavalli	10-12
Gittarcan (Astrakan)	Sara (Volga)	Navigazione fluviale	1
Sara (Volga)	Saracauco (Ural)	Navigazione fluviale	8
Saracauco (Ural)	Organci (Aimu Daria)	Carro trainato da cammello	20
Organci (Aimu Daria)	Oltrarre (Syr Daria)	Carro trainato da cammello	35-40
Oltrarre (Syr Daria)	Armalecco	Asino	45
Armalecco	Camesu (Kanchow)	Asino	70
Camesu (Kanchow)	Cassai (Hangchow)	Cavallo	45
Cassai (Hangchow)	Gamalecco (Pechino)	Cavallo	30
Tana (Mar d'Azov)	Gamalecco (Pechino)		264-284

Dopo quasi un millennio, con la fine della dinastia Tang e l'avvento della “stagione delle grandi scoperte”, la Via della Seta perse gradualmente il suo significato globale.

Le varie spedizioni di conquista e, in particolare, le devastazioni provocate da Gengis Khan e da Tamerlano ebbero come conseguenza un inaridimento (in senso letterale e figurato) della Via della Seta, che portò all'abbandono delle città situate lungo di essa e, di fatto, ad una crisi economica della regione. Ciò nonostante, il principale motivo che determinò il declino della Via fu l'affermarsi della navigazione marittima.

L'abbandono della via della seta quale mezzo di trasmissione delle merci tra i vari paesi è stata una scelta di tipo logistico, fatta cioè tenendo in considerazione il complesso dei costi connessi al trasporto (tempi, volumi, intermediari, ecc.) e non il costo "puro" della singola spedizione (Pavone, 2004).

La rapida crescita della navigazione marittima, dovuta alla scoperta di nuove tecnologie e alla costruzione di navi più grandi e sicure, stava ridisegnando radicalmente la mappa economica del mondo. Tale crescita, però, oltre all'aspetto tecnologico, fu spinta anche da motivazioni geopolitiche.

L'ammiraglio degli Stati Uniti Alfred Thayer Mahan (1840-1914), nel suo lavoro pubblicato nel 1890 dal titolo *The Influence of Sea Power upon History* ("Influenza del potere marittimo sulla storia"), parla dei vantaggi del mare sulla terraferma e di come questi abbiano influito sui cambiamenti storici, nonché sul declino della Via della Seta.

In questa opera, Mahan spiega come il trasporto marittimo possa garantire lo scambio a livello globale in modo incomparabilmente più economico e con volumi maggiori rispetto alla Via della seta, in quanto "qualsiasi punto nello spazio può essere collegato dal mare". Inoltre, spiega come in quegli anni l'asse economico si sia gradualmente spostato da est a ovest, favorendo i paesi (Gran Bretagna e Portogallo su tutte) che avevano un controllo (geografico) su alcuni punti critici, quali stretti, porti, ecc. (Eszterhai, 2017).

Oggi, dopo circa quattro secoli, la Via della Seta torna ad avere un ruolo centrale.

Nella fase di promozione del progetto "One Belt, One Road", denominato inizialmente "New Silk Road", il governo cinese pone particolare enfasi sul cosiddetto "spirito della via della seta", che racchiude elementi quali la cooperazione, l'inclusione, l'apprendimento reciproco, la pace, il progresso. La Cina, come nel passato, intende utilizzare la (nuova) via della seta come motore dello sviluppo economico e sociale, rafforzando la cooperazione regionale e le relazioni commerciali ed economiche. (Cai, 2017)

Proprio la Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme, ossia l'agenzia governativa di pianificazione economica, in un documento dal titolo *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* scrive quanto segue:

"Per migliaia di anni, lo spirito della via della seta è stato trasmesso di generazione in generazione, promuovendo il progresso della civiltà umana e contribuendo notevolmente alla prosperità e allo sviluppo dei paesi lungo la Via. Simboleggiando la comunicazione e la cooperazione tra est ed ovest, lo spirito della via della seta è un patrimonio storico e

culturale condiviso da tutti i paesi del mondo. Nel ventunesimo secolo, un'era segnata da pace, sviluppo, cooperazione e benefici reciproci, è ancora più importante per noi portare avanti lo spirito della via della seta di fronte alla debole ripresa dell'economia globale, e alle complesse situazioni internazionali e regionali".

Oltre all'aspetto simbolico di valori, il legame è presente anche da un punto di vista geografico. "One Belt, One road" coinvolge gli stessi territori attraversati dalle rotte dell'antica Via della Seta, ampliandone però il raggio d'azione soprattutto da un punto di vista politico ed economico.

Senza l'antica Via della Seta, la nuova sarebbe difficilmente concepibile e largamente incomprensibile.

1.2 Origini della crescita economica cinese

Nel 1949, alla presa del potere del Partito Comunista Cinese, la Cina si trovava devastata da anni di guerra civile e guerra con il Giappone. Oltre ad una economia fragilissima e alla carenza di infrastrutture, il governo precedente aveva lasciato vuote le casse dell'erario.

Il partito comunista, al fine di costruire un forte settore di industria pesante, impose la trasformazione delle imprese private da piccole a grandi, riducendo la produzione di beni secondari e utilizzando le risorse da loro prodotte per costruire la "Nuova Cina".

Successivamente, decise di nazionalizzare il sistema bancario, portando le valute e i crediti sotto il rigido controllo statale. Controllò i prezzi attraverso associazioni per il commercio e incrementò le entrate dell'erario attraverso la tassazione del settore agricolo.

A metà degli anni cinquanta, tuttavia, il partito non era ancora riuscito a rilanciare l'economia, le infrastrutture rimanevano per buona parte inagibili e la produzione agricola ed industriale erano ancora a livelli pre-guerra (Spence, 1991).

Nel 1958 il presidente Mao Zedong, per il rilancio dell'economia cinese, concepì l'idea di aggirare i metodi convenzionali e di compiere quello che venne definito il "Grande balzo in avanti".

Gli appezzamenti privati furono aboliti e i contadini riorganizzati in enormi comuni popolari; le retribuzioni in denaro furono sostituite con "punti lavoro" assegnati secondo il credo comunista del dare a "Ognuno secondo le sue capacità, a ognuno secondo i suoi bisogni"; la

forza lavoro venne orientata con forza verso la realizzazione di grandi opere (soprattutto idrauliche) e verso la produzione di grano e acciaio, che Mao considerava come i pilastri portanti dell'economia (Gabriel, 1998).

Il progetto fu varato in un clima di grandi aspettative, ma il fallimento delle nuove industrie pesanti cinesi, che operavano nei villaggi con metodi da piccola impresa, combinato con una serie di cattivi raccolti e con il ritiro degli esperti sovietici in seguito alla rottura politica del 1960, lo trasformarono in una catastrofe economica. Si rinunciò così al “Grande balzo” e, con l'aiuto dei metodi tradizionali, la Cina riuscì a tornare ai tassi di crescita precedenti.

Grande attenzione venne rivolta agli incentivi monetari, alla domanda e al mercato, nonché ad una maggiore produzione economica ed efficiente rispetto a quella massimizzata quantitativamente ad ogni costo (Pollard, 2016).

La crescita fu però nuovamente interrotta dalla “rivoluzione culturale” del 1966-69 avviata da Mao, secondo cui dovevano essere distrutti i *quattro vecchi*: “vecchie idee, vecchia cultura, vecchie usanze e vecchie abitudini” (Rubboli, 2016).

L'*ethos* marxista della rivoluzione di Mao era pesantemente caratterizzato da una visione della classe contadina quale classe sfruttata che incarnava valori di grande significato per la nuova Cina. In quest'ottica, milioni di lavoratori qualificati e di specialisti furono mandati a svolgere lavori non qualificati nelle fattorie per migliorarne l'addestramento ideologico.

La produzione agricola cadde meno drasticamente questa volta, ma perdite pesanti si ebbero nella manifattura, nei trasporti e nel commercio estero.

E' interessante notare come proprio nei periodi di “entusiasmo ideologico” si ebbero i peggiori risultati economici.

Nel primo piano quinquennale del 1953-57 il PNL (Prodotto nazionale lordo) crebbe del 7% annuo (5% pro capite), per poi crollare durante il “grande balzo in avanti” del 1958-61 ad un ritmo del 3% (5% pro capite). Nel successivo periodo di consolidamento il PNL crebbe non meno del 13% (11% pro capite), per poi diminuire nuovamente negli anni della rivoluzione culturale cinese (Pollard, 2016).

A partire dagli anni Settanta, in concomitanza con la fine della “rivoluzione”, la crescita accelerò nuovamente.

L'agricoltura cinese rimase altamente intensiva, ma riuscì ad aumentarne la produzione grazie all'utilizzo di tecniche migliori e dei fertilizzanti chimici. Alcuni settori industriali, come quelli relativi alla produzione di fertilizzanti, ai macchinari, al petrolio e all'energia elettrica,

crebbero rapidamente. Altri invece, come il tessile, l'alimentare e l'acciaio, crebbero lentamente.

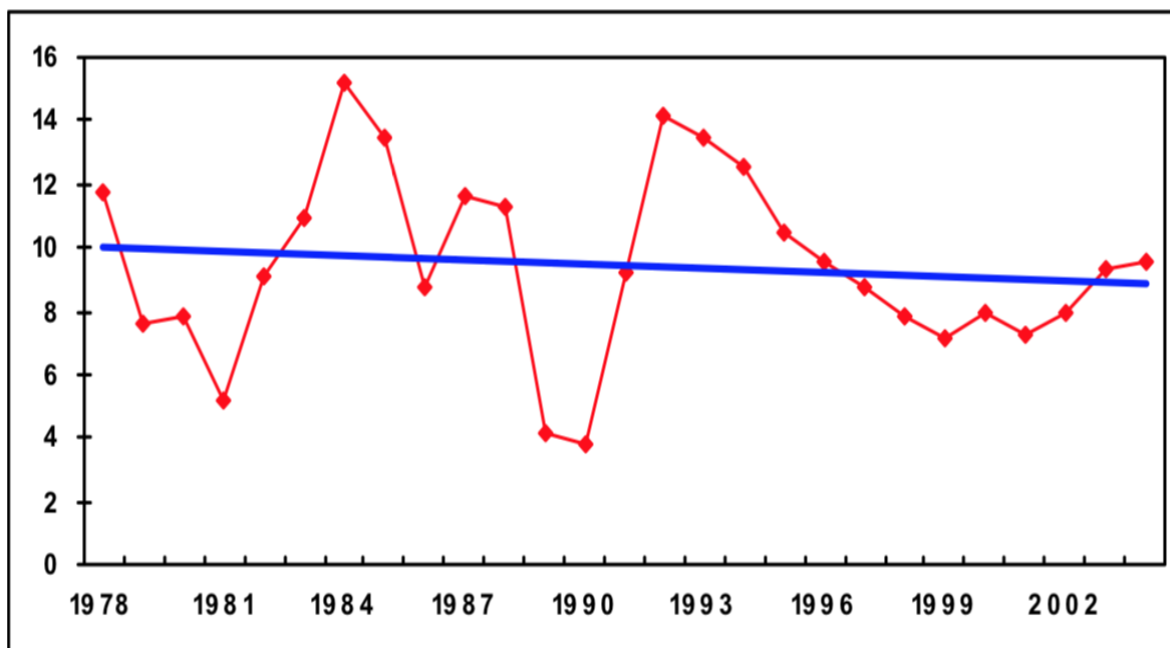
Venne a determinarsi un'industria fortemente "dualistica", ossia un sistema in cui coesistono aree economicamente diverse (una avanzata, l'altra arretrata) per struttura o per meccanismi di funzionamento, che vedeva coesistere grandi impianti moderni con un'estesa attività produttiva condotta in strutture piccole e artigianali, talvolta in ambito rurale.

