



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale in
Sviluppo economico e dell'impresa
Impresa e mercati globali
ordinamento ex D.M. 270/2004

Tesi di Laurea

Nodi di seta

La globalizzazione lungo la Nuova Via della Seta

Relatore:
Ch. Prof. Stefano Soriani

Laureando:
Alessandro Manocchi
Matricola 864209

Anno Accademico:
2017/2018

INDICE

PARTE 1: L'EVOLUZIONE DEL CONTESTO	1
INTRODUZIONE	1
CAPITOLO I: ASCESA DEL GIGANTE ASIATICO	4
1. La Cina nel periodo Maoista	4
2. L'avvio delle riforme e l'esperimento delle Zone Economiche Speciali	8
2.1 La politica di modernizzazione e la crescita economica localizzata	8
2.2 Focus: Shenzhen	13
3. La Cina nel XXI secolo	21
CAPITOLO II: EVOLUZIONE NELLE DINAMICHE COMMERCIALI E DELLA PRODUZIONE MANIFATTURIERA DELL'UNIONE EUROPEA	27
1. Le prime fasi dell'Unione Europea: il commercio nella direttrice del Nord Atlantico e lo sviluppo infrastrutturale nel periodo 1960-2000	27
2. L'UE nella morsa della crisi e gli sviluppi dei trend commerciali nel continente. Periodo dal 2001 al 2017 fra problemi e nuove opportunità	32
3. Il commercio europeo, caratteristiche a confronto: rotta atlantica e rotta asiatica	38
3.1 L'Unione Europea verso occidente: La direttrice Atlantica	39
3.2 L'ascesa della Cina: l'Unione Europea volge lo sguardo ad est	42
CAPITOLO III: INTEGRAZIONE ECONOMICA, POLITICA ED INVESTIMENTI IN ASIA CENTRALE, NEI BALCANI E PROSPETTIVE PER IL NORD AFRICA	46
1. Asia centrale: la partita dei cinque "-stan"	49
2. I Balcani: la porta dell'Unione Europea	54
3. Il nord africa: accesso al mediterraneo	59
CONCLUSIONI SULLA PARTE I	62
PARTE 2: LA BELT AND ROAD INITIATIVE: CONCETTI, STRUTTURA, OPPORTUNITA'	64

INTRODUZIONE	64
CAPITOLO I: RIFERIMENTI STORICI E NUOVE ISTITUZIONI	66
1. Le istituzioni	70
1.1 Istituzioni multilaterali: Asian Infrastructure Investment Bank, New Development Bank, Asian Development Bank	70
1.2 Le Policy Banks e il Silk Road Fund	75
CAPITOLO II: GEOGRAFIA DELLA SETA	80
1. Politica e potenziali effetti della BRI	83
2. La struttura ed i corridoi	90
2.1 La Cina come punto di partenza	90
2.2 I corridoi economici asiatici	95
2.3 I corridoi economici intercontinentali	104
3. La “21st- Maritime Silk Road” e il ruolo dei porti	109
CAPITOLO III: GEOSTRATEGIA: FRA POLITICA, ECONOMIA E DIPLOMAZIA	117
1. Analisi fra componente geostrategica e geoeconomica	117
2. Alcune problematiche e stato di avanzamento	123
PARTE 3: LE OPPORTUNITA’ PER LA LOGISTICA EUROPEA E MEDITERRANEA.....	126
INTRODUZIONE	126
CAPITOLO I: IL SISTEMA DI TRASPORTO INTEGRATO TEN-T	127
1. Il progetto e le componenti	127
2. I corridoi ferroviari nel sistema unificato ERTMS e i corridoi ferroviari di trasporto merci RFC	131
3. La TEN-T in Italia	133

CAPITOLO II: I TREND NELLO SHIPPING VERSO L'EUROPA, LA RIFORMA DELLA PORTUALITA' NAZIONALE E POSSIBILI ALTERNATIVE TERRESTRI	137
1. I trend	137
2. Le riforme portuali in Italia	141
3. Gli Investimenti cinesi nei porti	143
4. Trasporti ferroviari	147
CAPITOLO III: NORTH ADRIATIC PORT ASSOCIATION E LA STRATEGI DELLA COOPETIZIONE	150
1. NAPA	150
2. Miglioramento della dotazione infrastrutturale nella NAPA	154
2.1 Capodistria	155
2.2 Trieste	156
2.3 Rijeka	156
2.4 Ravenna	157
2.5 Venezia	157
COCLUSIONI	160
BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	163

PARTE 1:

L'EVOLUZIONE DEL CONTESTO

INTRODUZIONE

lo studio, come anche la semplice comprensione di fenomeni, iniziative, progetti, intenzioni e forme di pianificazione e integrazione in generale non è qualcosa che possiamo pensare sia riassumibile in poche righe. Tantomeno è realistico credere di poterlo fare trattando immediatamente il tema d'interesse, senza alcun genere di delimitazione dell'ambiente nel quale avvengono le interazioni. Credo infatti sarebbe l'equivalente di costruire una casa senza delle adeguate fondamenta. L'argomento della Belt and Road Initiative è talmente onnicomprensivo, vasto, ricco di sfaccettature, interpretazioni ed implicazioni che non fornire un adeguato punto di partenza, si rivelerebbe un passo falso che rischierebbe di compromettere l'efficacia esplicativa dei collegamenti che verranno proposti nel corso dell'elaborato. Proprio per queste ragioni, oltre che per un maggior senso di completezza, credo sia necessario iniziare con una prima parte che illustri come si è evoluto il contesto delle aree principalmente interessate dalla BRI. Quelle sulle quali ci si concentrerà maggiormente, in considerazione di un interesse specifico, sono il contesto cinese in riferimento al quale ci si concentrerà sul percorso di sviluppo economico del paese e della sua transizione da economia chiusa a quello che viene definito "socialismo con caratteristiche cinesi" improntato sul modello di sviluppo economico denominato "Beijing Consensus"¹. Il secondo è il contesto europeo inteso nell'ottica dell'unione di stati più che a livello di singole entità del quali nel quale ci interesseremo dei pattern commerciali verso l'estero e dell'evoluzione infrastrutturale in senso geografico. Verranno trattati anche, seppur in modo più marginale anche i contesti dell'asia centrale e del continente africano con particolare riferimento ai paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Il primo capitolo

¹ Joshua Cooper Ramo (2004)

parla dello sviluppo della Cina, dalla fase ombrosa dell'isolazionismo autocratico dovuto al regime Maoista, passando poi per la prima fase di apertura all'economia globale dovuta alle riforme di Deng Xiaoping, per giungere in fine fino ai giorni nostri nel quarto paragrafo che ci parla della Cina del 21° secolo. In questo capitolo, in aggiunta, si è voluto ritagliare uno spazio per approfondire quello che forse è stato il più noto oltre che il primo vero successo delle riforme volute dalla leadership cinese nel suo esperimento di apertura ai mercati ed ai capitali esteri: il caso della città di Shenzhen e della sua zona economica speciale di riferimento, la quale in forza del clamoroso exploit ha permesso di porre le basi per proseguire nella "sperimentazione" di un'apertura graduale al mondo esterno. Per evidenziare lo sviluppo storico ed economico del paese, si è deciso di utilizzare alcuni indicatori, che si ritiene siano maggiormente esplicativi in entrambi i periodi considerati. Ci si deve interfacciare, ad ogni modo, anche la difficoltà nel reperire informazioni attendibili sul periodo iniziale. Il secondo capitolo parla dello sviluppo dell'Unione Europea, esposto attraverso le lenti del commercio internazionale, essendo questo l'ambito di maggior interesse per l'elaborato. Verranno messi in evidenza quindi i trend dei flussi commerciali che maggiormente hanno interessato il vecchio continente a partire dagli anni '60 fino al 2000 e nel secondo scaglione dal 2001 al giorno d'oggi. Tale scelta è principalmente dovuta al fatto che molti cambiamenti nelle tendenze, nell'economia e nella geografia produttiva sono intervenuti a partire dagli albori del nuovo millennio. Il terzo paragrafo del capitolo, in particolare cerca di fare il punto sul commercio in entrata ed in uscita dall'UE mettendo a confronto le due directory che si sono venute a creare da quando l'UE ha preso forma. Anche in questo caso si sono utilizzati alcuni indicatori, riprendendone per coerenza alcuni utilizzati nel primo capitolo, ma cambiandone alcuni altri. La prima parte si conclude con il terzo capitolo che propone una breve rassegna riguardante le politiche estere in tema di cooperazione, integrazione, influenza politica e sviluppo economico messe in campo dai tre entità nazionali e sovranazionali che nella BRI giocano un ruolo essenziale. Cina, UE e Russia con le rispettive policy in tre delle principali aree interessate dall'iniziativa: Balcani, Asia Centrale e Nord Africa rivestono un ruolo tale che potrebbero decidere o quantomeno influenzare lo sviluppo dell'iniziativa negli anni a venire. Queste aree sono state scelte oltre per la loro importanza strategica nel complesso dell'iniziativa anche perché sono quelle che, in questa fase iniziale hanno attirato maggiormente l'attenzione dei policy

maker e quindi degli investimenti del colosso asiatico. Per concludere adeguatamente questa introduzione, sono necessarie due specificazioni ulteriori su quanto seguirà. In primis ho ritenuto, dato il ruolo che fosse necessario rendere questi capitoli quanto più snelli e rapidamente assimilabili. In secondo luogo, ho ritenuto giustificabile un ampio uso di grafici, tabelle e immagini, in quanto un buon supporto visivo può risultare maggiormente intuitivo rispetto ad un discorso eccessivamente prolisso, che finirebbe sicuramente per disperdere l'attenzione.

CAPITOLO I: ASCESA DEL GIGANTE ASIATICO

1. La Cina nel periodo Maoista

La Cina nel periodo successivo alla fine del secondo conflitto mondiale ha vissuto una fase travagliata fatta di guerra civile, di un regime autoritario e come diretta conseguenza di una fase di isolamento internazionale. Questo susseguirsi di avvenimenti hanno fatto sì che il paese finisse relegato ad un ruolo marginale nonostante la grande dimensione territoriale, un numero di abitanti e una ricchezza in termini di risorse che grazie al cambiamento nella mentalità della leadership, avvenuto nei periodi successivi fanno sempre più sentire il proprio peso. Si potrebbe dire molto sulla Cina, in particolare sulla sua storia contemporanea e sulle caratteristiche del paese nel periodo dal 1950 fino agli anni delle prime riforme di apertura. In questa sede ci si concentrerà piuttosto su alcuni basilari dati economici e sociali così da fornire un quadro generale utile a capire quella che possiamo definire come una situazione di partenza e la rapidità dello sviluppo degli anni a seguire, la capacità di adattamento e l'importanza che le risorse naturali ed umane hanno avuto nel sostenere una repentina crescita economica. Questo ci permetterà anche di interpretare al meglio quanto accaduto nel periodo a partire dal 1980. Durante la leadership maoista, fino al subentro del leader modernizzatore Deng Xiaoping (1979) ci preme evidenziare come la struttura economica del paese fosse prevalentemente agricola, con una economia chiusa al mondo esterno e di stampo tradizionale con enorme prevalenza del primario rispetto altri settori. Per dare senso a queste affermazioni si propongono alcuni grafici, che utilizzano dati presenti nel sito della World Bank e che si ritiene possano essere sufficientemente esplicativi della situazione al tempo, vista anche la difficile reperibilità di dati ufficiali da fonti nazionali. I grafici che seguono paragonano il dato cinese ad analoghi di altre parti del mondo del medesimo periodo. Gli indicatori si riferiscono a:

- Popolazione nelle aree rurali;
- Popolazione in aree urbane;
- GDP Pro Capite
- Consumo di elettricità pro-capite;

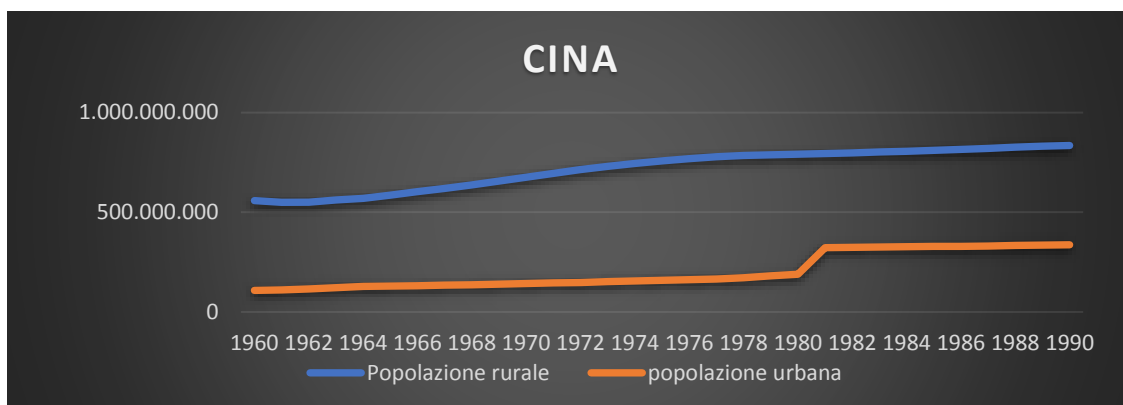


Figura 1: Distribuzione della popolazione cinese suddivisa in aree rurali ed aree urbane dal 1960 al 1980 (fonte: World Bank)

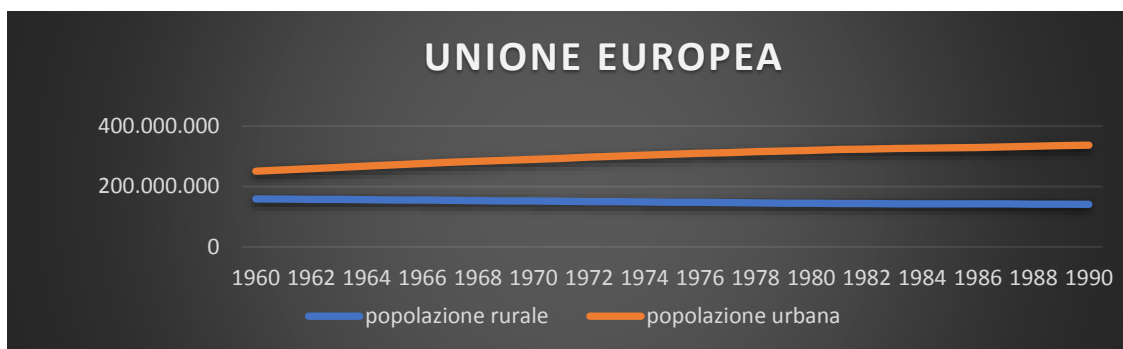


Figura 2: Distribuzione della popolazione in UE suddivisa in aree urbane ed aree rurali dal 1960 al 1990 (fonte: World Bank)

Come si capisce bene già da questi primi grafici, nel primo periodo considerato la grande maggioranza della popolazione cinese vive ancora nelle aree rurali del paese. Fra il 1979 e il 1980 ad esempio, la popolazione che vive nelle aree rurali supera di quasi quattro volte quella residente nelle aree urbane, il che porta a confermare l'idea di un'economia arretrata e ancora prevalentemente agricola. Da notare l'aumento della popolazione rurale in Cina intercorso fra i primi anni '80 e gli anni '90. Possiamo ritenere che tale crescita sia da imputarsi ad un aumento della popolazione e non ad un arretramento economico o di fuga verso le campagne. A differenza della Cina l'Europa, che a sua volta attraversa un momento delicato della sua storia, dovuto al braccio di ferro fra il blocco occidentale e quello orientale mostra comunque la caratteristica principale di un'economia avanzata di tipo industriale con agglomerati urbani che ospitano la quota maggiore di popolazione. Da notare anche la sproporzione fra il numero di abitanti in

Cina ed in UE, con la prima che già all'inizio degli anni '90 sfiorava il miliardo di abitanti, cifra tuttora impensabile in UE.