Con la morte di Mao Tse Tung nel 1975, salì al potere Deng Xiaoping.

Il programma di sviluppo del nuovo leader si basava sull'introduzione di elementi di mercato, ma con una grande pianificazione centrale: vennero gradualmente aperte le frontiere cinesi e, al contempo, si continuò ad avere una decisa presenza dello Stato nell'economia e nella politica. In particolare, le riforme avviate nel 1978 da Xiaoping si possono suddividere in due fasi. La prima va fino al 1994, e si caratterizza per un sostanziale riorientamento dell'economia dalle logiche collettivistiche a quelle capitalistiche. Le comuni vennero abolite e si tornò all'unità economica basata sulla famiglia contadina, a cui vennero conferiti la terra e gli strumenti produttivi (macchina e animali) prima collettivizzati. Il conseguente incremento della produttività favorì il processo di espulsione dalle campagne, che a sua volta ha favorito la manodopera necessaria all'ulteriore industrializzazione del paese. Per quest'ultima, si rivelò decisiva l'apertura agli investimenti esteri attraverso l'istituzione di cinque "zone economiche speciali" nelle città costiere, che grazie alle speciali facilitazioni si sono sviluppate rapidamente fungendo da motori della crescita. Contemporaneamente, lo Stato si è gradualmente ritirato dalla sfera economica e sociale, lasciando ampia autonomia operativa e gestionale alle unità locali e ai singoli individui.

Dal 1994 il ritmo delle riforme si è fatto più intenso, in direzione della (parziale) liberalizzazione delle numerose e spesso inefficienti industrie di Stato e del riordino del sistema fiscale e degli istituti finanziari. I risultati furono sorprendenti: il paese è riuscito, ad esempio, a rimanere fuori dalla crisi asiatica del 1997 grazie alla ristrutturazione del proprio sistema bancario.

Nel 1998 la revisione della costituzione ha riconosciuto la parità tra il settore pubblico e quello privato, che in questo modo è stato tutelato ed ha potuto rafforzarsi ulteriormente (Pollard, 2016).



Dal 1978 il prodotto interno lordo cinese è aumentato ininterrottamente ad un tasso medio del 10%, pur se in maniera squilibrata fra le aree urbane della costa e le zone interne (Fondo Monetario Internazionale, 2013). Le produzioni cinesi si sono affermate grazie al bassissimo costo del lavoro, che il governo è riuscito a mantenere sotto controllo assieme alle tensioni sociali, e grazie agli investimenti esteri che continuavano ad affluire attirati dalle economie di scala createsi nel paese (Lin, 2017).

Tassi di crescita così intensi resero chiaro già all'alba del nuovo secolo che, se la crescita fosse continuata, la Cina avrebbe fornito al capitalismo nuove opportunità di sviluppo, ma anche la più grande sfida alla leadership economica e politica degli Stati Uniti.

1.3 La Cina nel XXI secolo

Lo straordinario periodo di crescita dell'economia cinese ebbe ulteriore impulso con l'ingresso del paese nell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) nel 2001. Pur avendo dovuto abolire gran parte delle restrizioni riguardanti gli investimenti esteri diretti (come la possibilità per una società estera di detenere partecipazioni di maggioranza assoluta) ed aprire l'ingresso in alcuni settori, l'adesione della Cina alla WTO ha permesso non solo un riconoscimento internazionale del paese, ma anche un incremento significativo degli scambi con l'estero: il valore nominale delle esportazioni nei quindici anni successivi all'ingresso nella WTO è cresciuto ad un tasso annuo medio composto del 14% circa, mentre le importazioni hanno registrato una crescita media annua composta del 13%. Dal 1978 al 2005, le esportazioni sono passate da 10 a 762 miliardi di dollari e le importazioni da 11 a 629 miliardi di dollari. L'importanza del commercio estero sul PIL è più che quadruplicato (le esportazioni dal 6,8% nel 1978 al 34,3% nel 2005; le importazioni dal 7,4% al 28,3%). In un quarto di secolo, la Cina è divenuta uno dei paesi più aperti al commercio internazionale, la terza potenza mondiale in termini di flussi commerciali totali (nel 2006, il peso delle esportazioni cinesi sul totale mondiale era del 8,1%, mentre quello delle importazioni era del 6,4%, rispetto a valori in entrambi i casi vicini all'1% nel 1978) (Bertoli, 2012).

Tabella 3 – Indicatori di internazionalizzazione della Cina in mld di dollari (Amighini e Chiarlone, 2007)

	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Esportazioni di merci	18	27	62	149	249	762
Importazioni di merci	20	42	51	126	215	629
Investimenti diretti all'estero	1	6	21	101	193	318
Investimenti diretti dall'estero	n.d.	0,9	4	18	28	46

Alla fine del 2010, la Cina è diventata il più grande esportatore di beni al mondo e la seconda più grande economia. Nel primo decennio del ventunesimo secolo, abbiamo assistito ad una crescita media annua del PIL pro capite del 10%, con un aumento complessivo del 158%: come mostrano i dati della Banca Mondiale, questo rappresenta il più rapido tasso di crescita mai registrato per una grande economia (l'India, il secondo miglior paese nel periodo

considerato, presentava un tasso di crescita del PIL pro capite complessivo pari all'80,2%, quasi la metà di quello cinese). Questi tassi di crescita sono ancora più straordinari se si considera che comprendono anche il periodo della *Grande Recessione*.

Proprio la crisi finanziaria ed economica del 2008 ha rappresentato un punto di svolta per la Cina.

La crisi è arrivata a contagiare la Cina sia attraverso il canale finanziario, sia attraverso il canale commerciale.

La State Administration for Foreign Exchange (SAFE), ossia l'organo governativo attraverso il quale vengono investiti all'estero i risparmi dei cittadini e delle imprese cinesi, deteneva circa un quarto dei buoni del tesoro americano in circolazione e il 70% delle proprie riserve in valuta estera era in dollari statunitensi. Tuttavia, dato l'orientamento dell'economia cinese verso le esportazioni (che rappresentano il 40% del PIL), l'impatto più significativo venne avvertito sul commercio e sugli investimenti. La riduzione degli investimenti esteri diretti in Cina per una cifra vicina ai 30 miliardi di dollari e la diminuzione dei beni esportati nei paesi maggiormente colpiti dalla crisi determinarono un forte rallentamento della crescita economica del paese, che si attestò sul 9% circa.

La crisi ebbe sulla Cina un impatto minore rispetto ad altre grandi economie, grazie al forte controllo sul mercato finanziario, alla limitazione posta agli investimenti esteri e alla cautela usata rispetto ai complessi prodotti finanziari diffusi negli altri paesi. Inoltre, il sistema bancario fu notevolmente migliorato e reso più solido dalle riforme nel periodo antecedente alla crisi. Questo, insieme ad uno dei tassi di risparmio più elevati al mondo, consentirono alle banche cinesi di non soffrire della crisi del credito (Costa, 2014).

La crescita subì un inevitabile rallentamento, non solo per la crisi, ma anche perché con il passare degli anni il potenziale di convergenza diminuiva sempre di più.

Il governo cinese decise fin da subito di mettere in piedi un pacchetto di stimoli economici dal valore di 586 miliardi di dollari, corrispondenti a circa il 13,3% del PIL. L'intero ammontare fu investito in economia reale, con circa il 70% indirizzato nella realizzazione di progetti infrastrutturali (ferrovie, autostrade, aeroporti) ed il restante ammontare in spese sociali, sanità, educazione e cultura (Yongding, 2008). Ciò nonostante, la crescita dell'economia cinese non riuscì più a tornare ai valori pre-crisi, tanto che, anche per calmare posizioni e preoccupazioni riguardanti soprattutto la disoccupazione e il debito pubblico, le autorità cinesi si sono affrettate a promuovere la "Nuova normalità", ossia un modello di crescita economico che si focalizza più sulla qualità che sulla velocità. Tale piano politico ha tre obiettivi principali: incoraggiare il consumo interno attraverso il miglioramento sociale e fiscale,

investire maggiormente in settori come l'istruzione e la tutela dell'ambiente, migliorare l'allocazione delle risorse attraverso l'innovazione, l'efficienza e la riforma del settore finanziario (Rodriguez, 2016).

Al di là dell'aspetto economico e finanziario, la *Grande Recessione* rappresentò un punto di svolta per la Cina soprattutto dal punto di vista geopolitico e sociale.

Proprio in quegli anni ci fu un coordinamento tra Cina e Stati Uniti, di fatto un G2, che non venne mai istituito formalmente, ma che si materializzò nel *Dialogo economico e strategico Stati Uniti-Cina*. Il dialogo economico riguardava temi quali il superamento della crisi e il coordinamento delle politiche economiche e finanziarie fra i due paesi; il dialogo strategico comprendeva temi quali la lotta al terrorismo, la non-proliferazione nucleare, la politica energetica, ed altro (Pollard, 2016).

In tale contesto, la Cina ha saputo sfruttare a pieno le ingenti risorse finanziarie accumulate negli anni del boom delle esportazioni. Da un lato, offrendole a supporto dell'indebitamento USA (ma anche europeo, soprattutto nel 2011), ricevette in cambio il trasferimento di know-how tecnologico; dall'altro, utilizzò queste risorse per acquisire imprese occidentali con difficoltà economiche.

Da quel momento in poi, la Cina diventò un primo attore dello scacchiere internazionale.

1.4 Conclusioni

Lo sviluppo economico cinese può essere considerato un successo, nonostante i temporanei rovesciamenti e le limitazioni poste alle libertà individuali.

A differenza della Russia, ossia l'altra grande economia pianificata, i dirigenti cinesi decisero di intervenire solo sulla sfera economica, mantenendo saldamente il controllo del processo decisionale attraverso l'apparato del partito unico. Per questo motivo, la Cina rappresenta il caso più importante di promozione dello sviluppo e della libertà di impresa attraverso un sistema politico autoritario.

Gli straordinari tassi di crescita raggiunti a partire dagli anni '90 e la *Grande Recessione* del 2008 hanno portato la Cina in prima linea nello scacchiere internazionale, ponendola di fronte a nuove sfide. Le tensioni crescenti con gli Stati Uniti, il rallentamento della crescita a partire dal 2010 e il desiderio di competere sempre di più al rango di paese leader hanno portato il presidente Xi Jinping a concepire l'ambizioso progetto "One Belt, One Road".

Capitolo 2 ***One Belt, One Road: dalla sua ideazione alle sfide da affrontare***

La *Belt and Road Initiative*, annunciata dal presidente Xi Jinping, si propone come un progetto capace di cambiare radicalmente l'equilibrio economico e politico mondiale. Formato da un percorso terrestre e da uno marittimo, OBOR coinvolge l'intero *Mondo Antico* con l'intento di ridare il lustro di un tempo all'Eurasia e all'antica Via della Seta.

Il progetto nasce da una serie di motivazioni interne ed esterne alla Cina ed è formato da un insieme di iniziative che consentano di promuovere lo sviluppo economico e commerciale, ma soprattutto la leadership cinese nella regione asiatica e nel mondo.

Geograficamente "One Belt, One Road" coinvolgerà 64 paesi, ma l'adesione alla sua ideologia ed ai suoi obiettivi abbraccia una platea ancora più ampia. A tal proposito, è sufficiente pensare alle istituzioni finanziarie ed ai fondi esteri che parteciperanno al finanziamento del progetto, per il quale viene stimata una spesa compresa tra i 4 e gli 8 trilioni di dollari statunitensi.

Data la dimensione politica ed economica dell'iniziativa, è evidente che le problematiche relative alla sua realizzazione saranno tante e complesse. L'intervento in paesi diversi richiede un adattamento alle singole giurisdizioni, oltre agli aspetti politici e sociali che in molti casi determinano instabilità e corruzione.

A questo, si affianca la diversità tra Pechino ed alcuni dei paesi coinvolti dal punto di vista economico: mentre la Cina è in possesso di enormi riserve monetarie generate durante il periodo del "miracolo economico", altri paesi saranno costretti ad indebitarsi a causa della loro indisponibilità di spesa.

2.1 Cos'è “One Belt, One Road”

Sei mesi dopo essere diventato presidente, in un viaggio diplomatico in Kazakistan Xi Jinping ha ufficialmente annunciato l'intenzione di dar vita ad una “Cintura Economica della Via della Seta”.

Nel discorso tenuto presso l'Università Nazarbayev, il presidente cinese ha posto particolare enfasi sull'importanza storica della Via della Seta e su come questa sia stata un elemento imprescindibile per “l'unione, l'inclusione e l'apprendimento reciproco”.

In un contesto come quello attuale, secondo Xi Jinping, è necessario che i paesi vivano in un clima di amicizia e di armonia, supportandosi a vicenda per questioni riguardanti la sovranità, la sicurezza e la stabilità. Accordi di cooperazione regionale sosterranno uno sviluppo sostenibile trainato dalla creazione di interessi condivisi e di vantaggi reciproci.

Per realizzare tali propositi è imprescindibile, oggi come nel passato, la costruzione di una cintura economica che segua il percorso della Via della Seta. Il collegamento stradale dell'area sarà reso possibile da un potenziamento delle infrastrutture e dalla creazione di una rete di trasporto capace di collegare facilmente e velocemente i paesi coinvolti.

Per agevolare lo sviluppo economico, però, è necessario che i paesi stipulino accordi capaci di rimuovere le barriere al commercio, ridurre i rischi economici e finanziari, ridurre i costi ed accelerare i tempi di trasporto e di circolazione monetaria (Ministero degli Affari Esteri della Repubblica Popolare Cinese, 2013).

Circa un mese più tardi, durante la visita in Indonesia, Xi Jinping ha presentato la seconda parte del progetto, ossia la “Via Marittima della Seta del Ventunesimo Secolo”.

Nel discorso tenuto al parlamento indonesiano, il presidente cinese si è soffermato sulla profondità delle relazioni tra i due paesi e su come l'oceano, che divide geograficamente i due paesi, non abbia mai rappresentato una barriera alla cooperazione tra Cina e Indonesia.

Anche in questo caso, pur sottolineando le specifiche necessità dei singoli paesi, il presidente cinese ha rimarcato la necessità di “creare una comunità dal destino comune”, fondata sul principio dell'apertura e dell'inclusione, sulla fiducia e sul supporto reciproco (Xinhua Finance, 2013).

Proprio sui propositi esposti dal presidente Xi Jinping nei due incontri diplomatici si basa l'idea di “One Belt, One Road” (OBOR).

Il progetto prevede la costituzione di due percorsi commerciali: un percorso terrestre (One Belt), comprensivo di tre diverse rotte che connettono la Cina con Europa, Medio Oriente e Sud-Est Asiatico, ed un percorso marittimo (One Road), diviso in due rotte che si snodano una verso l'Oceano Indiano e l'altra verso le isole pacifiche.

Oltre 60 paesi desiderosi di allineare i propri piani di sviluppo a quello cinese hanno aderito al progetto, portando quest'ultimo a coinvolgere circa il 63% della popolazione mondiale ed il 29% del PIL complessivo.



Figura 2 – Le rotte terrestri e marittime previste dal progetto OBOR (Goh Sui Noi, 2017)

La Cina, con questo progetto, intende collegare Asia, Europa e Africa attraverso una rete di itinerari capaci di creare una piattaforma transazionale di cooperazione economica, politica e sociale. La creazione di tali rotte, tramite investimenti in autostrade, ferrovie, gasdotti, centri logistici e porti che collegano fisicamente le regioni, migliorerebbe sensibilmente le infrastrutture asiatiche e darebbe alla Cina una maggiore efficienza negli scambi dall'Est all'Ovest, oltre a garantire un aumento del libero scambio e di un più integrato sviluppo regionale. Oltre alle infrastrutture, il programma prevede anche collaborazioni commerciali, finanziarie e di investimento (Riccardi, 2018).

Sulle orme dell'antica Via della Seta, il progetto OBOR pone grande enfasi anche sulla cooperazione nei campi della cultura, dell'istruzione, della ricerca e dello sviluppo, e del turismo.

Nello specifico, all'interno del documento *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, vengono definiti i cinque punti fondamentali del progetto.

Il primo riguarda il **coordinamento delle politiche**, ossia una collaborazione tale da coordinare i piani e le politiche economiche degli Stati, nonché creare un sistema di comunicazione e di scambio delle politiche macroeconomiche.

Il secondo riguarda lo **sviluppo delle infrastrutture**, ossia il potenziamento della connessione tra i paesi coinvolti nel progetto. Tale connessione non riguarda solo le infrastrutture in senso stretto (strade, ponti, porti, reti di fornitura energetica), ma anche la sicurezza stradale, la gestione del traffico, un maggiore sdoganamento e la formulazione di regole standard e compatibili in tutte le nazioni.

Il terzo riguarda **investimenti e agevolazione degli scambi**. In questo senso, sarà necessaria una maggiore cooperazione tra i paesi coinvolti per la creazione di un solido ambiente di business. In particolare, sarà necessario uno sforzo congiunto da parte di tutti verso la riduzione dei costi, un miglioramento della sicurezza delle filiere di produzione, una maggiore cooperazione a livello doganale e una riduzione delle barriere tariffarie e non. Dal punto di vista degli investimenti, si pone l'attenzione sui settori non tradizionali, soprattutto quello riguardante le energie rinnovabili.

Il quarto punto fa riferimento all'**integrazione finanziaria**. I paesi coinvolti dovranno rafforzare la cooperazione affinché venga a crearsi un ambiente finanziario stabile ed integrato, che garantisca la stabilità monetaria e la gestione di eventuali crisi.

L'ultimo punto riguarda gli **scambi culturali e sociali**, ossia una forte integrazione tra i popoli della regione interessata. A tal proposito, si fa riferimento non solo all'istituzione di festival culturali, agli scambi giovanili e alla promozione del turismo, ma anche alla cooperazione in ambito lavorativo (ad esempio, un miglioramento coordinato della disoccupazione) e in ambito scientifico e tecnologico (ad esempio, lo scambio di personale qualificato e la creazione di laboratori comuni) (Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme, 2015).

Dai discorsi tenuti dal presidente Xi Jinping e dai temi trattati all'interno del documento appena esposto emergono due obiettivi dichiarati: da un lato, lo sviluppo economico dei paesi coinvolti nel progetto OBOR attraverso un aumento delle esportazioni, una maggiore

integrazione, un aumento dell'efficienza e l'accesso a nuovi canali di approvvigionamento; dall'altro, la riduzione delle tensioni politiche.

In realtà, però, il progetto OBOR abbraccia una visione molto più ampia.

2.2 Cause ed obiettivi di “One Belt, One Road”

La Cina, come velatamente dichiarato nella fase di promozione del progetto, intende affermare la sua leadership regionale attraverso una maggiore integrazione economica.

Ciò nonostante, gli obiettivi e le cause della *Belt and Road Initiative* sono molto più complesse.

Partendo dagli obiettivi interni, di più facile realizzazione a causa della capacità di Pechino di agire in maniera più efficace all'interno della propria giurisdizione, troviamo in primo luogo lo sviluppo regionale e, in particolare, la riduzione della disparità tra le regioni costiere e quelle interne.

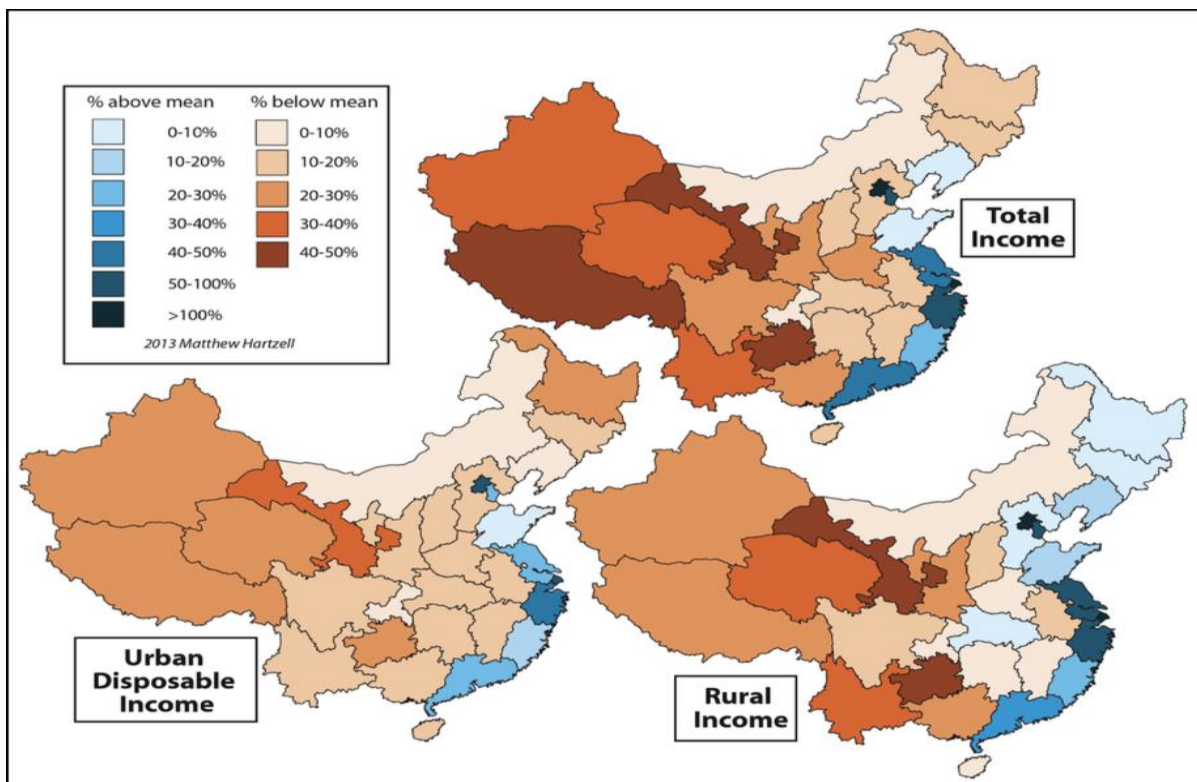


Figura 3 – Distribuzione del reddito in Cina per provincia (Hartzell, 2013)

Il governo cinese intende integrare tali province allo sviluppo regionale attraverso la creazione di corridoi che diffondano la ricchezza e la crescita economica dall'est all'ovest. Inoltre, la competizione tra le province per diventare dei centri significativi del progetto può riaccendere la spesa infrastrutturale da parte dei governi locali, considerando che assumere un ruolo centrale in OBOR rappresenterebbe un'opportunità unica per ottenere finanziamenti economici e sostegno politico (Youqing, 2015).