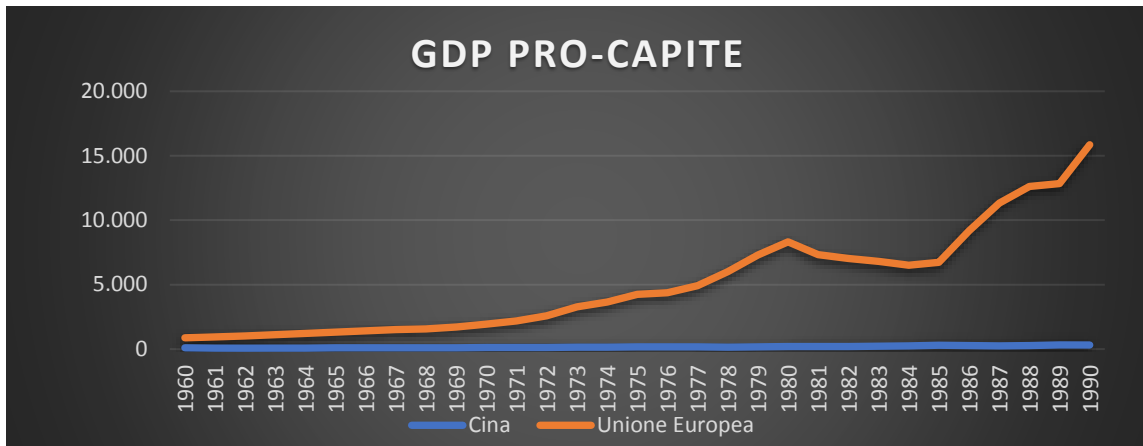


Figura 3: GDP pro capite espresso in US\$ a valore corrente nel periodo 1960-1990 (fonte: World Bank)

Il grafico sul GDP Pro-Capite conferma quanto ipotizzato e quanto già si sapeva sull'arretratezza economica che il paese viveva in quegli anni. Da questo possiamo ricavare tre elementi che sono: i livelli di GDP pro-capite, lo spread fra quello cinese e quello nell'Unione Europea ed infine il tasso di crescita. I livelli mostrano chiaramente che in Europa, superata la fase post-bellica ha si è iniziato a generare ricchezza con tassi di crescita molto levati, mentre il GDP pro-capite cinese rimane inferiore ai 200 dollari annui fino al 1982. La differenza fra l'era del governo di Mao e quella del suo successore passa anche dal tasso di crescita del dato, che a cominciare dai 90 USD del 1960 arriva a 184 USD del 1979 con una crescita del 104.44% in 19 anni, contro il +133.69% nel periodo 1980 - 1990 (da 195 a 318). Ciò conferma, seppur parlando di importi minimi rispetto a quelli delle economie più sviluppate all'epoca, la bontà e gli effetti positivi delle politiche riformiste di cui si parlerà in seguito.

Come terzo indicatore si è scelto di utilizzare il consumo pro capite di energia elettrica. Per quanto la scelta possa sembrare inopportuna, o comunque volta a evidenziare quanto già messo abbondantemente in chiaro, penso che questo indicatore vada comunque riportato, in virtù di una semplice considerazione. A sorpresa di molti all'inizio del 1900 la città di Shangai in Cina era la terza al mondo per consumo di elettricità, preceduta solo da Londra e Parigi. Questo ci fa capire quanto il paese fosse all'avanguardia all'inizio del secolo e quanto la guerra, la chiusura al mondo e

l'arretratezza economica abbiano saputo innescare una sorta di involuzione. Ovviamente l'indicatore non ci mostra solo questo ma anche, ad esempio, la precarietà delle condizioni della popolazione e la scarsa presenza di tessuto industriale. Va specificato che il dato cinese parte dal 1972 a causa della scarsità di dati disponibili.

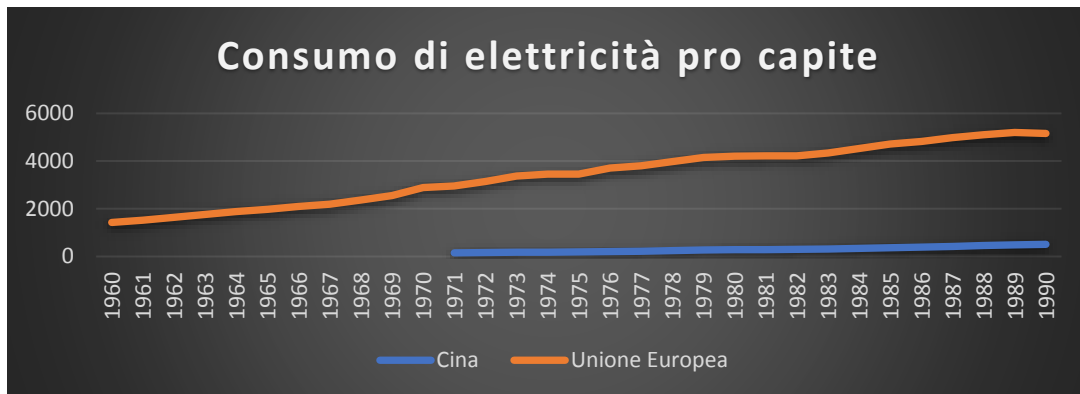


Figura 4: consumo pro capite di elettricità espresso in kW/h dal 1960 al 1990. (fonte: World Bank)

Anche qui sia il divario sia la differenza nel trend appaiono marcati ad ennesima conferma di quanto già esposto sopra. Da notare ancora una volta un andamento leggermente più positivo a partire dal 1980.

In definitiva con l'ascesa al potere della leadership più "tradizionalista" l'economia cinese ha vissuto un periodo caratterizzato da tassi di crescita molto bassi con livelli ben al di sotto delle economie più sviluppate. Ad esempio, volendo citare alcuni dati inerenti ai grafici presentati il GDP cinese era di circa 91 miliardi di dollari (1950) contro gli 867 miliardi del vicino Giappone e i 3.000 miliardi degli USA dello stesso anno. Anche la crescita in termini percentuali fra il 1961 e il 1967 dimostra una situazione di stagnazione economica. Possiamo anche specificare che il dato è in parte influenzato dalla popolazione che dato il numero di molto superiore a quelle dei paesi usati a confronto, in termini statistici riferendoci al GDP pro capite, ha giocato a sfavore della Cina, seppur non influenzando veramente la capacità esplicativa del grafico riportato sopra. La situazione inizia a prendere una piega diversa alla morte di Mao. Dopo una tensione intestina alla leadership del partito comunista, Deng Xiaoping sale al potere e inizia una serie di riforme che sono argomento centrale del paragrafo successivo.

2. L'avvio delle riforme e l'esperimento delle Zone Economiche Speciali

2.1 La politica di modernizzazione e la crescita economica localizzata

A partire dalla morte di Mao, si apre come prevedibile una corsa alla successione. Questa rincorsa al potere avviene fra una frangia che possiamo definire più di sinistra e una che per comodità definiamo più di destra, la quale a sua volta si divide in “restaurazionisti” e “riformatori”. Le idee dei vari movimenti hanno poco a che vedere con questo testo, per cui sarà sufficiente sapere che proprio gli ultimi sono riusciti a prendere il potere, guidati dal loro leader Deng Xiaoping, ponendo le fondamenta di quella che è la Cina moderna. Una nuova leadership basata su nuovi modi di vedere e concepire lo scenario nazionale e mondiale comporta, come si può ben immaginare grandi cambiamenti. Quelli principali, per quanto riguarda la Cina, sono decisamente trascendentali dato che colpiscono tanto la sfera economica, quanto quelle politica e sociale. Quello che sicuramente è considerabile come il più importante fra questi è l'avvio della transizione dall'economia pianificata tipicamente comunista vecchio stampo a quella di mercato. Tale operazione passa sotto il nome di “socialismo con caratteristiche cinesi”. Secondo le intenzioni del nuovo governo, nonostante l'apertura al mondo esterno e agli scambi commerciali lo stato avrebbe dovuto mantenere un controllo in prospettiva macroeconomica. Dalla riforma prendono forma le c.d.: “4 grandi modernizzazioni”, che interessano agricoltura, industria, tecnologia e difesa. Questi cambiamenti economici e sociali si basano su una linea metodologica articolata su più fasi così riassumibili: esperimento locale con successiva diffusione a livello regionale, per passare poi, una volta svolte le dovute valutazioni ad un livello nazionale. Gradualità e flessibilità vengono assicurate tramite un continuo controllo politico dei processi di riforma al fine di valutarne l'impatto sociale, con una componente ideologica sganciata dalla rigidità degli anni precedenti. L'idea di valutare l'impatto dell'apertura al resto del mondo sulla base di quella che potremmo definire una sandbox, va detto, si è poi rivelata lungimirante, visti i problemi sociali che il paese ha attraversato alla fine degli anni '80. Questi problemi, scaturiti da un processo inflazionistico hanno portato alla coniazione di quelle che vengono definite “Tre grandi emergenze” (inflazione, stabilizzazione sociopolitica, sanzioni per gli eventi di piazza Tienanmen). Ad ogni modo, tornando al processo di

modernizzazione, è proprio sulla base delle linee guida stabilite dalla leadership di Xiaoping che in Cina, a partire dal 1980, si istituiscono quattro zone economiche speciali a Shenzhen, Zhuhai, Shantou e Xiamen. Nel progetto del Comitato Centrale e quindi del governo, quella più importante doveva essere istituita a Shenzhen, nella regione del Guangdong. È evidente che le aree destinate alla instaurazione di queste ZES sono tutte città costiere dato che, come più volte evidenziato dalla vasta letteratura sull'argomento, la presenza di porti ed infrastrutture di servizio sono un fattore che può favorire il successo e lo sviluppo economico dell'area interessata. Queste prime quattro zone economiche speciali portarono a dei risultati talmente soddisfacenti che a metà degli anni '80 vengono aperte al commercio con l'esterno altre aree costiere nell'intento di dare una ulteriore spinta allo sviluppo economico che si è avviato nel paese. Queste aree sono nello specifico:

- Penisola dello Liaodong
- Hebei
- Penisola dello Shandong
- Delta del fiume Yangtse
- Triangolo Xiamen-Zhangzhou-Quanzhou
- Delta del fiume Perla
- Guangxi



Figura 5a-5b: nella figura di sinistra le prime 4 ZES (BLU), nella figura di destra quelle avviate a partire dal 1984-85 (cerchi rossi). (fonte: World Bank World Development Report 2009, "Reshaping Economic Geography")

Come si può facilmente notare, tutte le aree prescelte sia nella prima che nella seconda parte dell'esperimento, sono situate in zone costiere e quindi nella parte più orientale del paese. Questo ha fatto sì che vi fosse negli anni uno sviluppo sbilanciato delle varie economie regionali, con tutti i problemi non solo economici ma anche sociali che ciò

comporta. Per citare qualche dato, queste aree che corrispondono a 10 province ad est della Cina vantavano nel 1978 il 41.8% del PIL nazionale, dato che è salito al 55.2% nel 2007 e si è attestato al 38.6% nel 2011. Quello che fa maggiormente impressione è che queste province, che dal 1980 circa sono considerate il motore del miracolo cinese, comprendono solo il 3.4% del paese in termini di estensione territoriale e nonostante ciò, più del 70% delle esportazioni e il 55% degli FDI riguardano l'area (dati 2011), a dimostrazione dei vantaggi che si possono ottenere diventando un nodo integrato nel concetto di rete globale entrando a far parte per altro delle value-chain mondiali. Ad ogni modo prima di proseguire, oltre ritengo sia utile soffermarsi per qualche riga sul concetto di ZES, considerandone punti di forza e debolezza e provando a darne una definizione. Va detto sin da subito che una vera e propria definizione di ZES condivisa non c'è, ma ve ne sono di più tipi citate nella florida letteratura al riguardo, anche perché queste assumono forme, nomi e connotati influenzati dal paese di appartenenza. Ho scelto di riportare una definizione generale proposta nel report della WB "Special Economic Zones: An Operational Review of Their Impacts". Secondo tale definizione una ZES è un'area geograficamente limitata all'interno di una nazione, con un management che si incarica di fornire infrastrutture e servizi al fine di attirare compagnie ed investimenti, dove la regolamentazione è diversa rispetto a quella in vigore nel resto del paese, risultando più convenienti grazie ad un assetto normativo che non viene applicato in altre aree del paese (Farole). Da questa definizione possiamo ricavare quattro elementi chiave caratteristici delle ZES: occupano un'area limitata, contengono un agglomerato di compagnie diverse, vengono gestite da un management e hanno una legislazione e norme diverse rispetto al paese. Particolarmente rilevanti sono gli ultimi 3 dei quattro punti. La presenza di più aziende nella stessa area limitata permette una agglomerazione sia orizzontale sia verticale, limitando i costi di transizione (Hamada 1974; Ge 1999). La presenza di un management serve a coordinare le attività interne, a verificare che le aziende abbiano i servizi necessari e a fare da tramite fra il governo e i business operanti nella zona. È proprio in tale contesto che la Cina mostra una qualità unica nel suo programma relativo alle ZES, ovvero l'implementazione decentralizzata: il governo centrale seleziona un comitato per gestire le zone. Questo comitato ha la facoltà di proporre progetti per attirare gli FDI, ha libertà riguardo alla costruzione ed al potenziamento di infrastrutture e sulla emanazione di norme in rappresentanza del