Un secondo problema interno che la Cina si trova ad affrontare è il rallentamento della crescita.

Tale rallentamento è il risultato di un periodo di transizione da un modello di crescita basato sulle esportazioni di basso valore e dagli investimenti esteri diretti, ad un modello basato sul consumo interno ed esportazioni di valore più elevato (Nünlist, 2016).

In tale prospettiva, dato che le imprese cinesi si trovano di fronte ad un mercato domestico ormai saturo (Markus-Müller, 2016), OBOR offre nuove opportunità di mercato grazie alla costituzione di nuove partnership commerciali ed al rafforzamento di quelle consolidate, nonché ad un miglioramento delle infrastrutture per il trasporto delle merci e per l'approvvigionamento energetico (Nünlist, 2016).

La costruzione e il miglioramento delle infrastrutture nei paesi partecipanti all'OBOR, oltre a consentire esportazioni meno costose e più veloci, garantirà un aumento della domanda di beni per le industrie pesanti cinesi che soffrono di un eccesso di capacità produttiva. Tale eccesso trova la sua origine nella crisi finanziaria del 2008 (Cai, 2017), quando la Cina decise di promuovere un pacchetto di incentivi economici del valore di 586 miliardi di dollari (Yongding, 2008). Sebbene il programma risultò efficace, uno dei suoi effetti collaterali fu un enorme eccesso di produzione, che ridusse i profitti aziendali e portò molte imprese ad indebitarsi, rendendo il sistema finanziario del paese più vulnerabile (Governo cinese, 2015).

Oltre all'aspetto relativo all'aumento delle esportazioni, la Cina intende usare OBOR principalmente per migrare interi impianti di produzione, così come chiarito dallo stesso Primo ministro cinese Li Keqiang nel suo discorso ai leader dei paesi ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico) nel 2014 a Nay Pyi Taw (Governo cinese, 2015):

“Abbiamo un sacco di attrezzature in eccesso per la produzione di acciaio, cemento e vetro rispetto al fabbisogno del mercato cinese. Questa attrezzatura è di buona qualità. Vogliamo che le aziende trasferiscano questa capacità produttiva in eccesso attraverso investimenti

esteri diretti nei paesi ASEAN che hanno bisogno di costruire le loro infrastrutture: questi beni dovrebbero essere prodotti dove sono necessari”.

Qualora venisse realizzato, tale spostamento aiuterebbe la Cina a ridurre l'eccesso di offerta interna ed i paesi meno sviluppati a costruire la propria base industriale: una passività economica interna, diventerebbe un attivo economico e diplomatico estero (Cai, 2017).

Anche Jin Qi, presidente del *Silk Road Fund*, ha dichiarato che la Cina attualmente si trova al centro della catena di produzione globale e può aiutare i paesi in via di sviluppo ad industrializzarsi, attraverso l'esportazione di “capitali, capacità produttive industriali di alta qualità, attrezzature e know-how tecnico” (Silk Road Fund, 2016).

In sostanza, come dichiarato da un alto funzionario di pianificazione provinciale della provincia di Hubei, la Cina vorrebbe ripetere nei paesi confinanti e meno sviluppati l'esperienza industriale vissuta sulla propria pelle negli anni '80 e '90, quando importò linee di produzione di seconda mano, ossia capacità industriale eccedente, da Germania, Taiwan e Giappone (Cai, 2017).

Come accennato in precedenza, un'ulteriore sfida che la Cina intende affrontare con l'ausilio della *Belt and Road Initiative* è la transizione da una produzione a basso costo ad un'industria manifatturiera innovativa e di alta qualità.

Negli ultimi trent'anni la Cina ha acquisito la reputazione di “fabbrica del mondo”, basando i suoi vantaggi comparativi soprattutto sul basso costo della manodopera (Bajnai, 2016).

Nel contesto attuale, la Cina intende utilizzare OBOR non solo per l'esportazione di beni di qualità superiore, ma soprattutto come mezzo per l'approvazione degli standard tecnologici cinesi nel mondo. Tale obiettivo è mosso dal più ampio desiderio di diventare un'economia basata sull'innovazione e leader nella ricerca e nello sviluppo (Breznitz e Murphree, 2013), mettendo di fatto fine al periodo in cui lo sviluppo cinese è stato di tipo imitativo, basato cioè sull'importazione di tecnologia dall'estero (Pollard, 2016).

Secondo Xu Jing, capo dello Smart Manufacturing Institute, il progetto OBOR aiuterà le imprese cinesi di fascia più alta a diventare più competitive nel contesto internazionale, dal momento che dovranno operare in mercati più esigenti e in ambienti normativi più stringenti rispetto a quello della Cina (Erde, 2015).

Un esempio di come il governo cinese intende utilizzare OBOR è rappresentato dalla tecnologia ferroviaria ad alta velocità. La Cina oggi ospita oltre il 50% della ferrovia ad alta velocità costruita nel mondo, grazie alla mobilitazione di diecimila scienziati ed ingegneri che

hanno incorporato la tecnologia straniera importata e sviluppato una rete ferroviaria unica al mondo (Lu, 2015).

Nell'idea di Pechino, se i paesi coinvolti in OBOR accettassero la tecnologia ferroviaria ad alta velocità come standard nazionale, questa, oltre a incoraggiare sensibilmente le esportazioni industriali cinesi di fascia alta, diventerebbe di fatto lo standard tecnologico in un'area geografica molto vasta (China Banking News, 2018), assicurando ai produttori e ai fornitori cinesi un vantaggio (tipico dei *first mover*) rispetto ai concorrenti.

Un accordo importante in questa direzione è quello che riguarda la ferrovia ad alta velocità Giacarta-Bandung, che la Cina è riuscita ad aggiudicarsi offrendo il finanziamento dell'intero progetto (Harding e Mitchell, 2015) dopo un'intensa guerra commerciale con il Giappone (Heriyanto, 2016). Tale accordo comporterà quasi sicuramente una perdita economica in senso stretto, ma rappresenterà un importante passo in avanti nell'indurre i paesi stranieri ad accettare gli standard e la tecnologia cinese.

Passando poi alle motivazioni esterne, la Cina si trova ad affrontare sfide di importanza cruciale per gli interessi nazionali. Una di queste, è la costruzione del "Corridoio Economico Cina-Pakistan" (CPEC).

Il CPEC consentirebbe alla Cina di ridurre la distanza dagli strategici giacimenti del Golfo Persico di circa diecimila chilometri e di importare merci provenienti dal Medio Oriente, dall'Africa e dall'Europa senza dover necessariamente passare dallo Stretto di Malacca e dal Mar Cinese Meridionale (Tunningley, 2017). Tali rotte, essendo fonte di tensione tra Cina, Taiwan, Vietnam, Filippine e Stati Uniti (Tomlinson e Friling, 2016), potrebbero paralizzare l'economia cinese nel caso in cui si verificassero dei conflitti, dal momento che circa l'80% delle importazioni cinesi passano da lì (Ramachandran, 2015).

Tuttavia, in uno studio pubblicato da Jeremy Garlick, viene dimostrato che qualsiasi infrastruttura da Gwadar (Pakistan) fino alla Cina sarebbe molto costosa e incontrerebbe numerose difficoltà logistiche dovute soprattutto alla conformazione geografica della zona e all'elevata presenza di terrorismo (il Pakistan è il quarto Paese al mondo per numero di attentati secondo il *Country Reports on Terrorism* stilato dal governo statunitense).

In definitiva, il CPEC non avrebbe quasi alcun impatto positivo sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico della Cina (Garlick, 2018).

Anche per questo motivo, attraverso OBOR la Cina non intende promuovere solo la costruzione di infrastrutture o lo sviluppo economico, ma anche la risoluzione di conflitti politici.

Un'altra motivazione esterna, che può essere considerata come nevralgica dell'intero progetto, è rappresentata dagli Stati Uniti.

L'integrazione estremamente riuscita della Cina nel commercio mondiale e il rapido aumento del suo potere hanno portato ad una situazione delicata in cui Pechino rappresenta sempre di più una minaccia alla leadership americana.

La crisi finanziaria del 2008 ha rivelato il cambiamento nel ruolo regionale della Cina ed ha portato gli Stati Uniti, leader nella regione asiatica a partire dalla seconda guerra mondiale, ad agire nell'ottobre del 2011 attraverso il piano geopolitico noto come "Pivot to Asia" (Lieberthal, 2011). Spinti dal desiderio di mantenere lo status quo, gli Stati Uniti hanno dispiegato una parte significativa del loro potenziale militare nella regione ed hanno equipaggiato gli Stati considerati i rivali più importanti della Cina (Giappone, Filippine, Vietnam) con moderni strumenti militari (Eszterhai, 2017).

La Cina, dal suo canto, non possedendo una forza militare e politica più potente di quella degli Stati Uniti ed avendo bisogno di un ambiente internazionale pacifico per continuare a crescere, ha dovuto cercare una soluzione alternativa per uscire dalla cintura strategica che la circondava.

Appare ormai evidente che l'obiettivo principale che la Cina intende perseguire attraverso la *Belt and Road Initiative* è quello di affermare la sua ascesa al ruolo di leader economico e politico nel contesto internazionale, spostando l'asse dell'economia mondiale dagli oceani alla terra ferma e ripristinando il precedente ruolo economico, politico e storico dell'Eurasia.

2.3 Chi finanzia il progetto

Nonostante l'attenzione dei media e delle istituzioni sia focalizzata principalmente sulla Cina, il coinvolgimento degli altri paesi nel progetto OBOR appare ancora più evidente se si considera chi finanzia il progetto.

Con un investimento totale che oscilla tra i 4 e gli 8 trilioni di dollari statunitensi, la complessità del progetto ha portato la Cina a coinvolgere sempre di più istituzioni finanziarie e fondi multilaterali e sovrani, che si affiancano alle istituzioni finanziarie ed alle banche commerciali e provinciali pubbliche cinesi (Devonshire-Ellis, 2017).

Tabella 4 – *Istituzioni e Fondi che finanziano il progetto “One Belt, One Road” (Silk Road Briefing, 2017)*

<i>Istituzioni finanziarie multilaterali</i>	<i>Fondi bilaterali</i>	<i>Fondi sovrani ed istituzioni</i>	<i>Banche commerciali cinesi</i>
Banca mondiale	China-Russia Co-Operation	Chine Investment Co.	Industrial & Commercial Bank
Asia Development Bank	Russia-China Development	China Life Insurance Co.	China Construction Bank
Asian Infrastructure investment Bank	China-India Development	China National Security Pension	Agricultural Bank of China
New Development Bank	China-Africa Development	Silk Road Fund	Bank of China
European Bank for reconstruction and development	Russia-India Investment	Russian Direct Investment China Development Bank	
Silk Road Gold Fund			
China, Central & eastern Europe Investment co-Operation Fund			
Eurasian Development Bank			
Investment facility for central Asia			

Tra queste, quelle che meritano un'attenzione particolare sono la Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) e il Fondo per la Via della Seta, in quanto fondate e promosse dal governo cinese per agevolare l'effettiva realizzazione delle infrastrutture e dei progetti inerenti a “One Belt, One Road”.

L'istituzione dell'AIIB, avvenuta il 16 gennaio 2016 (AIIB, 2016), è stata promossa dal presidente Xi Jinping in concomitanza alla presentazione della “Via della Seta Marittima del Ventunesimo Secolo” in Indonesia (China Daily, 2014).

Le priorità dell'AIIB riguardano la promozione di uno sviluppo economico sostenibile, la creazione di benessere, il miglioramento del collegamento delle infrastrutture in Asia e la promozione della cooperazione regionale.

Essendo il principale contributore con un capitale registrato di 29,78 miliardi di dollari (sui 100 miliardi totali), la Cina ha di fatto un potere di veto sulle decisioni principali, che richiedono il 75% della maggioranza (Wan, 2016). Altri contributori di rilievo dell'AIIB sono l'India (8,36 miliardi di dollari), la Russia (6,53 miliardi di dollari), la Corea del Sud (3,74 miliardi di dollari), l'Australia (3,6 miliardi di dollari) e l'Indonesia (3,3 miliardi di dollari). Tra i contributori che non appartengono alla regione dell'Asia e del Pacifico, spiccano la Germania (con 4,48 miliardi di dollari), la Francia (3,37 miliardi di dollari) e la Gran Bretagna (3 miliardi di dollari). L'Italia possiede un capitale di 2,57 miliardi di dollari (AIIB, 2018).

Il Fondo della Via della Seta, invece, è stato istituito il 29 dicembre 2014 e costituisce uno dei principali canali di finanziamento per le opere relative alla *Belt and Road Initiative*.

Tale legame con OBOR viene evidenziato non solo nello Statuto del Fondo, ma anche nel logo della società (Silk Road Fund, 2015).



Figura 4 – Simbolo del “Fondo della Via della Seta” (Silk Road Fund, 2015)

Le linee della parte superiore rappresentano le onde di sabbia del deserto, mentre quelle nella parte inferiore le onde dell'oceano. Le linee si incontrano nel centro, indicando l'obiettivo del “Fondo della Via della Seta” di sostenere il proposito di OBOR nel promuovere la connessione. La mancanza di un contorno simboleggia invece l'apertura del Fondo a seguire gli standard internazionali e l'orientamento di mercato.

I principi guida del fondo sono la *connessione*, finalizzata al coordinamento e all'integrazione delle strategie di sviluppo tra la Cina e i paesi verso cui è indirizzato l'investimento; il *profitto*, in quanto, seguendo i principi di mercato, gli investimenti dovranno generare rendimenti positivi nel medio e lungo periodo per gli azionisti; la *cooperazione*, orientata alla ricerca del beneficio comune e allo sviluppo sostenibile ed ecologico, nel rispetto degli standard di mercato internazionale; l'*apertura*, verso altri investitori che intendono unirsi e collaborare con il Fondo.

Seguendo tali principi, gli investimenti del Fondo verranno focalizzati sulle infrastrutture, sullo sviluppo di nuove risorse energetiche, sulla cooperazione per la produzione industriale e sulla cooperazione finanziaria (Silk Road Fund, 2015)

2.4 Rischi legati alla realizzazione del progetto

Data la dimensione economica del progetto ed il numero dei paesi coinvolti è evidente che le difficoltà e le sfide da affrontare per la sua realizzazione saranno molteplici.

Innanzitutto, esistono dei rischi politici e commerciali relativi alla costruzione di infrastrutture in aree con condizioni politiche e sociali difficili. Molti dei paesi coinvolti all'interno della *Belt and Road Initiative* non hanno governi stabili, sono caratterizzati da cattiva amministrazione e presentano un elevato tasso di corruzione. La mancanza di stabilità e l'inefficienza costituiscono un elemento di rischio per gli investitori stranieri e, più in generale, per la realizzazione dell'intero progetto.

Ad esempio, gli indicatori di Doing Business mostrano che in quasi tutti i paesi BRI possono essere necessari fino a 50 giorni per rispettare tutte le procedure di importazioni delle merci, mentre nei paesi del G7 ce ne vogliono circa 10 (Banca Mondiale, 2018)

Tabella 5 – Tempi di importazione ed esportazione nei paesi G7 e BRI (Banca Mondiale, 2018)

	Days to export	Days to import
G7	11	10
Central & East Europe	16	16,5
South East Asia	18,5	18
China	21	24
South Asia	39	38,5
Central & West Asia	45,5	51.5

Oltre a maggiori tempistiche, questi paesi hanno anche politiche di investimenti esteri più restrittive e più onerose rispetto ai paesi OCSE ad alto reddito, in termini di avvio di un'impresa estera, accesso a terreni industriali e alla risoluzione di controversie commerciali (Ruta, 2018).

La Cina, però, non sembra essere condizionata da questo tipo di problemi. Un esempio è rappresentato dai numerosi programmi di aiuto incondizionato che il governo cinese ha accordato ai diversi paesi africani, in cui nella maggior parte dei casi i rischi derivanti dall'investimento erano così alti da non poter essere minimamente considerato l'interesse economico. Ciò nonostante, Pechino ha deciso ugualmente di investire grandi capitali poiché i benefici derivanti dal miglioramento dell'immagine e dell'influenza cinese nella regione hanno reso irrilevante il rischio di perdere i fonti investiti (Hodzi et al., 2016).

Un ulteriore ostacolo è rappresentato dalla mancanza di fiducia politica tra la Cina ed una serie di importanti paesi OBOR.

Un esempio è rappresentato dall'India, il cui precedente Segretario agli Affari Esteri (Ministero degli Affari Esteri, 2018) Subrahmanyam Jaishankar, ha dichiarato che OBOR è "un'iniziativa nazionale di interesse nazionale, per cui non spetta gli altri comprarla" (Brewster, 2015).

Anche la Russia, in un primo momento, ha espresso il suo dissenso nei confronti dell'iniziativa. L'annuncio da parte del presidente Xi Jinping del progetto OBOR fu considerato da Mosca come un messaggio contro la presenza russa nella regione asiatica e come una minaccia diretta contro il proprio progetto di integrazione, l'Eurasian Economic Union (EEU). Successivamente, nel Maggio 2015, Putin e Xi hanno firmato una dichiarazione congiunta sulla "Cooperazione ed il coordinamento nello sviluppo dell'EEU e della cintura economica della Via della Seta", che almeno ufficialmente ha allentato le tensioni. (Gabuev, 2015).

In terzo luogo, sono presenti dei rischi macroeconomici.

Per alcuni paesi, il finanziamento richiesto per i progetti relativi alla BRI può portare il debito a livelli insostenibili. Ad esempio, la costruzione della sezione in Laos della Ferrovia Kunming-Singapore ha un costo stimato in 6 miliardi di dollari statunitensi, pari a quasi il 35% del PIL del Laos nel 2017 (16,85 miliardi di dollari) (Banca Mondiale, 2018).

Il Centro per lo Sviluppo Globale ha stimato che per i paesi coinvolti nei progetti relativi all'OBOR il rapporto Debito/PIL aumenterà notevolmente, portando alcuni di loro in una

situazione di alto rischio (Laos, Pakistan, Mongolia, Montenegro, Maldive). Ne consegue, che i paesi che parteciperanno alla BRI dovranno bilanciare la necessità di sviluppo con le vulnerabilità create dall'aumento dei livelli di debito (Centro per lo Sviluppo Globale, 2018).

2.5 Conclusioni

Se OBOR venisse effettivamente realizzato, la Cina riuscirebbe a compiere l'ultimo passo per formare un incredibile duopolio di potere con gli Stati Uniti.

Con il passare del tempo, sempre più paesi stanno riconsiderando la loro posizione nei confronti dell'iniziativa, che viene percepita come una straordinaria occasione per uno sviluppo cooperativo.

Gli Stati Uniti, dal loro canto, con la presidenza Trump hanno adottato una politica protezionistica nel tentativo di tutelare l'industria nazionale e l'occupazione nei settori colpiti dalla concorrenza straniera, ma anche nel tentativo di arginare la crescita economica della Cina. Queste normative restrittive, però, colpiscono solo parzialmente la Cina, mentre sono rilevanti per i partner consolidati, inclusa l'Unione Europea.

Questa ondata di neoprotezionismo, qualora gli Stati Uniti non riuscissero ad uscire vincitori da questa guerra economica e commerciale, avrà come inevitabile conseguenza quella di spingere le maggiori potenze mondiali tra le braccia della Cina.

Se l'evoluzione seguirà le premesse, l'Occidente e l'Asia incrementeranno non solo i legami commerciali, politici ed economici, ma anche la contaminazione culturale e l'accostamento tra civiltà diverse.

La *Belt and Road Initiative* ha accolto 65 paesi nel mondo, che complessivamente rappresentano il 62,3% della popolazione mondiale, il 30% del PIL ed il 24% dei consumi delle famiglie (China International Trade Institute, 2015).

A questi, si affiancano altri 48 paesi che attraverso l'adesione alla Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB), attraverso lo sviluppo di infrastrutture in collaborazione con la Cina o attraverso altre forme di cooperazione hanno partecipato o hanno mostrato interesse nei confronti dell'iniziativa (Fung Business Intelligence Centre, 2016).

Il progetto abbraccia paesi tra loro molto diversi, con un'estensione geografica che parte dall'estremo oriente ed arriva fino ai paesi europei storicamente più avanzati della Cina. Tali diversità comportano un adattamento del progetto OBOR alle specificità locali, sia in termini economici (investimenti, esigenze, garanzie finanziarie, rischi) che in termini politici (relazioni già instaurate, tensioni, posizioni strategiche).

Ad esempio, la vicinanza geografica e le relazioni consolidate con molti paesi asiatici, che la Cina intende utilizzare come mezzo per esportare ad ovest la tecnologia ferroviaria ad alta velocità, rendono più facile la realizzazione dei vari progetti. L'Europa, invece, storicamente e geograficamente lontana dalla Cina, rappresenta un partner con il quale consolidare le relazioni, attraverso un insieme di iniziative che non riguardano l'aspetto infrastrutturale in senso stretto, ma piuttosto accordi diplomatici e commerciali.

3.1 Asia centrale

Nel nome della *Belt and Road Initiative* sono stati promossi numerosi progetti in Asia centrale, con un investimento compreso tra 1,38 e 2,72 trilioni di dollari, ossia circa il 30% dell'ammontare totale (Deloitte, 2018).

Tabella 6 – I progetti infrastrutturali più costosi in Asia centrale (in miliardi di dollari) (Economist Intelligence Unit, 2016)

Paese	Progetto	Settore	Investimento
Azerbaijan/ Georgia/Turchia	Giacimento di gas Shah Deniz II	Energia	28
Uzbekistan/Tagikistan/ Kirghizistan/Cina	Gasdotto Asia Centrale-Cina Linea D	Energia	7,3
Turchia	Terzo aeroporto di Istanbul	Trasporto	6,8
Turchia	Autostrada Gebze-Smirne	Trasporto	6
Mongolia	Miniera di Ojuu Tolgoj	Estrazione	4,4
Kazakistan	Corridoio del Centro Sud	Trasporto	2,5
Georgia	Porto d'acqua profonda	Trasporto	2,5

Tali progetti prevedono principalmente la costruzione e il potenziamento delle infrastrutture nazionali nei settori energetici, dei trasporti, dell'approvvigionamento idrico, delle telecomunicazioni, del trattamento dei rifiuti e dell'estrazione mineraria.

Per la realizzazione dei progetti nella regione asiatica, di cui i più importanti sono il "Gasdotto Asia Centrale-Cina" ed il gasdotto "Potere della Siberia", sarà cruciale per la Cina saper sfruttare OBOR come mezzo per l'attuazione di iniziative che portino benefici significativi anche agli altri paesi.