governo (Zeng 2011). Come ultima caratteristica le ZES hanno una regolamentazione diversa rispetto al resto del paese, che appunto si applica solo all'interno dei confini di quell'area geografica. Tale regolamentazione può riguardare facilitazioni sulle procedure di import-export, vantaggi fiscali, minori adempimenti doganali ed altre semplificazioni di questo genere. Parlando di quelli che possono essere considerati i punti di forza delle zone economiche speciali la letteratura al riguardo pone l'enfasi su alcuni punti, mentre su molti altri è discorde od inconcludente. Mi rifaccio nuovamente al report sopra citato riportandone le conclusioni con le quali posso dire di concordare. In primo luogo, le ZES hanno effetti positivi sugli IDE² e la presenza di nuove imprese nell'area, incrementano in maniera notevole l'export ed infine permettono alle aziende che ne fanno parte di ottenere performances molto migliori rispetto alle aziende "esterne". Per quanto riguarda gli spillover e gli effetti sul mercato del lavoro la relazione che ne determina il successo è variabile in base all'ambiente di riferimento, in particolare considerando le performance delle aziende all'esterno della ZES³. Con questo breve accenno sulle ZES il quale ci tengo a specificare è un argomento decisamente più vasto ed articolato di quanto mi possa permettere di parlare non solo nel capitolo ma in tutto l'elaborato, ritorniamo alla riforma in Cina che come si sarà intuito, sotto il profilo di nostro interesse riguarda proprio l'introduzione di alcune ZES. Le zone economiche speciali introdotte dalla nuova leadership vennero costituite sulla base di una serie di incentivi e sgravi volti ad attrarre FDI, stimolare joint Ventures fra imprese estere e imprese nazionali (considerando i vantaggi in termini di knowledge e di spillover che ne derivano in particolare per queste ultime), favorire il processo innovativo, lo sviluppo infrastrutturale, la creazione di posti di lavoro oltre ad una serie di altri effetti definiti desiderabili. Punto cardine delle c.d. 4 modernizzazioni fu la legge sui joint Ventures, che per la prima volta permise ad imprese straniere di avviare collaborazioni e attività nel territorio cinese. In aggiunta a questa nuova legislazione altrettanto importante fu il regolamento sulle zone economiche speciali del 1980. Questo regolamento riguarda i vantaggi di cui si era fatta menzione poco fa e possono essere riassunti così:

² IDE: Investimenti Diretti Esteri

³ "World Bank Group. 2017. *Special Economic Zones : An Operational Review of Their Impacts*. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29054> License: CC BY 3.0 IGO."pp17-25

- Incentivi e tassazione agevolata per gli investitori esteri
- Indipendenza delle regioni dal governo centrale in materia di attività legate al commercio internazionale
- Una serie di caratteristiche e vincoli economici:
 - La costruzione di impianti ed infrastrutture deve utilizzare come fonte primaria su capitali esteri
 - Rilevanza dei joint Ventures sino-estere, partnership e imprese detenute completamente da proprietari esteri
 - La produzione è principalmente destinata al mercato estero e quindi all'export
 - Le attività economiche sono governate all'interno della ZES da leggi di mercato

Queste politiche di apertura hanno portato la Cina ad essere uno dei paesi maggiormente destinatari di IDE specialmente a partire dagli anni '90. Dobbiamo infatti considerare che del tempo necessario affinché l'operatività di una zona raggiunga i livelli ottimali per il suo avviamento, si stima in circa 10-15 anni (The World Bank: "Economic Premise" (2011). Special Economic Zones: What Have We Learned? Thomas Farole).

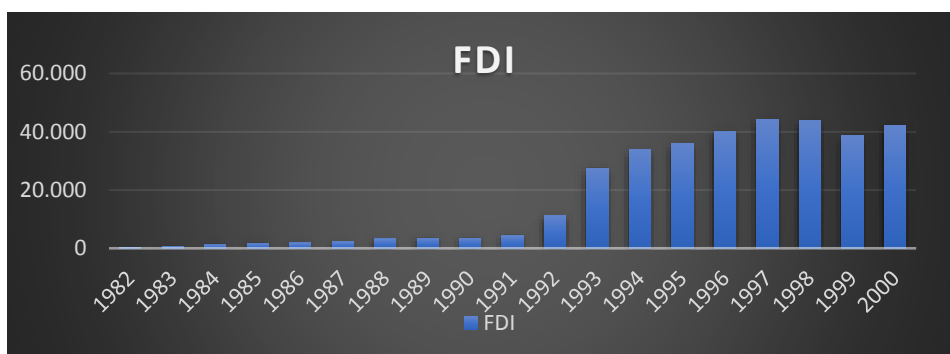


Figura 6: livello dei flussi di FDI in entrata in miliardi di US\$ a valore corrente (fonte: World Bank)

Il trend dei flussi di investimento, come possiamo vedere anche dal grafico, ha subito un'impennata vertiginosa nell'arco di poco meno di venti anni passando dai 430 miliardi nel 1982 ai 38.753 miliardi nel 1999 con un conseguente sviluppo infrastrutturale e un notevole miglioramento del livello di qualità della vita, non solo nelle aree interessate dalle ZES ma anche in quelle limitrofe. Ovviamente di contro, aver aperto solo una parte del paese all'economia mondiale seppur con la giustificazione di una fase sperimentale,

ha fatto sì che si creasse un divario nella ricchezza generata dalle varie regioni. Come si vede chiaramente dalla mappa riportata nelle figure 7a e 7b, le città e le regioni interessate dalle ZES hanno avuto il maggior incremento in termini di GRP⁴. Risulta comunque interessante notare come i benefici siano stati riscontrati, seppur in maniera limitata, anche nelle province non interessate dalle zone speciali e per constatarlo basta semplicemente guardare le scale di riferimento per quelle più povere che passano dai 21.86-248.45 di Yuan nel 1989 a 117.8-1886.38 Yuan nel 2000 (valori sono espressi in centinaia di milioni).



Figura 7a, 7b: GRP (Gross Regional Product) espresso in centinaia di milioni di yuan nel 1989 (sinistra) e nel 2000 (destra). (fonte: National Bureau of Statistics of China)

Nell'ambito di questa rapida rassegna della storia economica della Cina contemporanea c'è un esempio del successo di queste politiche riformiste, che spicca su tutti per motivi legati alla notorietà, alle performance ed all'impatto sulle successive politiche riguardanti l'apertura dell'economia. Questo esempio è stato forse il più volte citato come cavallo di battaglia di tutti i fautori dell'importanza delle ZES nello sviluppo economico dei paesi in via di sviluppo e degli effetti della crescita economica sulla sfera sociale e sull'welfare. Proprio di quanto accaduto a Shenzhen si occupa il sottoparagrafo che segue, evidenziandone le vicende e lo sviluppo.

2.2 Focus: Shenzhen

Shenzhen era un piccolo centro rurale abitato per lo più da pescatori che contava circa 30.000 abitanti, situato nel sud della Cina e precisamente nella regione del Guangdong

⁴ GRP: Gross Regional Product

poco distante da Hong Kong. Proprio questa cittadina venne delineata nel 1980 come una delle prime quattro località nelle quali instaurare una ZES. Prima di vivere il periodo di forte sviluppo che l'ha caratterizzata (oggi conta milioni di abitanti e il GDP pro capite più alto in Cina) era un posto rinomato per i flussi migratori in uscita di coloro che cercavano fortuna nella adiacente isola di Hong Kong, a causa del basso standard di vita vigente in Cina. Alla questione propagandistica si aggiunge una ben più rilevante posizione geografica strategica. Proprio queste motivazioni sono alla base delle decisioni del Comitato Centrale del partito comunista cinese. Con la nascita della ZES, a Shenzhen venne presto attribuito l'appellativo di retro-porto di Hong Kong, in virtù del fatto che la zona speciale offriva forza lavoro economica che manteneva la produzione di Hong Kong competitiva (l'industria dell'isola, come tutte le aree maggiormente industrializzate, vedeva i margini di guadagno erodersi a causa di un elevato costo del fattore lavoro), mentre la città ne beneficiava in termini di occupazione, di sviluppo infrastrutturale e ricchezza generata. Fu proprio grazie agli investimenti provenienti dalla vicina isola e dal suo comparto industriale produttivo che il piccolo paesino di pescatori divenne una metropoli, facendo da apripista a tutta l'economia cinese, tanto da farla divenire la seconda economia mondiale nel 2010 preceduta dagli USA (se non consideriamo l'UE come aggregato). Ovviamente con questa ultima frase non si intende attribuire tutto il merito della crescita economica verticale realizzata dalla Cina, ma va comunque detto che questo successo ne ha con ogni probabilità gettato le fondamenta surclassando ben le performance delle altre tre ZES inizialmente istituite. Qui sotto possiamo notare la ripartizione della ZES nelle sue 7 aree.



Figura 8: struttura della ZES a Shenzhen

ZONA	DESCRIZIONE
1	Zona dedicate alla cooperazione e alle spedizioni internazionali con particolare riferimento sullo sviluppo di servizi logistici
2	Zona dedicate a servizi finanziari e commerciali
3	Zona di sviluppo integrato e cooperazione dedicata alle relazioni fra Hong Kong-Guangdong-Macau
4	Educazione internazionale e cooperazione per lo sviluppo di servizi legati alla medicina e salute
5	Zona dedicate alla cross-fertilization fra Guangdong-Hong Kong-Macau relativo all'innovazione
6	Sviluppo del business e gestione del traffico in uscita
7	Sviluppo commerciale internazionale e miglioramento dei servizi al commercio

Prima di trattare i numeri della ZES, credo sia opportuno indentificare i motivi del successo clamoroso di Shenzhen e lo sviluppo delle attività “core” all’interno dell’area. Il suo successo si deve ad una moltitudine di fattori legati ad un particolare status economico che comprende il connubio di svariati elementi economici combinati ad una posizione strategica favorevole. I presupposti sono quelli legati alla strategia di base per le ZES stabilite dal governo centrale: lo sviluppo economico ed infrastrutturale si rifà come fonte primaria agli investimenti esteri, la produzione è la produzione al suo interno destinata principalmente all’export. Altre misure specifiche per assorbire e incoraggiare gli FDI verso Shenzhen sono:

- Tassazione: è caratterizzata da una tassazione particolarmente bassa con diverse agevolazioni e riduzioni, la tassa sugli utili delle imprese operanti nella ZES sono del 15%, in aggiunta per le imprese che operano nel settore delle strutture portuali per un periodo pari o superiore ad almeno 15 anni sono esenti da tassazione sugli utili per i primi cinque anni da quando inizia a generare degli utili, mentre viene dimezzata per i cinque anni successivi. Qualora il periodo di attività delle imprese all’interno della zona economica sia superiore a 10 anni l’esenzione riguarda i primi due anni da quando l’impresa inizia a conseguire un utile, viene dimezzata dal terzo al quinto anno e una volta terminato tale periodo l’aliquota è del 10%. Per quelle imprese il cui il livello dell’export è almeno il 70% del valore totale prodotto c’è una esenzione sui profitti, inoltre non vi sono dazi doganali né su materie importate (per la produzione nella ZES) né per i beni prodotti ed esportati;

RIASSUNTO FISCALITA' SHENZHEN SPECIAL ECONOMIC ZONE			
CONDIZIONE	TASSAZIONE	AGEVOLAZIONE 1	AGEVOLAZIONE 2
15+ ANNI DI ATTIVITA'	15%		
15+ ANNI DI ATTIVITA' E SPECIALIZZAZIONE NEL SETTORE PORTUALE	15%	ESENZIONE PER I PRIMI 5 ANNI IN CUI SI CONSEGUE UN UTILE	7.5% DI ALIQUOTA NEI SUCCESSIVI 5 ANNI
10+ ANNI DI ATTIVITA'	10%	ESENZIONE PER I PRIMI 2 ANNI A PARTIRE DA QUANDO SI INIZIA A CONSEGUIRE UN UTILE	5% DAL 3° AL 5° ANNO
70% DEL VALORE VIENE ESOPORTATO		ESENZIONE SU PROFITTI TRASFERITI	NESSUN DAZIO DOGANALE PER MATERIE IMPORTATE

			PER LA PRODUZIONE E PER LA MERCE ESPORTATA
--	--	--	---

norme fiscali vigenti nella ZES di Shenzhen

- Utilizzo dell'area: i terreni vengono dati in concessione a investitori esteri per lungo periodo a prezzi molto bassi;
- Cambio valutario: la valuta estera derivante da operazioni di export e le entrate da attività caratteristica rimangono nell'impresa, la banca nazionale cinese e poche altre banche straniere autorizzate dal governo possono svolgere transazioni in valuta estera. Una volta pagate le tasse sugli utili e i salari i profitti legali possono essere trasferiti;
- Marketing: le imprese estere, per esportare possono utilizzare mezzi propri oppure affidarsi ad agenti terzi a patto di rispettare i vincoli imposti dalla regolamentazione nazionale, per quanto riguarda le joint Ventures possono vendere una parte della produzione nel mercato nazionale, quota che può essere incrementata (in certi casi tutta la produzione può essere venduta nel mercato domestico) qualora la produzione sia basata su materie prime di provenienza nazionale oppure se la tecnologia avanzata necessaria a produrre i beni viene fornita dagli investitori stranieri;
- Entrata ed uscita: i porti sono intesi come "passaggio speciale" per i passeggeri da e per Hong Kong e Macau, le auto targate HK hanno facile accesso alla ZES e tutti gli stranieri che hanno investimenti in corso oppure residenza a Shenzhen possono fare domanda per visti speciali. Questa politica sulla libertà di movimento si riferisce alla volontà del governo nel tentativo di far ricongiungere Hong Kong alla madrepatria cinese;
- Autonomia dell'area: in base ad obiettivi di efficienza gli investimenti minori di 100 milioni di yuan, sotto i 30 milioni per l'industria leggera e 50 milioni per l'industria pesante possono essere approvati direttamente dalla zona speciale di Shenzhen che ha anche la possibilità di valutare ed approvare le richieste di lavoro nell'area da parte di cittadini cinesi. Tutto ciò rispecchia la consapevolezza che la burocrazia statale gestita dal governo centrale avrebbe rallentato l'iter scoraggiando così gli IDE;
- Sistema di responsabilità finanziaria: All'inizio la ZES aveva piena responsabilità per le entrate e le uscite facendo sì che venisse posta in essere una politica volta

ad aumentare le entrate e ridurre le uscite. A partire dal 1990 una minima parte delle entrate sono state trasferite al governo centrale. Credito e finanziamenti bancari sono stati possibili correlando i prestiti all'entità dei depositi. Recentemente i depositi sono stati liberati e sono più sostanziosi dei prestiti;

- Sviluppo integrato dell'area costiera e del relativo hinterland: infatti lo sviluppo dell'area non sarebbe completo se concernesse soltanto l'area portuale dato che l'hinterland offre un enorme mercato di sbocco oltre ad offrire un grandissimo supporto in termini di forza lavoro. Gli investimenti a Shenzhen superano i dieci miliardi e si contano almeno 6600 (1995) imprese a costituire l'ossatura del sistema economico;

Il successo di questa prima fase dell'esperimento di apertura agli investimenti e alle produzioni straniere ha fatto sì che ulteriori riforme si facessero strada nel sistema economico cinese, infatti a partire dal 1984 ha inizio la riforma dei prezzi, molto importante per lo sviluppo del mercato dei consumi interni e per la transizione economica del paese. La riforma consiste nella determinazione dei prezzi dei beni in base alle leggi di mercato con il conseguente venir meno dei prezzi fissati che si mantengono solo per alcuni prodotti strategici. Questa come altre innovazioni, le quali riguardano più che altro la transizione verso il libero mercato dell'economia locale, ha fatto sì che fiorisse un prospero mercato relativo anche a mezzi di finanziamento, vendite al dettaglio, real estate, strumenti finanziari ecc. Tutto ciò ha portato a diversi cambiamenti fra i quali: un cambiamento del ruolo del governo, passando da controllo diretto a indiretto legato alla sola gestione macroeconomica, lo standard qualitativo che col passare del tempo è stato imposto alle nuove imprese che volessero far parte della ZES, il mercato del lavoro ha subito un cambiamento passando da un sistema misto ad un sistema basato su contractor, introduzione di un sistema di assistenza sociale e medica (welfare) e quella che forse è la maggior innovazione rispetto al sistema tradizionale: alla zona speciale è stata data capacità legislativa (impensabile in uno stato centralizzato autoritario), spostando il baricentro del comando burocratico permettendo così una maggior efficienza nel fornire servizi.

Per quanto riguarda le varie attività "core" che hanno caratterizzato le l'area, ci concentreremo in particolare sulla produzione manifatturiera, sulle attività di export e

sull'implementazione delle ICT. Per trattare l'argomento della produzione industriale, occorre fare un passo indietro tornando agli anni '70. È proprio in quel periodo che le industrie manifatturiere di Hong Kong, come tante altre nel modo "occidentale" dovevano interfacciarsi con il problema del costo sempre maggiore del fattore lavoro, il quale crescendo aveva diminuito la profittabilità della produzione. Come conseguenza logica, tutte le grandi industrie all'epoca avevano finito per delocalizzare in paesi a basso costo del lavoro, in particolare del sud-est asiatico o in paesi dell'America latina, al fine di aggirare il problema. Data la necessità di affrontare una questione così delicata alle imprese non passò inosservata l'opportunità fornita dalla zona speciale di Shenzhen, situata in una nazione che contava già oltre un miliardo di abitanti quasi tutti nelle fasce di reddito meno abbienti e con la caratteristica essenziale di essere lavoratori non qualificati, quindi ideali per una produzione standardizzata a basso costo. La combinazione di forza lavoro decisamente economica e incentivi fiscali hanno finito attirare molte imprese ad alta intensità di fattore lavoro e di conseguenza di investimenti, in particolare, come già ribadito più e più volte provenienti proprio da Hong Kong. Si stima che ben 94% delle fabbriche dell'isola abbiano delocalizzato nella regione del Guangdong fin dai primi 20 anni (43% delle quali a Shenzhen). Questo spostamento di massa dell'industria manifatturiera ha contribuito allo sviluppo della regione e dell'intera economia nazionale. Per quantificare il peso dell'area di Shenzhen rispetto all'economia nazionale basti pensare che nel periodo 1981-1993 la Cina ha avuto una crescita nazionale media annua del GDP poco inferiore al +10% contro il +40% della regione del Guangdong.

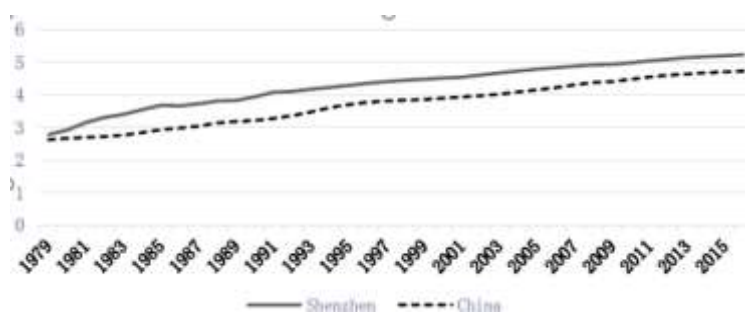


Figura 9: confronto fra GDP pro capite in Cina e a Shenzhen in log 10. (fonte: 2017 International Conference on Financial Management, Education and Social Science)

Shenzhen

Year	State-holding Industry		State-owned Industry		Share-holding Industry		Foreign-funded Industry		Industry with Funds from Hong Kong, Macao and Taiwan		TOTAL	Annual growth (%)
	Annual growth (%)	Annual growth (%)	Annual growth (%)	Annual growth (%)	Annual growth (%)	Annual growth (%)	Annual growth (%)	Annual growth (%)	Annual growth (%)			
2007	1486.09		433.38		2931.04		5791.81		4692.62		15334.9	
2008	2834.23	90.7	470.25	8.5	4485.84	53.0	6031.75	4.1	4730.55	0.8	18552.6	21.0
2009	2392.46	-15.6	553.5	17.7	4880.82	8.8	5406.91	-10.4	4345.67	-8.1	17579.4	-5.2
2010	2622.54	9.6	617.37	11.5	5962.16	22.2	6678.51	23.5	5003.04	15.1	20883.6	18.8
2011	2630.79	0.3	660.27	6.9	7283.74	22.2	7113.35	6.5	5091.99	1.8	22780.1	9.1
2012	3064.76	16.5	714.89	8.3	8551.33	17.4	6600.53	-7.2	5235.12	2.8	24166.6	6.1
2013	3493.53	14.0	23.27	-96.7	10933.2	27.9	6459.04	-2.1	5564.69	6.3	26473.7	9.5
2014	3644.11	4.3	33.7	44.8	12580.26	15.1	6351.57	-1.7	5721.62	2.8	28331.3	7.0
2015	3590.4	-1.5	11.62	-65.5	14070.19	11.8	4165.57	-34.4	7252.81	26.8	29090.6	2.7
Increase (% 2007-2015)	141.6		-97.3		380.0		-28.1		54.6		89.7	

Shenzhen

Year	Export by FDI Enterprises		Portion (%)	Import by FDI Enterprises		Portion (%)	GDP	Export/GDP (%)	Trade Volume	Trade Volume (FDI Enterprises)		Portion (%)	Trade/GDP (%)
	Exports	Imports		Imports	Exports					Imports	Exports		
2000	345.64	194.97	56.4	293.8	162.17	55.2	264.2	130.8	639.44	357.14	55.9	242.0	
2001	374.76	220.18	58.8	311.21	168.65	54.2	300.2	124.8	685.97	388.83	56.7	228.5	
2002	465.42	279.88	60.1	406.74	237.11	58.3	359.1	129.6	872.16	516.99	59.3	242.9	
2003	629.71	403.49	64.1	544.29	335.5	61.6	433.6	145.2	1174	738.99	62.9	270.8	
2004	778.43	509.76	65.5	694.33	454.34	65.4	517.8	150.3	1472.76	964.1	65.5	284.4	
2005	1015.22	675.85	66.6	812.69	565.67	69.6	604.5	167.9	1827.91	1241.52	67.9	302.4	
2006	1359.59	859.44	63.2	1012.74	746.29	73.7	729.4	186.4	2372.33	1605.73	67.7	325.2	
2007	1685.42	1035.17	61.4	1190.64	885.45	74.4	894.9	188.3	2876.06	1920.62	66.8	321.4	
2008	1797.12	1110.88	61.8	1203.54	874.97	72.7	1122.0	160.2	3000.66	1985.85	66.2	267.4	
2009	1619.79	952.15	58.8	1081.75	732.2	67.7	1200.8	134.9	2701.54	1684.35	62.3	225.0	
2010	2041.8	1207.7	59.1	1425.83	907.1	63.6	1443.6	141.4	3467.63	2114.8	61.0	240.2	
2011	2453.99	1384.31	56.4	1685.76	961.33	57.0	1782.6	137.7	4139.75	2345.64	56.7	232.2	
2012	2713.56	1401.59	51.7	1954.47	945.24	48.4	2055.7	132.0	4668.03	2346.83	50.3	227.1	
2013	3057.02	1458.41	47.7	2317.73	944.01	40.7	2354.2	129.9	5374.75	2402.42	44.7	228.3	
2014	2843.62	1414.1	49.7	2033.79	955.93	47.0	2606.2	109.1	4877.41	2370.03	48.6	187.1	
2015	2640.4	1291.43	48.9	1784.15	877.09	49.2	2814.0	93.8	4424.55	2168.52	49.0	157.2	

Tabella 1 e 2: Tabella 1-2: output produttivo a Shenzhen suddiviso per proprietà delle attività (in alto). Performance generale della ZES (in basso). dati dal 2000 al 2015. (fonte: Municipal statistics bureau of Shenzhen)

Altro elemento chiave, già più volte nominato è il ruolo dell'export. Di primario interesse per Shenzhen come per tutte le altre zone speciali dopo la politica di riforme, è proprio all'export che l'area deve gran parte del suo sviluppo nelle fasi iniziali. Negli anni a partire dal 1989 si diede il via ad una serie di step chiave all'interno della zona, con la fondazione del primo container terminal del porto di Shekou supervisionato da un management capace arrivato da Hong Kong, per garantire una migliore gestione dell'area portuale. Si stima che negli anni '90 più di diecimila container colmi di beni prodotti a Shenzhen partissero dal porto di Shekou con destinazione HK, USA ed Europa con cadenza giornaliera. Nel 1994 fu istituito il porto di Yantian che arrivò al record (di tutto rispetto per il 1994) 13.000 TEU di materiale containerizzato movimentato ogni anno.



Figura 10: geografia delle strutture portuali nell'area (fonte: HKTDC)

Con l'ingresso nel 21° secolo nella zona speciale ha avuto inizio un sempre maggior interesse verso le tecnologie IT e lo sviluppo della relativa industria e benché altre aree del paese avessero già dato il via a progetti riguardanti le IT tech. tramite parchi industriali ad alta tecnologia ma nonostante questo Shenzhen viene visto come un pioniere oltre che uno dei migliori performers con un GDP (in riferimento all'ITC) che in 4 anni è più che raddoppiato, come anche è aumentata in maniera marcata la presenza di impianti di produzione manifatturiera avanzata e di quelli legati all'High-Tech. Queste performances positive sono attribuibili, fra le altre ragioni anche a fattori di diversità del capitale umano che favoriscono questo genere di business, come evidenziato da Stangler nel suo articolo edito dalla Kauffman Foundation dal titolo (Measuring an Entrepreneurial Ecosystem). Quanto detto è esposto anche nella tabella sotto.

	2011	2012	2013	2014	2015	Increase (%)
Advanced manufacturing	3385.3	3594.7	4134.9	4536.7	4715.7	39.3
High-tech	2709.6	2949.4	3847.3	3491.8	4056.0	49.7

Tabella 2: andamento della produzione relativa agli impianti tecnologicamente avanzati a Shenzhen dal 2011 al 2015

Con questo si conclude il nostro sguardo al passato di Shenzhen, che ricordiamo ancora una volta è stato l'esempio di maggior successo nella storia delle zone economiche speciali avviate in Cina, per tornare all'analisi del contesto in un'ottica più generale.

3. La Cina a partire nel XXI secolo

La Cina che si affaccia al ventunesimo secolo ha un volto ben diverso da quella dei 50 anni precedenti. Le differenze non sono solo economiche ma anche sociali e politiche, gli esperimenti delle prime zone speciali hanno fatto capire al governo centrale l'importanza e le opportunità del commercio e delle relazioni economiche con le altre economie mondiali basate sull'apertura e non sull'isolazionismo. La Cina come e più di alcune altre economie del sud-est asiatico conosciute come "Tigri Asiatiche" è a tutti gli effetti la grande protagonista della prima parte di questo secolo. Lo è per un tasso di crescita fra i più sostenuti al mondo, lo è perché partendo da una situazione, che definire arretrata sarebbe riduttivo, è riuscita a diventare la seconda economia mondiale, la prima in termini di GDP a parità di potere d'acquisto in meno di 40 anni e lo è perché ha saputo aumentare anche il proprio peso politico oltre che quello economico. Ad oggi la Cina è membro fondatore delle Nazioni Unite, fa parte dell'AESAN del G2 e del G20 oltre che di varie organizzazioni regionali.