In tale prospettiva, una delle iniziative più spesso menzionata è l'estensione verso ovest del sistema ferroviario ad alta velocità della Cina attraverso l'Asia centrale. Se costruita, questa versione *high tech* dell'antica Via della Seta comporterebbe evidenti vantaggi economici e sociali ai paesi coinvolti, che assisterebbero ad un sensibile miglioramento delle proprie infrastrutture e, allo stesso tempo, ad un considerevole aumento del commercio.

La Cina, dal suo canto, oltre agli effetti economici direttamente legati all'iniziativa, realizzerebbe il più ampio desiderio di esportare uno standard tecnologico cinese (Breznitz e Murphree, 2013).

Nonostante tali benefici, oltre ai problemi politici e sociali esistono anche dei rischi strettamente economici.

Per la Cina, sarà difficile creare una rete ferroviaria ad alta velocità interamente integrata, dato che le città dell'Asia centrale che si trovano lungo la rotta sono distanti tra loro e di piccole dimensioni. La costruzione di una ferrovia che attraversa 3.200 km di territorio in gran parte non industrializzato e sottosviluppato comporterà inevitabilmente un investimento molto elevato e poco redditizio. Inoltre, essendo i sistemi ferroviari presenti nella regione piuttosto obsoleti, la tecnologia cinese sarà incompatibile. Per tale motivo, la Cina non potrà esportare *in toto* il proprio standard tecnologico, ma dovrà implementare il sistema ferroviario dei vari paesi in modo incrementale, adattandosi alle esigenze dei singoli casi.

Anche per i paesi nel quale verranno effettuati gli investimenti persistono alcune preoccupazioni.

Per la realizzazione dei progetti la Cina fornisce la propria manodopera, limitando al minimo la possibilità che le imprese ed i lavoratori locali vengano coinvolti. I paesi BRI sostengono che i loro settori manifatturieri nascenti debbano e possano essere integrati nella catena del valore cinese, in modo che alcune operazioni effettuate in Cina vengano realizzate nei loro paesi. In realtà, però, i settori manifatturieri nell'ex Unione Sovietica non sono competitivi e le imprese lamentano carenze di lavoratori qualificati.

E' inoltre ragionevole presupporre che i paesi di transito mantengano al minimo le tariffe commerciali per impedire alla Cina di utilizzare rotte diverse e più economiche per trasportare i propri beni, riducendo notevolmente le opportunità di guadagno (Economist Intelligence Unit, 2016).

Il problema più rilevante, però, riguarda il forte indebitamento di cui già soffrono i paesi lungo la nuova Via della Seta. Se i rendimenti degli investimenti relativi a OBOR si rivelassero deludenti, questi paesi potrebbero riscontrare difficoltà nel coprire le spese e nel rimborsare i prestiti cinesi (Centro per lo Sviluppo Globale, 2018).

3.2 Asia meridionale

Per dimensione della massa terrestre, per popolazione e per dimensione del PIL, il primo paese che merita un'attenzione particolare da parte della Cina è sicuramente l'India.

Le tensioni tra le due grandi potenze asiatiche possono essere rappresentate da quanto accaduto in Sri Lanka.

La Cina ha trovato un partner entusiasta per lo sviluppo delle infrastrutture relative ad OBOR sotto il governo del presidente Mahinda Rajapaska. Il progetto di costruzione della Colombo Port City guidato dalla China Harbor Engineering Company (CHEC) è stato celebrato con grande clamore durante una visita di stato nel settembre 2014 dal presidente cinese Xi Jinping. Tuttavia, la successiva sconfitta elettorale di Rajapaksa nel gennaio 2015 ha congelato il progetto. Nonostante quest'ultimo sia stato poi successivamente approvato, sembra che l'India abbia contribuito al cambio di governo e alla sospensione dei progetti cinesi in Sri Lanka, a causa delle preoccupazioni di New Delhi per la crescente "invasione cinese" (The Economist, 2016).

Sebbene i due paesi tendano più alla rivalità che alla collaborazione, l'India ha aderito alla creazione delle istituzioni multilaterali di prestito a guida cinese: la New Development Bank (NDB) e l'Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB).

Oltre ad attingere finanziariamente a queste due istituzioni per la realizzazione dei propri progetti, l'India ha firmato con la Industrial and Commercial Bank of China un accordo per supportare un insieme di progetti nel settore energetico e dei trasporti.

Nonostante non sia riuscita ad essere il primo fornitore di ferrovie ad alta velocità, la Cina alla fine del 2015 è riuscita a stringere accordi per la costruzione di due linee: una linea Mumbai-New Delhi lunga 1200 chilometri ed una linea Chennai-Delhi (Times of India, 2015).

I risultati di tali iniziative e le modalità con cui il governo indiano deciderà di procedere determineranno quanto presto e in che misura la *Belt and Road Initiative* farà breccia in India.

Un altro paese che merita una considerazione particolare è il Pakistan.

Traendo vantaggio dalla sua vicinanza con la Cina, il paese ha beneficiato di una serie di investimenti per lo sviluppo del Corridoio Economico Cina-Pakistan (CPEC).

Il CPEC è considerato come una componente strategica principale di OBOR, tanto che il primo progetto in assoluto a ricevere finanziamenti dal Silk Road Fund è stato l'impianto di produzione di energia idroelettrica a Karot (Xinhua, 2015).

Con un costo stimato tra i 55 ed i 62 miliardi di dollari (Dawn, 2017), il CPEC intende rafforzare l'economia pakistana attraverso la costruzione di moderne reti di trasporto, numerosi progetti energetici e zone economiche speciali (Hussain, 2015).

Dal punto di vista della Cina, come già accennato in precedenza, la realizzazione di tale progetto consentirebbe di ridurre significativamente la distanza dagli strategici giacimenti nella regione del Golfo (Canali, 2017) e di esportare ed importare merci senza dover necessariamente passare dallo Stretto di Malacca e dal Mar Cinese Meridionale (Tunningley, 2017).

Gli investimenti cinesi nella regione costituiscono un elemento fondamentale per una crescita economica rapida e sostenuta.

Ci si aspetta che la costruzione di nuove infrastrutture ed il miglioramento di quelle già esistenti possano creare un contesto altamente integrato, che sia capace di ridurre la distanza tra i paesi non solo dal punto di vista geografico, ma anche da un punto di vista economico, commerciale e diplomatico. Inoltre, tali investimenti forniranno una base solida per l'espansione delle industrie manifatturiere locali e per un loro miglioramento dal punto di vista dell'efficienza e della produttività.

La riduzione dei costi e l'aumento dei flussi commerciali all'interno ed all'esterno dei confini nazionali produrranno effetti economici diretti ed indiretti che consentiranno di ridurre le disuguaglianze di reddito e la povertà.

3.3 *Sud-est asiatico*

Così come con le nazioni dell'Asia centrale, i rapporti della Cina con i paesi dell'ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-est Asiatico) si basano su legami culturali e storici di lungo corso.

Ad eccezione di Singapore, che ha una base infrastrutturale altamente sviluppata, le nazioni del Sud-est asiatico si trovano di fronte a gravi deficit infrastrutturali che devono essere necessariamente affrontati per sostenere la crescita economica nel lungo periodo.

In tale prospettiva, all'interno della regione sono previsti più di 130 progetti per un investimento stimato in 250 miliardi di dollari, con prevalenza di iniziative riguardanti il settore dei trasporti. La costruzione di una rete ferroviaria integrata fornirebbe alla Cina un collegamento diretto alle economie di Birmania, Thailandia, Laos, Vietnam, Cambogia, Malesia e Singapore (The Economist, 2016).

La *Belt and Road Initiative* ha dato grande impulso alle relazioni economiche tra la Cina ed i paesi dell'ASEAN, consentendo di raggiungere nell'arco del 2017 un volume commerciale mai registrato prima.

Il commercio bilaterale ha raggiunto un valore di 514,8 miliardi di dollari, in crescita del 13,8% su base annua. Le esportazioni cinesi hanno raggiunto i 279 miliardi di dollari, in crescita del 9% su base annua, mentre le importazioni sono cresciute del 20% su base annua, raggiungendo un valore di 235,7 miliardi di dollari (Consiglio di Stato della Repubblica Popolare Cinese, 2018).

Oltre all'aspetto strettamente commerciale, OBOR contribuirà a risolvere il deficit infrastrutturale ed a sostenere lo sviluppo industriale. Mentre la formazione dell'ASEAN Economic Community (AEC) comporterà la creazione di un mercato unico, la Belt and Road Initiative rafforzerà l'integrazione attraverso lo sviluppo di infrastrutture fisiche e di un regime commerciale solido.

In tale prospettiva, i principali progetti OBOR infrastrutturali avviati nella regione sono:

- il tratto che collega Kuala Lumpur a Singapore, che si propone di coprire i 350 chilometri di distanza in appena 90 minuti, ossia un tempo più breve rispetto al tempo impiegato in aereo (New Straits Times, 2015);

- il tratto in Laos della Ferrovia Kunming-Singapore. Questo progetto presenta un'elevata criticità per il Laos in termini di indebitamento, dal momento che l'investimento richiesto per la sua realizzazione si aggira intorno ai 6 miliardi di dollari, ossia il 35% del PIL del paese nel 2017 (16,85 miliardi di dollari) (Banca Mondiale, 2018);
- il tratto che collega la capitale indonesiana Giacarta a Bandung, la terza città più grande dell'Indonesia. Il progetto sarà realizzato da un consorzio cinese-indonesiano guidato dalla China Railway International, che ha ottenuto l'appalto a discapito del Giappone grazie al fatto di non aver richiesto garanzie finanziarie al governo indonesiano (Hariyadi, 2015). Quasi immediatamente dopo l'inizio del progetto, la ferrovia ad alta velocità ha incontrato non pochi problemi burocratici, che da sempre interferiscono con la crescita economica dell'Indonesia. Nonostante i lavori siano ripartiti poco tempo dopo, agli inizi del 2018 il ministro indonesiano Rini Soemarno ha dichiarato che il progetto non sarà completato nei tempi stabiliti poiché l'acquisizione dei terreni ha raggiunto solo il 54% della lunghezza totale (The Jakarta Post, 2018).

3.4 Russia

Nel contesto attuale, Pechino e Mosca sono strettamente allineate nelle loro prospettive globali. La Russia, sulla scia delle scarse relazioni con i paesi occidentali, desidera fare della Cina un partner commerciale chiave, sfruttando principalmente l'abbondanza di risorse naturali. La Cina, attraverso "One Belt, One Road", intende assumere un ruolo sempre più importante nella relazione sino-russa, sfruttando gli enormi benefici che la Russia otterrebbe dallo sviluppo infrastrutturale e dal miglioramento dei legami commerciali (The Economist, 2016).

La più importante collaborazione infrastrutturale Russia-Cina è il massiccio gasdotto "Power of Siberia". Con un costo provvisorio stimato in 770 miliardi di rubli (circa 13 miliardi di dollari) (Interfax, 2012), il gasdotto rappresenta il fiore all'occhiello del "perno verso l'est" della Russia nelle relazioni economiche e geopolitiche. Tale progetto, prevede un accordo trentennale tra il gigante del gas naturale controllato dalla Russia, Gazprom, e la China National Petroleum Corporation (CNPC) (Luhn e Macalister, 2014).

Nonostante gli accordi siglati nel 2014 e l'inizio della costruzione nel 2015, il progetto originale è stato messo in discussione a causa della rapida evoluzione delle realtà economiche, ma soprattutto perché non era stato fissato un prezzo di trasporto tra le parti.

Nei mesi successivi alla stipula dell'accordo, all'interno del quale era stato concordato un prezzo di 300 dollari per metro cubo, i prezzi internazionali del gas si sono ridotti notevolmente, arrivando in un range che si attestava tra i 200-240 dollari per metro cubo.