Nel capitolo di apertura è stato fatto il punto sulla fragilità dell'economia cinese negli anni inizialmente considerati, utilizzando alcuni indicatori quali ad esempio il consumo di energia elettrica e la quota di popolazione residente nelle aree rurali piuttosto che in quelle urbane. Dopo le politiche di riforma e quanto detto del caso di Shenzhen il cambiamento di rotta appare talmente tanto evidente che riutilizzare gli stessi indicatori, confrontandoli con la situazione attuale sarebbe se pur accettabile, poco rappresentativo. Si propende quindi per usarne altri, più utili nello studio di un'economia in fase di transizione. Questi indicatori si riferiscono principalmente alla composizione dei tre settori dell'economia, al GDP, al GDP pro capite, al tasso di risparmio in percentuale del GDP (utile a capire poi le dinamiche di investimento e la solidità del paese) oltre che ad altri relativi all'ambito produttivo e commerciale. Iniziamo proprio da quello che forse è l'indicatore per eccellenza al fine di valutare il peso di un sistema economico nel complesso del panorama mondiale: il GDP. Il prodotto interno lordo della Cina, a partire dal 2001, mostra un trend decisamente chiaro che ha accusato la crisi economica globale solo in parte, o quanto meno in maniera meno marcata rispetto ad altre economie considerate in fase di forte espansione come quella Brasiliana, Indiana e russa (BRIC). Il colosso asiatico ha iniziato il nuovo millennio con

una crescita percentuale del GDP superiore all'8% su base annua arrivando a toccare il punto massimo nel 2007 in cui la crescita è stata del 14%, a seguito della crisi la crescita si è mantenuta stabile per un paio di anni nel range dell'8-10% per poi arrivare al 7% circa nel 2016. Ovviamente questa minor crescita economica è da imputarsi alla crisi (della politica di sostentamento alla produzione si parlerà nella parte due) che a seguito del crollo del mercato azionario negli USA ha afflitto anche le economie nazionali di molti paesi specie nell'unione europea causando una flessione nel volume di import ed export a livello globale, anche se c'è da dire che a livello nazionale la Cina è rimasta uno dei principali attori del flusso di merci sia per import che per export.

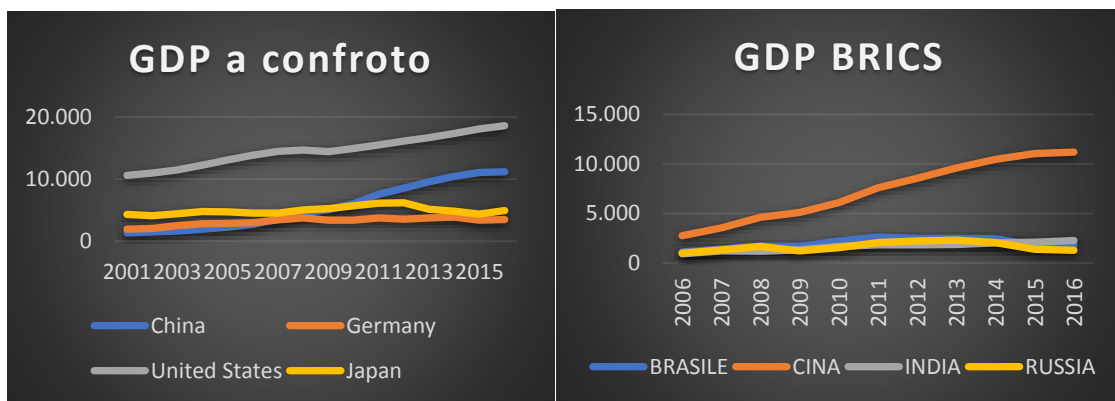


Figura 11a e 11b: confronto fra il GDP cinese e quello delle economie avanzate (sinistra). Confronto fra il GDP cinese e quello degli altri paesi BRICS. Anni dal 2000 al 2015, dati in milioni di USD a valore corrente. (fonte: World Bank)

Come sottolineato dal OMC, per quanto concerne i flussi di merci è al primo posto per l'export (dato 2016) mentre è al secondo posto per quanto riguarda l'import (terzo escludendo i flussi intra europei), mentre parlando di servizi occupa il quinto posto per l'export (terzo escludendo il commercio intra-europeo) e il secondo posto per l'import (terzo escludendo il commercio intra-europeo). In definitiva la Cina detiene il 13% delle quote di export mondiale e quasi il 10% dell'import, questi volumi così importanti uniti alla strategia messa in atto con la c.d. "Go out policy" hanno fatto sì che il Renminbi Cinese venisse ammesso fra le valute di riserva a livello mondiale. Per quello che riguarda la produzione di beni e servizi, dopo l'avvento del Socialismo con caratteristiche cinesi si è assistito ad una fase di modernizzazione che ha portato il paese da una prevalenza netta del settore primario ad una nettamente in favore di quello manifatturiero. Ad oggi infatti la produzione è suddivisa come possiamo vedere nel grafico sotto, relativo all'esportazione.

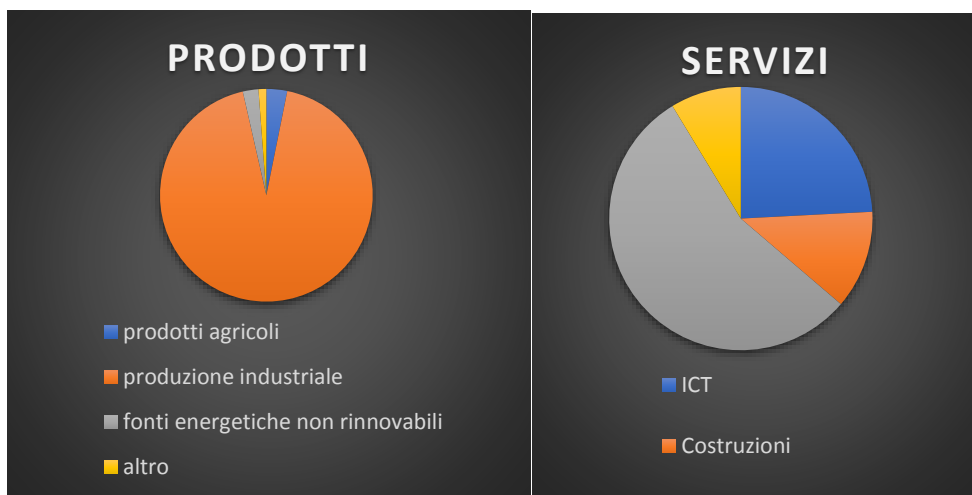


Figura 12a e 12b: prodotti e servizi esportati dalla Cina in valore percentuale rispetto al totale nazionale. (fonte: WTO)

Da questo grafico possiamo capire come, appunto, l'economia nazionale abbia avuto un forte sviluppo industriale e intuire che si sia avviato ad un ulteriore passo avanti in vista di una ulteriore transizione dato il sempre maggiore peso del settore dei servizi, benché la Cina ad oggi ne risulti importatrice (la bilancia commerciale dell'EU segna un netto avanzo in termini di servizi che mitigano lo spropositato disavanzo in termini di beni). Parlando di prodotti non agricoli, che sono quelli di maggior interesse, le quote di import principali si riferiscono a circuiti elettronici (229.220 mln US\$) e petrolio (116.171 mln US\$) mentre per l'export, i principali beni sono macchinari per il processo di informazioni (138.414 mln US\$) e sistemi di telefonia e trasmissione (125.652 mln US\$). Anche le quote di servizi commerciali (escluso il trasporto di beni e servizi) possono darci qualche informazione interessante, guardando nuovamente al grafico infatti vediamo una quota consistente dell'ITC che come già accennato nel focus su Shenzhen sta acquisendo una sempre maggior rilevanza. I dati presentati nel grafico riguardante i prodotti non agricoli possono aiutarci a trarre una conclusione riguardo alla fase di transizione dell'economia già accennata prima, infatti dati alla mano sembra evidente che ormai la Cina abbia consolidato non solo la via della transizione ad una economia industriale (come evidenziato sia dalla produzione sia dal fabbisogno di fonti energetiche legato però anche all'inefficienza energetica causata da un eccessivo affidamento a fonti come il carbone) ma abbia anche mosso i primi passi verso uno sviluppo del settore terziario, fase tipica di qualsiasi pattern di sviluppo e crescita economica.

Quanto detto riguardo all'export e all'import trovano riscontro nel grafico sottostante, da notare il calo dovuto all'impatto della crisi a partire dal 2008, infatti le economie maggiormente colpite dalla crisi sono quelle dei paesi che detengono quote importanti dell'import e dell'export con la Cina (USA: 18.3% export-8.3% import; EU: 16.1% export-13.1% import)⁵.

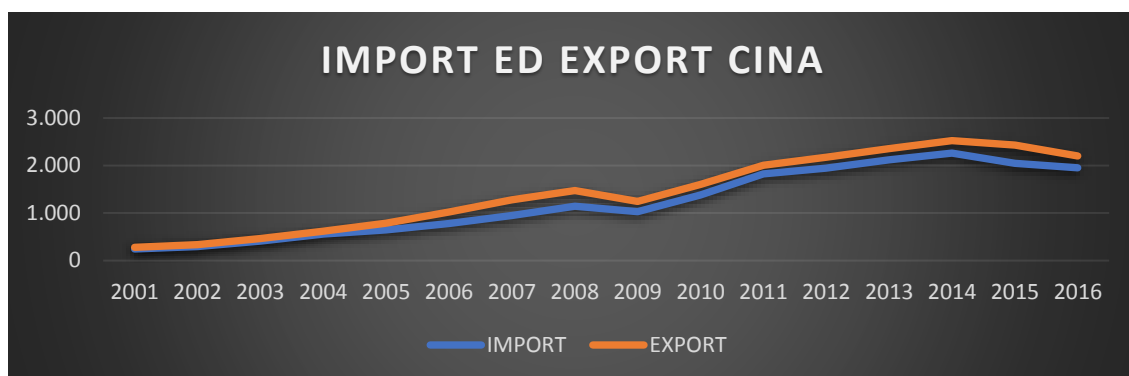


Figura 13: Import ed export cinesi in miliardi di USD a valore corrente. dati dal 2001 al 2016. (fonte: World Bank)

Come possiamo vedere dopo il 2008-2009 i flussi in uscita ed in entrata hanno ripreso a crescere anche se ad un tasso lievemente inferiore rispetto a quello del periodo precedente. Questo trend, unito ad una domanda interna in grande crescita hanno fatto da supporto alla crescita GDP. Ovviamente tutta questa crescita ha avuto effetti non solo sull'economia a livello nazionale, ma tramite essa anche sul reddito pro capite che negli ultimi 16 anni è cresciuto in maniera sensibile passando dal reddito annuo di 956 US\$ (a valore corrente) agli oltre 8000 US\$ (sempre a valore corrente) del 2016 cifra di tutto riguardo se consideriamo che il paese conta circa un miliardo e quattrocentomila persone. Questo balzo verticale nelle disponibilità economiche del popolo cinese ha permesso come già si accennava un incremento radicale della domanda interna che è passata dai 567,595 miliardi di dollari agli oltre 4.405 miliardi nel 2016. La crescita del reddito pro capite però ha messo in luce un'altra caratteristica molto importante dell'economia cinese, infatti se come è vero la crescita delle disponibilità ha fatto da motore per la crescita del mercato nazionale. è altrettanto vero che ne è emerso un tasso di risparmio fra i più alti al mondo al quale spesso viene imputata la solidità dell'economia del paese, oltre che a fornirci una base per ragionamenti successivi sulla BRI. Il tasso di crescita del GDS (Gross Domestic Saving) in percentuale del GDP è ben

⁵ dati WTO

evidenziato dal grafico sottostante che compara il trend cinese a quello mondiale. Il dato sul GDS enfatizza ancora una volta il risultato strabiliante messo a segno dalla Cina in quanto a crescita economica nazionale e di aumento del potere d'acquisto dei cittadini.

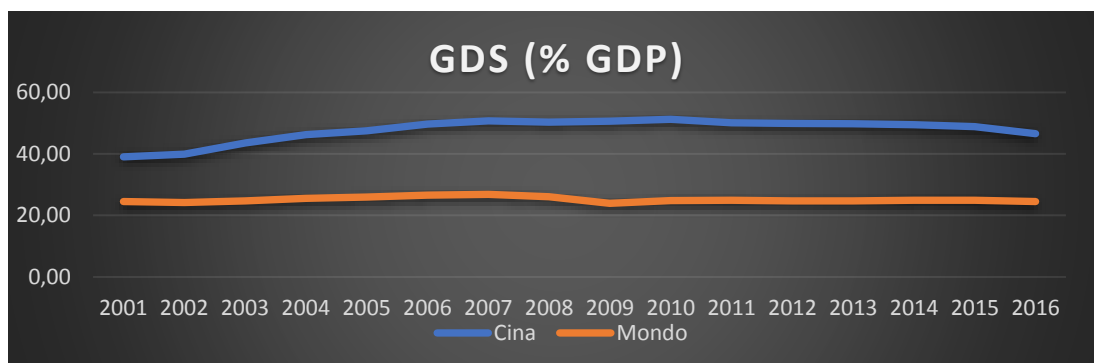


Figura 14: GDS in percentuale rispetto al GDP negli anni dal 2001 al 2016. (fonte World Bank)

Prima dell'introduzione della BRI, come riportato da studiosi e esponenti del governo anche alla convention sull'iniziativa tenutasi a Venezia lo scorso novembre, la maggior parte degli investimenti era rivolta all'acquisto di titoli di stato USA, ma da ormai svariati anni la tendenza è cambiata come vedremo in seguito nella seconda parte dell'elaborato. Tornando alla questione della crescita economica va però aggiunto che non si è assistito ad una distribuzione equilibrata in termini geografici. Certo, le regioni interne e occidentali hanno in parte beneficiato della crescita ma in maniera molto inferiore rispetto alle zone costiere e destinatarie delle ZES. Il gap si è allargato in maniera piuttosto consistente come si può vedere nella mappa che segue in figura 15. Le regioni senza sbocco sul mare nella parte più nord-occidentale del paese hanno avuto un aumento percentuale del prodotto lordo di circa 13 punti percentuali, molto meno marcato rispetto alle regioni costiere. Proprio il tentativo di risolvere questo squilibrio sarà uno dei punti cardine alla base della Belt and Road Initiative. La questione che si ritiene essere quella più importante è che tale iniziativa ha il compito di trovare nuovi mercati di sbocco per la extra-produzione cinese ponendo il focus, tramite i suoi corridoi terrestri sulla parte più occidentale del paese con la finalità principale di svilupparne l'economia così da riportare il tasso di crescita dell'aggregato nazionale nuovamente alle cifre record registrate fino al 2009. Altre questioni molto importanti sono state volutamente lasciate in sospeso. Ci riferiamo, ad esempio riguardo alla politica estera cinese ed alle questioni internazionali legate ad alcune aree, fra cui proprio l'asia centrale che verranno discusse nell'ultimo capitolo della prima parte relativo alle

politiche di integrazione nelle varie macro-aree da parte dei principali attori coinvolti nelle stesse e nella BRI. È giunto il momento infatti di passare a concentrare l'attenzione sulle dinamiche europee (essenzialmente in riferimento al commercio) utilizzando lo stesso timing di questo capitolo.



Figura 15: GRP in Cina nel 2016. Valori espressi in centinaia di milioni di yuan. (fonte: National bureau of statistics of China)

CAPITOLO II: EVOLUZIONE NELLE DINAMICHE COMMERCIALI E DELLA PRODUZIONE MANIFATTURIERA DELL'UNIONE EUROPEA

1. Le prime fasi dell'Unione Europea: il commercio nella direttrice del Nord Atlantico e lo sviluppo infrastrutturale nel periodo 1960-2000

Dopo la fine della seconda guerra mondiale, con il continente che versava in una condizione economica e sociale molto complessa, molti cambiamenti erano all'orizzonte. Proprio ciò che è andato delineandosi in questo periodo, infatti ha reso tale il contesto geo-politico ed economico attuale. È in questo periodo, infatti, che si iniziano a concepire i principi del mondo post-bellico e a porre le basi di quella che poi sarà il processo di globalizzazione. Il percorso è iniziato già nel 1944 con gli accordi di Bretton Woods, i quali avevano il fine di regolare i rapporti commerciali e finanziari dei paesi maggiormente industrializzati, una volta finita la guerra. È come diretta conseguenza diretta di tali accordi e del piano "White" che alcuni istituti, che avranno ruoli fondamentali per i successivi processi di integrazione e di interdipendenza economica e culturale, prendono forma. Nascono infatti il Fondo Monetario Internazionale (FMI/IMF) e la Banca per la ricostruzione e lo sviluppo conosciuta anche come Banca mondiale (World Bank), seguiti poi dalla firma del GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) sostituito dalla World Trade Organization (WTO) a partire dal 1995. Entrambi perseguono il compito di liberalizzare il commercio mondiale tramite la riduzione e l'eliminazione delle barriere commerciali, in quanto già si era intuito il ruolo centrale del commercio e del libero mercato, necessari per perseguire gli obiettivi di crescita economica e stabilizzazione della regione. Nel 1971 lo Smithsonian Agreement ha fatto cessare gli accordi di BW anche se WB, IMF e GATT/WTO sono sopravvissute benché ridefinite negli obiettivi. Nel continente europeo una volta superata la fase dei nazionalismi e la guerra, a partire dal 1951 con la nascita della CECA (Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio), si è dato il via ad un progetto che in diverse fasi ha portato alla nascita dell'Unione Europea intesa come un'organizzazione sovranazionale e unitaria di stati indipendenti che, in forza del trattato di Maastricht basato sui principi

cardine di libera circolazione di materiali, servizi e persone è riuscita a dar vita alla più grande potenza commerciale al mondo (attualmente 16.5% delle importazioni ed esportazioni mondiali)⁶.

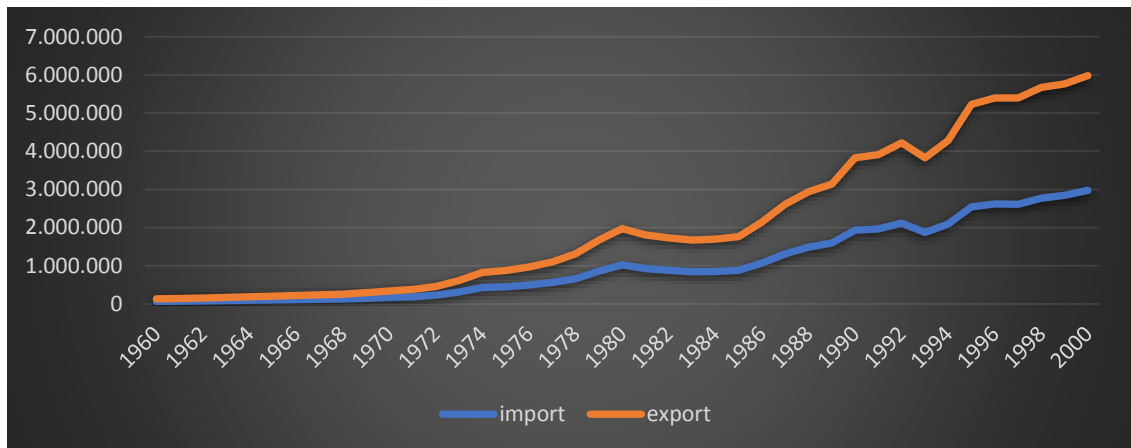


Figura 16: Trend nell'import e nell'export dell'UE dal 1960 al 2000. (fonte: World Bank)

Come possiamo vedere, fin dagli albori dell'unione il commercio è sempre stato visto come uno dei driver principali dello sviluppo economico, in particolare fin dall'inizio si è ritagliata un ruolo di grande potenza esportatrice, grazie sia all'export intra comunitario sia a quello extra comunitario. Dal 1960 al 2000 l'import è triplicato in valore, ma è proprio l'export ad avere la performance migliore essendo più che quintuplicato. Questo trend ha fortemente influito sul benessere economico e sulla crescita del GDP della comunità, come possiamo vedere anche nel grafico qui sotto

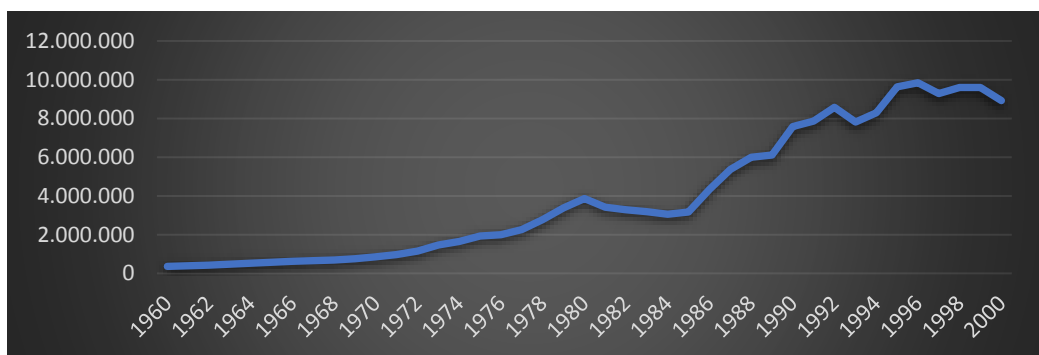


Figura 17: GDP dell'UE in miliardi di USD a valore corrente dal 1960 al 2000. (fonte: World Bank)

L'idea dalla quale è nato il mercato unico europeo non è certo rimasta invariata negli anni. Infatti, benché la prima concezione fosse quella di un mercato autosufficiente in grado di assorbire la produzione degli stati membri che sarebbe dovuto crescere sulla

⁶ https://europa.eu/european-union/topics/trade_en

base di ampliamenti territoriali (orizzontali) tramite l'ammissione di nuovi stati membri, la crisi economica scoppiata nel 2008-2010 ha evidenziato l'impossibilità di procedere su questa linea come vedremo anche successivamente quando parleremo della TEN-T. La storia dell'unione e del suo obiettivo di creare un grande mercato unico è caratterizzata da un insieme di step, tutti molto importanti per poter passare all'evoluzione più recente del contesto. In particolare, negli anni '70 vi è il primo ampliamento e gli stati membri diventano nove. Il decennio successivo fu un punto cardine per lo sviluppo del mercato e dell'unione. Proprio durante questo decennio si assiste alla caduta del muro di Berlino, alla riunificazione della Germania e all'entrata della Grecia nell'unione. È negli anni '90, però che il mercato unico viene definitivamente completato sulla base delle "4 grandi libertà" già citate. Sempre in questi anni avviene l'adesione di altri tre stati membri e alla ratifica dei trattati di Maastricht, Amsterdam e Schengen. È proprio in questo contesto di forte crescita economica, apertura al commercio internazionale e riduzione delle barriere commerciali grazie agli accordi commerciali oltre che di vicinanza culturale e ideologica che l'Europa si è trovata in una posizione chiave all'interno del triangolo commerciale USA-Europa-Giappone avendo appunto nella directory Atlantica uno dei maggiori flussi commerciali al mondo e senza dubbio il maggiore da e per il continente. Ne sovviene che almeno fino ai primi anni duemila il maggior partner economico dell'Unione siano stati gli Stati Uniti seguiti dal Giappone come si vede anche dalla mappa in figura 18 la quale ci mostra l'intensità degli scambi commerciali del mondo.



Figura 18: flussi commerciali nel triangolo USA, UE, Giappone nel periodo 1990 in miliardi di USD a valore corrente. (fonte: World Bank)

Come è lecito pensare, la movimentazione delle materie prime, dei prodotti finiti, dei semi-lavorati e tutto ciò che era destinato oltre i confini dei mercati nazionali, sia nella triade, sia nel resto del mondo si muoveva prevalentemente via mare, comportando uno sviluppo molto marcato del trasporto marittimo. Il trasporto marittimo, grazie a questa sua forza, è stato protagonista di una serie di ondate di innovazione (fra le quali la più importante è l'invenzione del container) tali da permettere un calo drastico dei costi di trasporto che ha conferito al settore un peso ancora maggiore. Questa continua interazione con le economie sviluppate, oltre allo sviluppo del trasporto marittimo, ha fatto sì che in Europa si verificasse anche una forte crescita infrastrutturale legata ovviamente al successo delle pratiche commerciali. Come è ben risaputo, infatti il commercio e la crescita economica risentono molto della presenza di infrastrutture adeguate (si veda quanto detto prima su Shenzhen ad esempio). È ormai accettata universalmente l'idea che il commercio necessiti di infrastrutture efficienti e che la costruzione di questo capitale fisso abbia un effetto moltiplicatore accertato e un effetto acceleratore potenziale nella crescita economica (Keynes). Lo sviluppo infrastrutturale, come viene evidenziato dalla mappa sottostante (figure 19 a e 19 b) risulta però sbilanciato verso i paesi del nord Europa, in quanto come è facilmente intuibile le merci che transitavano dagli Stati Uniti raggiungevano il continente tramite i porti situati nel Mare del Nord, i quali rifornivano poi le industrie e il mercato comunitario da nord a sud. Guardando bene la mappa risulta chiaro che i singoli stati europei ad aver avuto i maggiori rapporti di scambio con il Nord America sono infatti Germania, Francia e Belgio. Ad oggi la questione dello sviluppo sbilanciato è ben visibile anche utilizzando dati più recenti rispetto al periodo considerato nel capitolo in quanto poco è stato fatto da parte specialmente dei paesi del mediterraneo per colmare tale gap. Le due mappe mostrano chiaramente la relazione diretta fra sviluppo infrastrutturale, presenza di flussi commerciali in entrata e presenza di impianti manifatturieri. Risulta quanto mai evidente la convenienza che deriva da una fornitura nord-sud per gli impianti europei e viceversa anche in considerazione delle migliori economie di scala che tale tratta comportava.

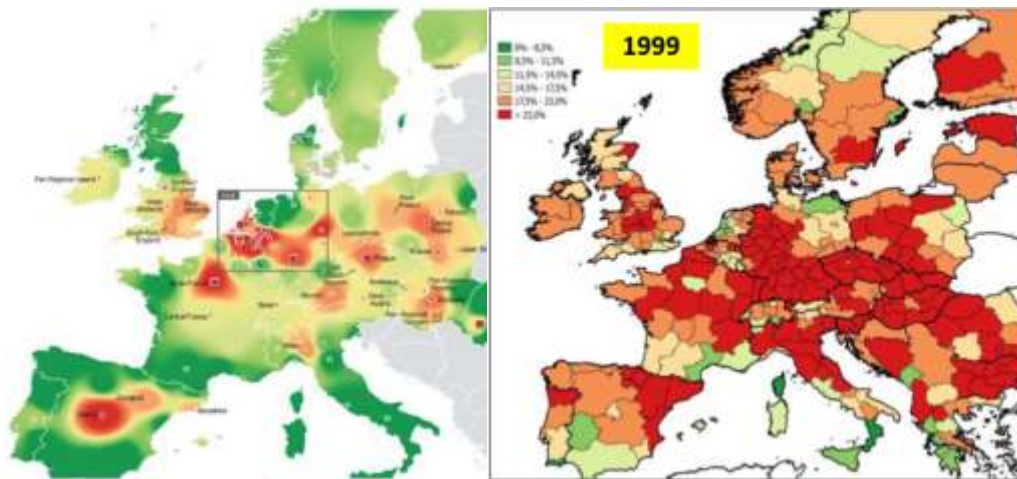


Figura 19a e 19b: mappa della concentrazione di infrastrutture di trasporto (sinistra). Concentrazione di manodopera impiegata nella produzione manifatturiera in UE nel 1999 (destra). (fonte: elaborazione VPA su dati eurostat)

Volendo tirare una prima e sommaria conclusione per quanto concerne l'Europa e gli scambi internazionali nel periodo dal 1960 al 2000 possiamo dire che:

- I flussi commerciali internazionali sono tornati a crescere dopo le parentesi nazionaliste e la Seconda guerra mondiale
- Sono state poste le basi per una sempre maggior interconnessione economica e culturale (WB, GATT/WTO, IMF)
- L'Europa si è dimostrata un mercato di sbocco interessante e fa parte del triangolo commerciale USA-EU-Giappone
- Il maggior partner commerciale dell'Unione Europea sono gli Stati Uniti e le merci si movimentano lungo la direttrice atlantica la quale, per quanto riguarda il continente è la più rilevante in assoluto
- Il commercio avviene prevalentemente via mare, il che porta ad innovazioni e al calo del costo di trasporto marittimo
- Abbiamo uno sviluppo infrastrutturale sbilanciato verso nord in quanto la maggior presenza di industrie manifatturiere è al centro del continente e queste vengono rifornite dai porti del nord.