Nonostante il tentativo di Gazprom di mantenere il prezzo inizialmente stabilito, attraverso un suo collegamento ad un paniere di prezzi del petrolio, il CNPC si è dimostrato poco accomodante, grazie ad un periodo caratterizzato da eccesso di offerta globale di petrolio e gas, ma soprattutto grazie ad un forte potere contrattuale derivante da una situazione di monopsonio.

A queste complicazioni, si aggiunge il modello di sviluppo infrastrutturale estero della Cina, basato principalmente sull'emissione di prestiti cinesi per contratti di appalto cinesi.

Dato il rifiuto da parte di Gazprom, che attraverso il suo vicedirettore Aleksander Madvedev ha dichiarato "Non abbiamo bisogno di uomini e attrezzature cinesi qui: non l'abbiamo mai fatto e non lo faremo mai", non sorprende la decisione di CNPC di abbandonare, almeno per il momento, la prosecuzione del progetto (Economist Intelligence Unit, 2016)

Nonostante le difficoltà riscontrate nella realizzazione del progetto e le perplessità nei confronti delle influenze straniere nel paese, la Russia ha ampie motivazioni strategiche (oltre ad una necessità assoluta considerando le relazioni con l'Occidente) nel sostenere e rafforzare le sue relazioni con la Cina.

Durante il forum "Strategic Partnership 1520" a Soči, il vicepresidente della Russian Railways, Alexander Misharin, ha annunciato che la Russia e la Cina lanceranno il loro primo treno merci ad alta velocità sviluppato congiuntamente nel 2019. Questa iniziativa, che rappresenta di fatto l'estensione del collegamento ferroviario ad alta velocità Mosca-Kazan, porterà ad una maggiore interconnessione fisica e commerciale tra i due paesi (Global Construction Review, 2017).

Altri segnali incoraggianti derivano dalle relazioni tra i due paesi all'interno del contesto della Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB). La Russia, che gode dello status di membro fondatore, ha espresso attraverso i suoi rappresentanti l'intenzione di svolgere un ruolo importante nelle operazioni della banca, che riguardano sostanzialmente iniziative collegate all'OBOR.

3.5 Medio Oriente

Il Medio Oriente rappresenta la regione più complicata nel quale sviluppare le iniziative relative all'OBOR data la miriade di culture, etnie, affiliazioni di clan e religioni. A questo, si aggiungono conflitti armati e guerre civili, diversi livelli di sviluppo economico e la presenza di differenti strutture di governo (monarchie, democrazie e sistemi teocratici), che in molti casi sono caratterizzate da corruzione, eccessiva burocrazia e clientelismo.

Alcune zone, come l'Iran e l'Iraq, hanno sofferto (in misura diversa ed in tempi diversi) per le devastazioni della guerra e per le sanzioni economiche subite, che hanno gettato i paesi in una situazione drammatica. Dopo la revoca di tali sanzioni, nel gennaio 2016 il presidente Xi Jinping fu il primo leader di una grande potenza straniera a recarsi in Iran (New York Times, 2016). Il significato simbolico della visita diplomatica è stato poi ampliato dalla firma di 17 accordi e da un patto di cooperazione di 25 anni in ambito economico, politico e militare (BBC, 2016).

Già a partire dal 2009, mentre la maggior parte del mondo isolava l'Iran in risposta ai tentativi della nazione di sviluppare un arsenale nucleare, la Cina è stata il principale alleato economico del paese. Pechino ha fornito negli anni finanziamenti, ingegneria e materiali al sistema iraniano, risultando determinante per la costruzione di strade, per l'estrazione delle risorse minerarie e per l'acquisto di petrolio iraniano nel periodo in cui il paese non aveva accesso agli investimenti ed ai mercati globali (The Economist, 2016).

Questi comportamenti hanno posto le basi per una solida relazione che si rivelerà particolarmente vantaggiosa all'interno della strategia OBOR.

Per rimarcare l'impegno cinese in Iran, a poche settimane dalla visita di Xi Jinping, il primo treno merci proveniente dalla Cina è arrivato a Teheran. Soprannominato "Silk Road Train", il viaggio è durato circa 30 giorni in meno rispetto al tempo impiegato via mare da Shanghai al porto iraniano di Bandar Abbas, nonostante la necessità di adattarsi ai diversi sistemi ferroviari (Pals, 2016).

Oltre alla posizione assunta nei paesi mediorientali in difficoltà, la Cina è riuscita a diventare un partner commerciale anche dei paesi più ricchi della regione.

Nonostante il Medio Oriente sia la più grande base produttiva di petrolio al mondo (Energy Information Administration, 2018), i governi della zona hanno intuito la necessità di diversificare la propria economia, puntando allo sviluppo dell'energia solare e, più in generale, delle energie rinnovabili (Reed, 2018).

Nell'ambito della *Belt and Road Initiative*, gli enormi produttori cinesi hanno saputo cogliere un'opportunità unica per far fronte al problema della sovrapproduzione. In tale prospettiva, i progetti più significativi avviati nella regione sono:

- ReneSola, con sede a Zhejiang, che ha ottenuto il suo primo contratto in Medio Oriente per la fornitura di pannelli solari all'Arabia Saudita (Construction Week, 2013) all'interno di un piano per lo sviluppo di un'industria solare con un costo stimato in 109 miliardi di dollari (Bloomberg, 2015).
- Changzhou Almaden, con sede a Jiangsu, ha recentemente costruito uno stabilimento da 30 milioni di dollari nella *Dubai Silicon Oasis* degli Emirati Arabi per realizzare pannelli solari ultrasottili a doppio vetro (Business Wire, 2014)

3.6 Africa

Il sostegno della Cina allo sviluppo africano precede l'annuncio ufficiale di "One Belt, One Road", ma l'iniziativa oggi fornisce una prospettiva di investimento più attraente per il governo e per le aziende.

Uno dei progetti infrastrutturali di più alto profilo in Africa è la "Standard Gauge Railway" (SGR) in Kenya, che con un costo totale stimato in 14 miliardi di dollari prevede un collegamento da Mombasa, la più grande città portuale dell'Africa orientale, a Nairobi, la capitale del Kenya (Kacungira, 2017). Successivamente, tale progetto è stato esteso da Nairobi a Naivasha, con l'intento di utilizzare "One Belt, One Road" non solo per affrontare le carenze infrastrutturali del paese, ma anche per facilitare lo sviluppo di un parco industriale locale che sappia sfruttare le fonti di energia geotermica (The Economist, 2016).

Tale investimento, rappresenta un esempio del ruolo svolto dall'Africa negli obiettivi strategici che la Cina intende perseguire attraverso OBOR.

La costruzione della SGR collegherà ulteriormente le economie dell’Africa orientale alle aree interne del paese ed al resto il mondo, offrendo alle industrie cinesi l’opportunità di far fronte al problema della sovrapproduzione attraverso l’ingresso in nuovi mercati.

Per il Kenya, lo sviluppo di un progetto di tale portata rappresenta un’occasione unica per rafforzare la crescita economica e sociale, ma anche per affermare il proprio ruolo all’interno della regione africana.

Nonostante i vantaggi derivanti dagli investimenti cinesi in Africa siano evidenti, esistono tuttavia dei rischi legati all’effettiva realizzazione dei progetti.

Oltre ai problemi relativi all’instabilità politica ed alla corruzione, che riguardano molti dei paesi coinvolti in OBOR, per i paesi africani il rischio principale è quello di far aumentare il debito estero e gli oneri ad esso connessi senza riuscire ad ottenere benefici nel lungo periodo. Affinché ciò non avvenga, le autorità africane dovranno essere in grado non solo di sfruttare le nuove infrastrutture, ma anche di sostenere lo sviluppo economico attraverso riforme strutturali che rendano il processo decisionale più stabile ed efficiente (Van Eyssen, 2018).

3.7 Europa

L’Europa non rappresenta solo uno dei tratti geografici più lontani dell’OBOR, ma segna anche l’estensione più ampia della Cina in economie capitalistiche storicamente più avanzate.

A dicembre 2014, il *Ponte di Pupin* ha attraversato il Danubio per collegare la capitale serba Belgrado al vicino sobborgo Borča. Con questo progetto, ideato e costruito dalla China Road and Bridge Corporation (CRBC), la Cina ha realizzato la prima grande infrastruttura in un paese europeo (Xinhua, 2016).

Oltre al significato metaforico di un “ponte cinese in Europa”, all’interno del progetto è sottintesa l’intenzione geopolitica della Cina di ricostruire la Serbia dopo le sanzioni economiche dei primi anni Novanta e la campagna di bombardamento della NATO nel 1999 durante la guerra in Kosovo (Mitrović, 2018).

Un altro ruolo importante per l'affermarsi della Cina in Europa, e più in generale per la realizzazione degli obiettivi alla base della *Belt and Road Initiative*, è rappresentato dall'inclinazione cinese a promuovere i collegamenti ferroviari.

Il servizio di trasporto ferroviario diretto tra Cina ed Europa orientale ha avuto inizio nel 2013, con treni che collegano la città sud-occidentale di Chengdu a Lodz, la terza città più grande della Polonia. Sulle onde dell'entusiasmo derivante dal Ponte di Pupin, alla tratta ferroviaria Chengdu-Lodz la Cina ha affiancato il progetto ferroviario ad alta velocità Budapest-Belgrado. Una volta completato, tale tratto si conetterà con la linea ad alta velocità a Skopje, la capitale macedone, per poi estendersi verso Atene, ed in particolare il vicino porto del Pireo.

La compagnia di stato cinese COSCO ha già investito molto nel miglioramento del porto, dopo aver acquistato nel gennaio 2016 la quota di maggioranza dell'Autorità Portuale del Pireo per 280 milioni di euro (Xinhua, 2016).

Attraverso la gestione cinese del porto del Pireo e l'espansione della rete ferroviaria ad alta velocità dell'Europa orientale, il percorso terrestre (Belt) e la rotta marittima (Road) convergeranno in un unico enorme corridoio commerciale.

Nonostante in un primo momento gli investimenti infrastrutturali cinesi abbiano riguardato singoli paesi e non l'Unione Europea nel suo complesso, l'adesione alla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS, 2016) e l'ingresso nel Fondo Europeo di Investimento (Banca Europea per gli Investimenti, 2017) hanno segnato un cambio di rotta verso una maggiore sinergia.

Nell'ambito della *Belt and Road Initiative* i due paesi potranno sostenere la crescita economica e la creazione di nuovi posti di lavoro, attraverso la costruzione e il potenziamento delle infrastrutture che collegano i singoli paesi europei e l'Europa con la Cina.

Questo, oltre a ridurre i costi di trasporto ed aumentare il volume degli scambi, comporterà un incremento delle relazioni commerciali non solo con la Cina, ma anche con i paesi che si trovano lungo la rotta.

3.7.1 Italia

Essendo situata al centro del Mar Mediterraneo, ossia il punto di arrivo occidentale della “Via della Seta Marittima del ventunesimo secolo”, l’Italia è ritenuta di importanza vitale dai leader cinesi per la realizzazione di OBOR.

Un primo intervento, seppur non ufficiale, effettuato in Italia nel nome della *Belt and Road Initiative* è stata l’acquisizione della Pirelli da parte della China National Chemical Corporation, dal momento che parte dell’operazione è stata finanziata dal Silk Road Fund (China Daily, 2015).

Un progetto in particolare, però, ha attirato l’attenzione dei leader politici e degli imprenditori italiani: l’iniziativa “cinque-porti” nel nord del Mare Adriatico, che rappresenta il fiore all’occhiello dell’intervento cinese in Italia.