Ora che abbiamo fatto un breve ma mirato riassunto sulle vicende europee e mondiali avvenute fra il 1960 e l'inizio del nuovo millennio, avendo toccato i punti di maggior interesse visto lo sviluppo che prenderà l'elaborato in seguito, possiamo passare alla fase

successiva, e sicuramente più rilevante che riguarda il periodo turbolento (dal punto di vista economico e sociale) fra il 2001 e gli anni recenti.

2. L'UE nella morsa della crisi e gli sviluppi dei trend commerciali nel continente. Periodo dal 2001 al 2017 fra problemi e nuove opportunità

Questi ultimi anni, in Europa come nel resto del mondo, sono stati segnati da una serie di difficoltà e crisi economiche, sociali e politiche (si veda l'avanzata dei partiti euroscettici che in alcuni casi sono riusciti anche a salire al governo). Più di ogni altra la crisi economica e quella migratoria hanno minato la stabilità dell'UE oltre al suo potenziale di influenza, riducendone il raggio d'azione. È proprio a causa della crisi finanziaria del 2008-10 e della gestione troppo passiva e frammentata del flusso migratorio proveniente dall'Africa e dall'Asia che l'UE ha cominciato a sperimentare un periodo di crisi istituzionale che potrebbe portare ad una debolezza strutturale e al rischio sempre più concreto di uno sgretolamento. In particolare, grande peso ha avuto la crisi economica, dalla quale le economie più deboli d'Europa non sono ancora uscite, dal li ha preso il via una escalation che ha portato alla nascita di movimenti antieuropei, constatando un ritorno in scena del concetto di identità nazionale a discapito del sentimento di appartenenza ad una comunità allargata. La crisi però ha mostrato però solo il suo lato meno duro nell'ambito sociale, avendo avuto il suo impatto più devastante in ambito economico e commerciale. Questa ha colpito con intensità diversa ma "democratica" tutti i paesi più o meno sviluppati proprio in virtù di quel processo di globalizzazione (intesa come maggior interdipendenza fra le economie e le culture) che si era avviato decenni prima. Ad ogni modo la crisi non è l'unico evento rilevante di questi primi anni del nuovo millennio, infatti ci sono stati altri avvenimenti di grande interesse per l'unione dei quali è bene discutere in virtù di una sequenza logica che sarà di grande aiuto nei prossimi argomenti trattati. Durante questi anni innanzitutto il numero dei paesi membri passa a 28 con un allargamento verso est che vede entrare nuovi mercati con costi di produzione e in particolare del fattore lavoro molto minori rispetto a quelli presenti nel cuore della manifattura centro-europea. È proprio in questo contesto che si assiste ad uno spostamento delle attività produttive e manifatturiere verso est, come si può notare dalla mappa riportata in figura 20. Per perseguire la ricerca

di una maggiore profittabilità delle attività le industriali manifatturiere hanno delocalizzato verso est, determinando una nuova geografia produttiva che in combinazione con la nuova direttrice commerciale di cui si parlerà a breve fornisce un'opportunità di cambiamento e di miglioramento della struttura infrastrutturale per alcuni paesi, fra i quali l'Italia che risultano sotto dimensionati sotto questo aspetto.

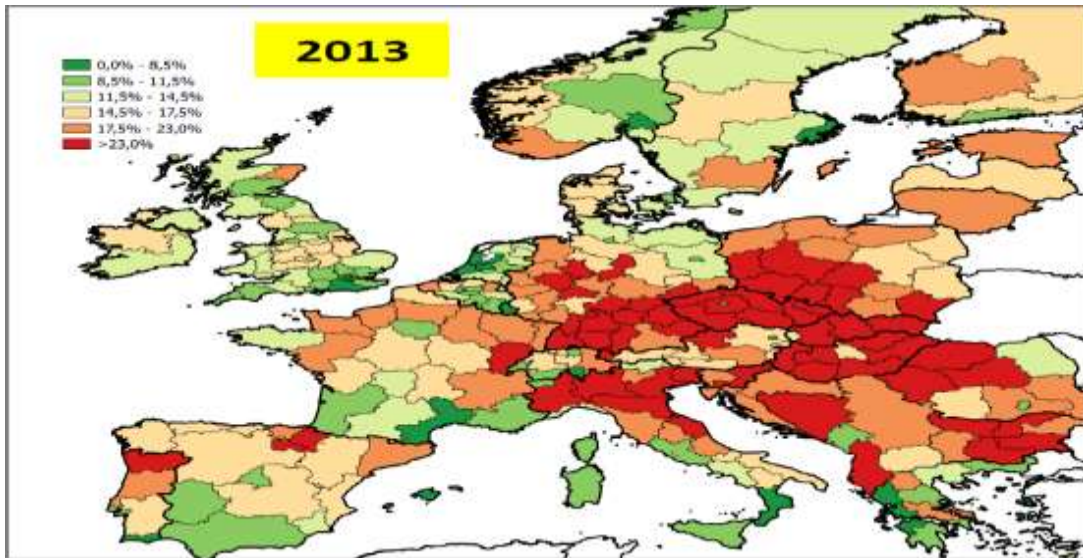


Figura 20: mappa dei lavoratori impiegati nell'industria manifatturiera nel 2013 in UE. (fonte: elaborazione VPA su dati eurostat)

L'altra novità di rilievo, di cui si accennava qualche riga fa è rappresentata dall'imporsi di una nuova rotta commerciale, questa volta in arrivo da est, la quale dalla Cina arriva in UE passando per il Canale di Suez.

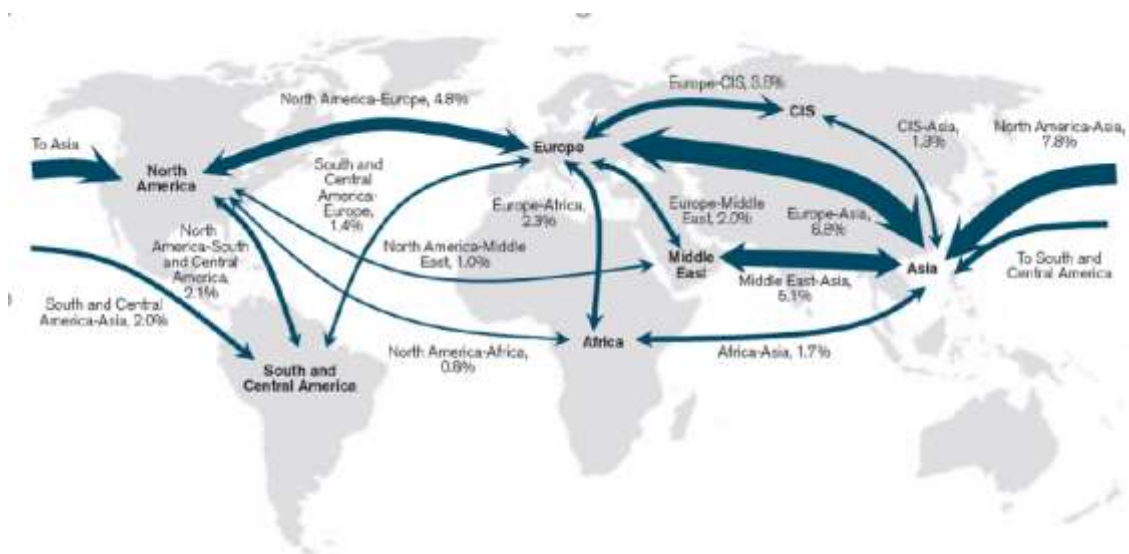


Figura 21: Formazione della direttrice asiatica. Anno 2011 (fonte: WTO)

Questa nuova conformazione del commercio giunge in un periodo nel quale da un lato la direttrice Nord Atlantica perde slancio e dall'altro l'idea di un mercato unico, che si pensava sarebbe stato sufficientemente grande da essere in grado di assorbire la produzione degli stati membri si dimostra sempre più errata ed utopica. Questo ultimo punto in particolare trova conferma in alcuni dati che a partire dal 2009 mostrano una rilevanza sempre maggiore dell'export extra-UE a scapito di quanto visto fino agli anni di inizio crisi in cui era il commercio intra-UE ad essere prevalente. Questo si può vedere bene nella tabella e nella mappa seguenti. Anche se si basano su dati non proprio recenti assolvono bene al loro ruolo, ovvero far capire che un cambio di paradigma è stato innescato a seguito di un periodo di crisi.

	extra EU export on total export (2009)	extra EU export on total export (2013)	export extra EU > 50% total export	Variation 2009- 2013
Greece	39,19%	53,42%	OVERTAKEN	36,3%
United Kingdom	44,39%	56,39%	OVERTAKEN	27,0%
Malta	59,65%	57,44%	OVERTAKEN	-3,7%
Cyprus	30,54%	42,02%	2017	37,6%
Italy	40,29%	46,31%	2017	15,0%
Germany	36,38%	43,01%	2018	18,2%
Lithuania	39,65%	42,59%	2019	7,4%
Spain	30,28%	37,05%	2020	22,4%
Bulgaria	39,19%	39,91%	2020	1,8%
Ireland	37,13%	43,13%	2022	16,2%
France	36,03%	40,70%	2024	13,0%
Denmark	30,05%	36,54%	2026	21,6%
Belgium	23,05%	29,94%	2027	29,9%
Portugal	25,54%	29,70%	2027	16,3%
Croatia	39,05%	40,78%	2029	4,4%
Romania	29,17%	30,40%	2030	4,2%
Luxembourg	11,52%	18,98%	2032	64,8%
Poland	21,88%	25,21%	2032	15,2%
Latvia	31,40%	33,65%	2037	7,1%
Austria	26,50%	30,03%	2038	13,3%
Czech Republic	14,62%	18,95%	2041	29,6%
Slovenia	23,63%	25,09%	2050	6,2%
Sweden	39,81%	42,27%	2056	6,2%
Slovakia	14,19%	17,01%	2060	19,9%
Hungary	20,25%	22,08%	2060	9,1%
Estonia	29,89%	29,03%	2060	-2,9%
Netherlands	20,94%	24,34%	2063	16,2%
Finland	44,00%	44,71%	2073	1,6%

Tabella 3: dati sulla percentuale di export extra-UE rispetto al totale dell'export dei 28 paesi dell'unione. (fonte: eurostat)

In riferimento alla figura 21, ad oggi volendo confrontare i numeri in termini di import ed export (dati del 2016) i due maggiori partner dell'unione europea sono USA e Cina. Con queste due potenze economiche vi è un flusso in miliardi di euro pari a: 204.9 (USA) e 302.4 (Cina) per quanto riguarda le importazioni, mentre le esportazioni sono pari a 311.1 (USA) e 165 (Cina)⁷.

⁷ I dati sono presentati sono pubblicati sul sito dell'Unione Europea

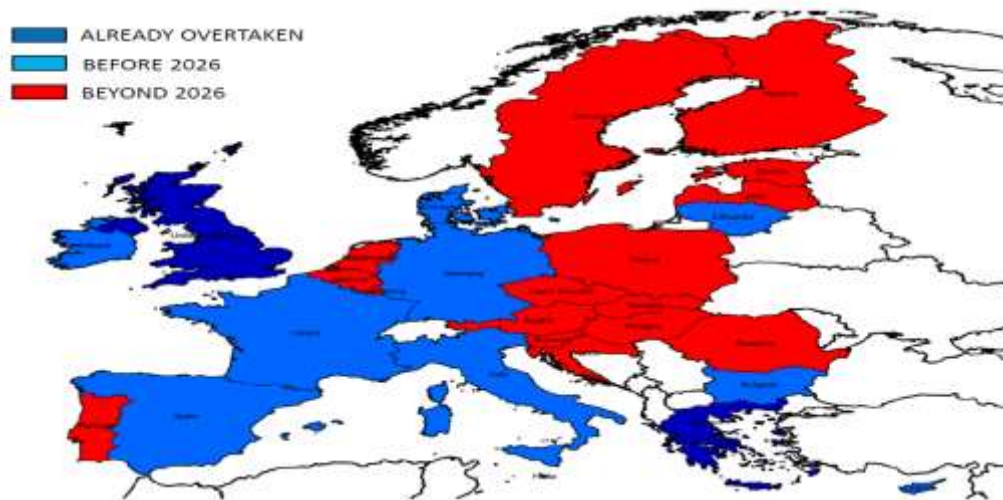


Figura 22: dati e previsioni sul prevalere dell'export extra-EU su quello intra-EU. (elaborazione su dati eurostat)

Va poi aggiunto che vi sono accordi commerciali, benché in fase di rinegoziazione dopo le ultime elezioni presidenziali per quanto riguarda i rapporti con il Nord America (proprio questi mancati accordi in concomitanza con la crisi economica nata negli USA hanno favorito il rallentamento dei traffici commerciali nella direttrice prima prevalente), mentre ancora non abbiamo un accordo preferenziale con la Cina. Gli accordi ad ogni modo sembrano essere sempre più sull'orlo del baratro a causa delle politiche protezioniste volute dalla presidenza Trump su acciaio e alluminio. Questo rafforza comunque l'idea riguardo al sempre maggior peso che l'economia asiatica sta acquisendo per l'UE e per il mondo. Tornando alla crisi economica, va sottolineato che oltre ad aver fortemente ridefinito le convinzioni precedenti sull'autonomia del mercato unico, ha anche causato un forte rallentamento del commercio oltre che della crescita economica (fig. 23), nonostante il danno sia in parte stato mitigato dallo sviluppo economico e commerciale cinese. Si è giunti ad una situazione in cui si è messa in risalto la situazione precaria e di debolezza finanziaria di alcuni paesi fra cui Italia, Grecia e Spagna. Le ripercussioni in termini di PIL a livello aggregato sono state notevoli come si può verificare in figura 26.