Il progetto, sostenuto con grande entusiasmo dalle autorità italiane e cinesi durante il “Forum di Cooperazione delle Città della Via della Seta” tenutosi a Venezia nel 2015, prevedeva un finanziamento da parte dal governo italiano e, nell’ottica della *Belt and Road Initiative*, da parte del governo cinese e dalle società statali della Cina.

L’idea elaborata dall’Associazione Portuale del Nord Adriatico (NAPA) prevedeva il coinvolgimento dei porti italiani di Venezia, Trieste e Ravenna, oltre ai porti di Capodistria (in Slovenia) e Fiume (in Croazia). La NAPA mirava ad attrarre le enormi navi mercantili cinesi che raggiungono il Mar Mediterraneo attraverso il Canale di Suez.

Il piano era quello di creare un sistema portuale offshore-inshore attraverso la costruzione di una grande piattaforma multimodale al largo del porto di Malamocco (Venezia), dove la profondità di circa 20 metri avrebbe consentito alle grandi navi da carico di attraccare.

A terra, invece, il progetto prevedeva la costruzione di cinque terminal: tre in Italia (Marghera, Ravenna e Trieste), uno in Slovenia (Capodistria) e uno in Croazia (Fiume). Una volta completata, l’iniziativa avrebbe creato una rete di porti in grado di servire le mega-navi provenienti dalla Cina e di ridurre i tempi di spedizione, riducendo di circa 4000 chilometri il percorso che porta da Shanghai ad Amburgo.

Per realizzare il progetto era stato previsto un investimento di 2,2 miliardi di euro, di cui 950 milioni di fondi pubblici. Stando alle parole dell’allora presidente dell’Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa, l’iniziativa aveva suscitato molto interesse in Cina, raccogliendo l’attenzione delle autorità portuali di Shanghai e di Nongbo, della China Communications

Construction Group (CCCCG) e della Industrial and Commercial Bank of China (Baroni, 2016).

L'iniziativa "cinque porti" mirava a fornire alle mega-navi cinesi una rotta parallela (ed alternativa) rispetto a quella che va dal Pireo ai Balcani. A tal fine, il governo italiano ha migliorato i collegamenti ferroviari tra i porti italiani del Mare Adriatico ed i mercati dell'Europa Centrale e Settentrionale. A giugno 2016 è stata inaugurata una nuova ferrovia transalpina, che attraversa il tunnel di San Gottardo tra Italia e Svizzera. Inoltre, sono stati potenziati i collegamenti ferroviari che partono da Milano ed arrivano al porto di Genova sul lato occidentale ed ai cinque porti del mare Adriatico sul lato orientale.

Attraverso il completamento di questi progetti infrastrutturali, l'Italia avrebbe sfidato i principali porti europei (Pireo, Rotterdam, Istanbul, Amburgo) (Van der Putten et al., 2016)

La preoccupazione principale in merito alla realizzazione di tale progetto riguarda, però, l'aspetto ambientale. Poiché l'iniziativa "cinque porti" coinvolgerebbe l'attracco delle enormi navi da carico, queste potrebbero causare danni ambientali per una città come Venezia. Queste preoccupazioni hanno portato l'attuale presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Pino Musolino, in accordo con l'ex Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, a ridimensionare notevolmente l'iniziativa, "cancellando" di fatto il progetto (Favarato, 2018).

Ciò nonostante, l'Italia continua a ricoprire un ruolo strategico all'interno della *Belt and Road Initiative*, dal momento che si trova nel punto di incontro tra la "Cintura Economica della Seta" e la "La Via della Seta Marittima del Ventunesimo Secolo".

L'emergere di una "nuova centralità del Mediterraneo", che deriva dall'espansione del canale di Suez, dal crescente "gigantismo navale" e dal consolidamento delle alleanze globali portate avanti dalle compagnie marittime cinesi, costituisce un'enorme opportunità per un paese che rappresenta la piattaforma ideale per distribuire in Europa merci prodotte in Asia e per raccogliere i prodotti europei da spedire nel mondo (Fardella e Prodi, 2017).

In molti paesi coinvolti in "One Belt, One Road" le imprese italiane attualmente operano nel settore energetico, in particolare gas e petrolio. Nel breve periodo, è ragionevole presupporre che attraverso OBOR i loro ambiti di intervento si estenderanno anche all'ingegneria meccanica e alle tecnologie d'avanguardia.

Inoltre, poiché le imprese italiane hanno difficoltà a competere nei mercati internazionali a causa della loro dimensione (in Italia, secondo Confcommercio, nel 2016 le PMI

rappresentavano il 99,9% delle imprese), è possibile immaginare che nel lungo periodo, grazie alle risorse ricevute nell'ambito della *Belt and Road Initiative*, siano capaci di proporsi su questi mercati anche con beni relativi al settore della moda, dell'arredamento e delle apparecchiature elettriche (SACE, 2017).

3.8 Conclusioni

“One Belt, One Road” è un progetto di dimensioni straordinarie non solo per l'area geografica coinvolta, ma anche per le tante differenze tra le singole aree in cui opera.

Date queste diversità, OBOR dovrà essere in grado di adattarsi non solo alle differenze infrastrutturali e alle diverse giurisdizioni in cui le imprese cinesi si troveranno ad operare, ma anche alle differenze culturali, politiche ed economiche dei singoli paesi.

La Cina, al di là dell'aspetto infrastrutturale e commerciale, intende istituire tribunali internazionali a Shenzhen e Xi'an per risolvere le controversie commerciali relative alla *Belt and Road Initiative*. Jonathan Hillman, direttore del progetto “Reconnecting Asia” presso il Centro per gli studi strategici ed internazionali di Washington, ha dichiarato:

“OBOR è molto più di strade, ferrovie ed altre infrastrutture rigide. E' un modo per la Cina di scrivere nuove regole, rimodellare le infrastrutture *soft* e creare istituzioni che riflettano gli interessi cinesi” (Kuo e Kommenda, 2018).

Dopo quasi cinque anni dal lancio, l'iniziativa ha prodotto risultati contrastanti.

Malgrado gli sforzi della Cina di presentare OBOR come una situazione di beneficio reciproco, alcuni comportamenti in Vietnam, la massiccia bonifica nel Mar Cinese Meridionale e la forte presenza militare nella regione sembrano aver provocato una percezione negativa nei vicini paesi asiatici (Green e Szechenyi, 2014).

Ciò nonostante, OBOR raccoglie sempre più consensi nel resto mondo.

Se venisse interamente realizzato, “One Belt, One Road” offrirebbe incredibili opportunità di crescita economica e commerciale, spostando l'asse dell'economia mondiale da Occidente ad Oriente. Non solo, se Pechino riuscirà ad instaurare solide relazioni con i principali attori del contesto internazionale, potrebbe mettere in seria crisi la leadership degli Stati Uniti, che in questa guerra commerciale ed economica si stanno isolando sempre di più politiche dietro alle sempre più numerose politiche protezionistiche.

Bibliografia

- Ramachandran, S., *China-Pakistan Economic Corridor: Road To Riches?*, The Jamestown Foundation, 2015
- Garlick, J., *Deconstructing the China-Pakistan Economic Corridor: Pipe Dreams Versus Geopolitical Realities*, Journal Of Contemporary China, 2018
- *China: EBRD shareholder profile*, European Bank for Reconstruction and Development, 2018
- Aris, S., *One Belt, One Road: China's Vision of "Connectivity"*, CSS at ETH Zurich, 2016
- *Who is Financing the New Economic Silk Road*, Silk Road Briefing, 2017
- *Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements*, Silk Road Briefing, 2017
- *China-ASEAN trade volume hits record high in 2017*, State Council of the People's Republic of China, 2018
- Bottino, F., *Cina e infrastrutture, tutti i numeri della nuova Via della Seta*, Business Insider, 2017
- Willis, R. e Yormesor, D., *EIB Group cooperation with China to be strengthened with new EUR 500 million Silk Road Fund equity investment initiative*, European Investment Bank, 2017
- *Action plan on the Belt and Road Initiative*, State Council of the People's Republic of China, 2015
- Heriyanto, D., *High-speed railway tug of war: Japan vs. China*, The Jakarta Post, 2016
- Schiavenza, M., *Mapping China's Income Inequality*, The Atlantic, 2013

- Muller-Markus, C., *One Belt, One Road: the Chinese Dream and its Impact on Europe*, Barcelona Centre for International Affairs, 2016
- Tomlinson, L. e Friling, Y., *China sends surface-to-air missiles to contested island in provocative move*, Fox News World, 2016
- Cai, P., *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Lowy Institute for International Policy, 2017
- Pollard, S., *Storia economica contemporanea*, il Mulino, 2016
- Riccardi, L., *La nuova Via della Seta: tra politica e finanza globale*, Corriere Asia, 2016
- Ruta, M., *Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative*, World Bank, 2018
- *One Belt One Road: ultimo treno per Pechino*, SACE group, 2017
- Lieberthal, G. K., *The American Pivot to Asia*, Brookings, 2011
- Eszterhai, V., *The Geopolitical Significance of One Belt, One Road from a Historical Perspective*, PAGEO Geopolitikai Kutatointezet, 2017
- *"One Belt, One Road": an economic roadmap*, The Economist Intelligence Unit, 2016
- *Is China Using Belt and Road to Export Its Own Technical Standards*, China Banking News, 2018
- Baroni, P., *La nuova via della seta parte dall'Adriatico con cinque porti*, La Stampa, 2016
- *Double debt risk for African countries that turn to China*, DW, 2016
- Dudley, D., *Success of Renewable Energy? It may not have a choice*, Forbes, 2018
- Kacungira, N., *Will Kenya get value for money from its new railway?*, BBC, 2017

- Brown, R., *Whete will the new silk road lead? The effects of chinese investment and migration in Xinjiang and central Asia*, Yale University, 2015
- Hariyadi, M., *Jakarta chooses Beijing for the country's first high-speed train*, Asia News, 2015
- *The silk road's revival: the first freight train connecting China to Iran*, Rail Freight, 2016
- *Iran and China agree closer ties after sanctions ease*, BBC, 2016
- Favarato, G., *Off shore addio, ma il progetto procede*, La Nuova, 2018
- Jamal, N., *The cost of CPEC*, DAWN, 2017
- Van der Putten, Seaman et al., *Europe and China's New Silk Road*, ETNC, 2016
- *Greek predident hopes for more investments following Piraeus Port Authority deal*, New China, 2016
- *Dubai Silicon Oasis to host Chang Zhou Almaden's AED 110 Million Manufacturing Facility*
- Martino, F., *China goes to Serbia: infrastructure and politics*, Osservatorio Balcani e Caucaso, 2018
- *Jakarta to Bandung High-Speed Rail*, Railway Technology, 2018
- *China's Silk Road Fund makes first investment in Pakistan's hydropower project*, Xinhua, 2015
- *Pupin Bridge: China's first bif infrastructure investment in Europe*, Xinhua, 2016
- Reed, S., *From Oil to Solar: Saudi Arabia plots a shift to renewables*, Forbes, 2018
- *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*, Xinhua, 2013
- Pavone, G., *La Via della Seta: analisi del declino (XV-XVI secolo)*, 2016

- Vernole, S., *Via della Seta terrestre: una storia di civiltà e progresso*, Centro Studi “Eurasia-Mediterraneo”, 2016
- Bertoli, G., *Globalizzazione dei mercati e sviluppo dell’economia cinese*, 2008