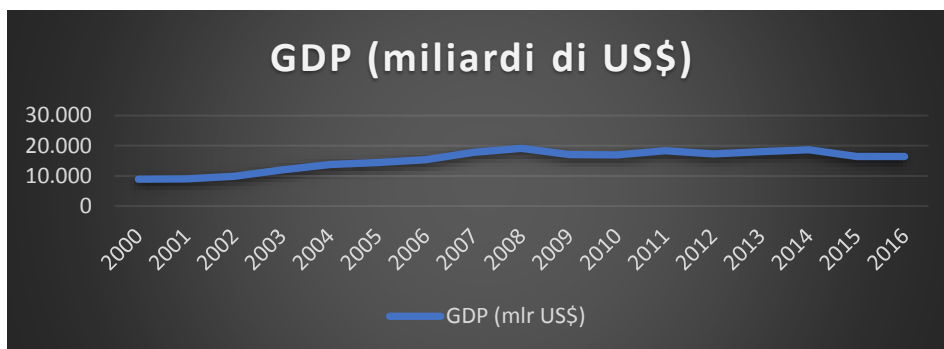


Figura 23: GDP in UE a 28 paesi in miliardi di USD dal 2000 al 2016. (fonte: World Bank)

Possiamo facilmente notare la flessione subita dalla ricchezza generata nel continente. Infatti, se nell'periodo pre-crisi il GDP europeo era pari a 19.937 miliardi di dollari, a causa della crisi il livello è sceso a 16.411 miliardi nel 2015 con una flessione di quasi il -4% sul tasso di crescita nel 2009. Ovviamente a causa della interconnessione delle economie innescata dalla globalizzazione, dai commerci e dall'essenza stessa del mercato comune tale flessione si è sperimentata anche nel dato riguardante il GDP mondiale che ha segnato una perdita di circa 3.000 miliardi di dollari (sempre a valore corrente). L'impatto non ha tardato a farsi sentire anche in termini di import-export come possiamo vedere dal grafico.



Figura 24: Import ed export di beni e servizi a confronto dal 2000 al 2009 in miliardi di USD a valore corrente. (fonte: WTO)

I problemi economici hanno colpito come già detto alcuni membri molto più di altri. In particolare, le maggiori sofferenze sono state accusate dalle economie mediterranee, ovvero posizionate quella fascia nel sud del continente che si affaccia sul Mediterraneo dalla penisola Iberica fino alla Grecia (oltre che dall'Irlanda).

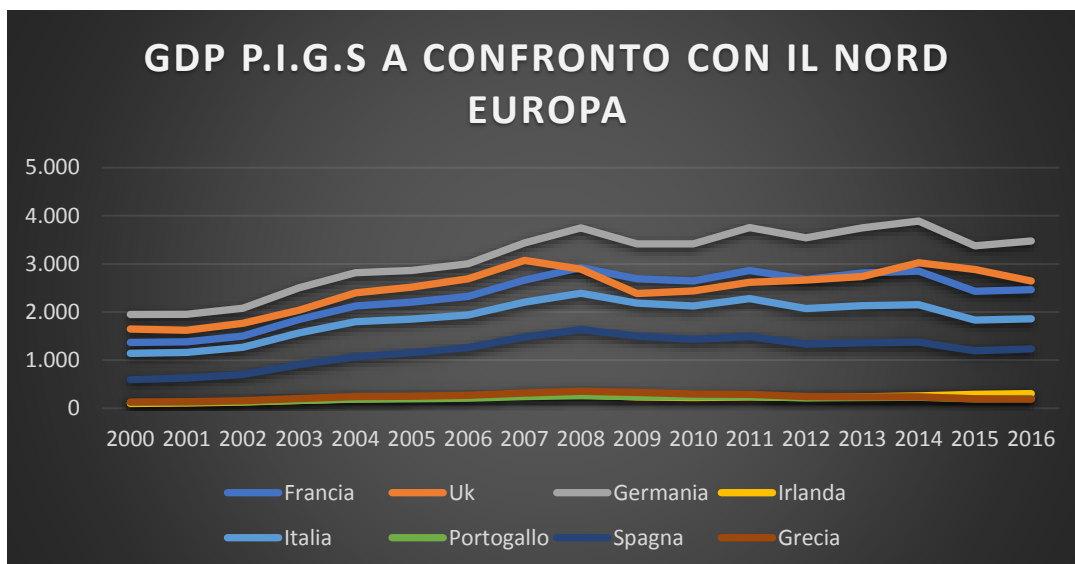


Figura 25: GDP paesi del nord Europa a confronto con quelli dei PIIGS 2000-2016 valori in miliardi di US\$ a valore corrente (Fonte world Bank)

La posizione geografica, tuttavia potrebbe essere un vantaggio strategico, tenendo in considerazione lo sviluppo geografico del commercio internazionale da e per l'oriente. Un buon indicatore per meglio comprendere tale affermazione che ad ogni modo verrà discussa nel proseguo dell'elaborato può essere il confronto livello di traffico marittimo dal canale di Suez (direttrice asiatica) e dal Nord America (direttrice atlantica), la diatriba sulla questione dei porti di scarico come il confronto fra le direttrici verrà affrontato in un altro momento. Per ora si vuole evidenziare che la tratta asiatica passa per Suez ha un grande potenziale e potrebbe essere un grande input di crescita per le economie in crisi. Ciò è mostrato dalla mappa in figura 26 e dal grafico in figura 27.



Figura 26: mappa dell'UE con i paesi denominati come PIIGS messi in evidenza. (fonte: elaborazione propria)

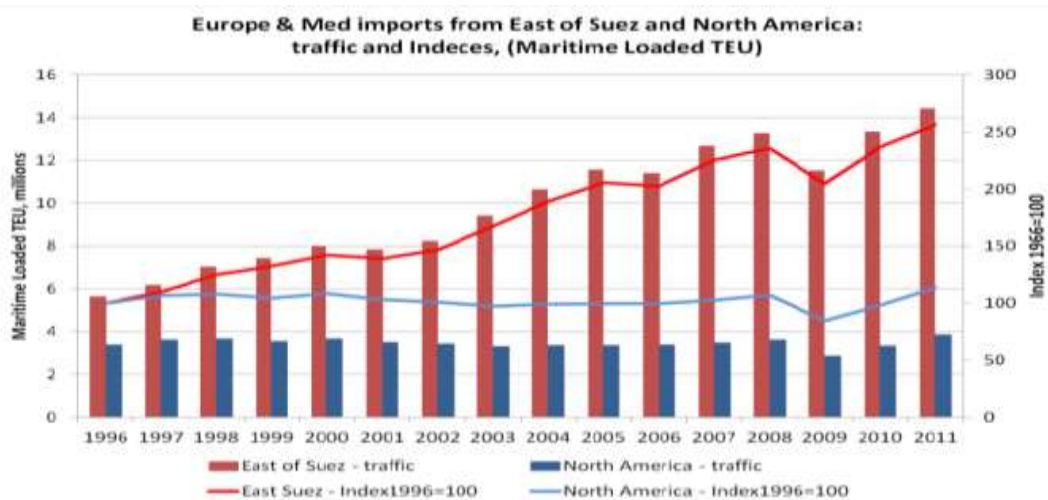


Figura 27: i traffici nelle due direttrici dal 1996 al 2011 in TEU. (fonte Port of Vernice Authority DA CONTROLLARE)

Ora che la questione relativa ai pattern commerciali dell'UE è stata chiarita credo sia necessario passare ad una rapida valutazione delle caratteristiche generali di queste due rotte, in ottica contemporanea ovviamente. Questo potrà fornire delle indicazioni e la base per eventuali ipotesi sugli sviluppi futuri sia delle economie da cui si generano sia sulla portata di flussi futuri.

3. Il commercio europeo, caratteristiche a confronto: rotta atlantica e rotta asiatica

L'obiettivo di questo breve paragrafo è quello di mettere a confronto le due direttrici principali del commercio internazionale nell'ottica dell'Unione Europea. Si cercherà di valutare la rotta "classica" che ha dominato incontrastata fino all'ultima parte del '900 ovvero quella atlantica fra il Nord America e l'Europa e quella che nel periodo più recente ha iniziato ad assumere un peso sempre maggiore, ovvero quella asiatica che dal sud-est asiatico arriva in Europa tramite il canale di Suez. Questo viene considerato come uno degli ultimi tasselli necessari a comporre il mosaico del contesto nel quale viene inserita e si fa spazio la Belt and Road Initiative. È già stato detto che in principio, quando l'unione ancora non aveva la conformazione attuale a 28 stati le relazioni commerciali del vecchio continente riguardavano principalmente il triangolo commerciale che lo univa a Nord America e Giappone, con una forte prevalenza della prima. Ovviamente avendo già accennato il background storico del commercio

internazionale dell'UE non solo dei tempi passati, ma anche nei suoi trend più recenti questo capitolo vuole più che altro essere una specie di rapido approfondimento sul commercio lungo le due direttrici negli anni più recenti. Tutti o comunque la maggior parte dei dati presentati arrivano da elaborazioni di eurostat ed enti affiliati.

3.1 L'Unione Europea verso occidente: la direttrice Atlantica

Il Nord America è sempre stato per l'UE un punto di riferimento non in termini di orientamento politico ed economico ma anche e soprattutto commerciale, specie in virtù di un'affinità culturale e di rapporti che legano le economie più sviluppate ed industrializzate del mondo. In tale contesto ha preso forma il "Transatlantic Economic Council" ratificato nel 2007, al fine di armonizzare e stabilire le linee guida della cooperazione economica fra i due continenti. Ciò che ci interessa sono le evoluzioni recenti che riguardano tale tratta commerciale che, complici le elezioni politiche non solo negli Stati Uniti, ma anche in vari paesi dell'EU vede nel suo futuro la possibilità di una re-modellizzazione con particolare riferimento al TTIP, accordo commerciale preferenziale che avrebbe dovuto riguardare gli scambi fra l'UE e il Nord America con particolare interesse verso USA e Canada. Purtroppo, l'accordo è si è impantanato durante la presidenza Obama per problemi nell'approvazione all'unanimità degli stati membri dell'EU come richiesto dal regolamento comunitario (opposizione della frangia vallona del parlamento belga) ed è a rischio ora che la guida della casa bianca è cambiata. Recentemente nonostante tutto si è parlato di un ritorno ai negoziati voluto da ambo le parti, benché la possibilità, al giorno d'oggi che l'accordo arrivi ad una conclusione positiva siano molto ridotte a causa di una sempre maggiore politica protezionista in senso agli USA che ha comportato anche una forte presa di posizione della Casa Bianca, testimoniata dai dazi sull'importazione di acciaio e alluminio europei. In questo paragrafo si vuole mettere evidenziare, in ottica recente, i prodotti maggiormente coinvolti negli scambi e la quota dei paesi membri nel commercio di questi beni. Iniziando dai beni manifatturieri, i cinque maggiori paesi esportatori hanno una quota pari al 54% del totale mondiale, mantenendo la stessa quota anche parlando di import benché in un ordine di grandezza diverso, gli USA hanno una quota pari al 12%

(export) e il 18% (import), mentre l'altra grande economia nordamericana, il Canada ha una percentuale pari a 2,45% (export) e il 2,47% (import). Per l'UE fra i due il maggior partner sono gli USA, infatti nel 2016 hanno ricevuto una quota notevole dell'export dell'unione con un importo di circa 362 miliardi di euro, importando allo stesso tempo beni per un totale di 249 miliardi di euro rendendoli così rispettivamente primo e secondo partner commerciale. L'UE ha raggiunto un surplus commerciale con gli USA nei 10 anni tra il 2007 e il 2016 con un picco di 122 miliardi nel 2015, da sottolineare che nell'ultimo anno considerato solo quattro paesi dell'unione, per altre economie con un mercato nazionale relativamente ristretto, hanno registrato un deficit commerciale. Possiamo delineare un profilo disaggregato considerando i "top five" paesi europei in termini di export ed import, infatti anche se tramite una classifica limitata questi detengono percentuali sia piuttosto importanti sia di import che di export rispetto al totale europeo. Basti pensare che UK (53 mlrd), Germania (43 mlrd), Paesi Bassi (36mlrd), Francia (30 mlrd) e Belgio (27mlrd) hanno importato nel 2016 beni dagli USA per un totale di 189 miliardi di euro con una quota che supera i tre quarti dell'import UE complessivo, mentre per quanto concerne l'export Germania (107 mlrd), UK (55 mlrd), Italia (37 mlrd), Francia (33 mlrd), Irlanda (30 mlrd) hanno registrato una quota di 262 miliardi di euro che in termini percentuali sono il 72% dell'export totale.

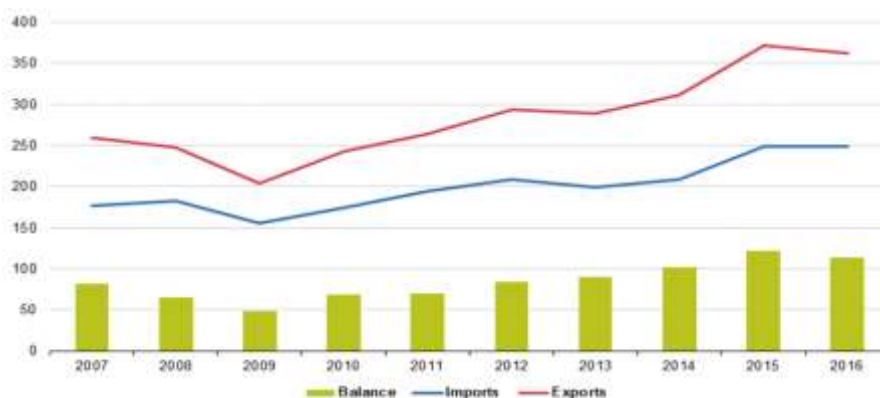


Figura 28: import/export e trade balance di beni fra EU e USA. (fonte: eurostat)

La maggior parte dei trasporti della rotta atlantica avviene via mare grazie ai costi contenuti dovuti ad innovazioni quali containerizzazione e l'utilizzo di mega navi, tutte cose di cui si discuterà più avanti, basti pensare che circa 6 milioni di TEU vengono movimentati ogni anno nella rotta atlantica con principali destinazioni i porti del nord Europa, come già sostenuto in precedenza e con la conseguenza già trattata di uno

sviluppo infrastrutturale disequilibrato. Ad ogni modo i beni maggiormente coinvolti nel commercio sono quelli manifatturieri, in particolare abbiamo: Veicoli e macchinari, materiali chimici, altri beni manifatturieri; oltre a questi troviamo poi cibi e bevande, materie prime ed energia anche se va specificato che nelle prime tre categorie citate troviamo oltre il 90% dell'export e circa l'85% dell'import fra EU e USA come possiamo vedere anche dalla figura 29.

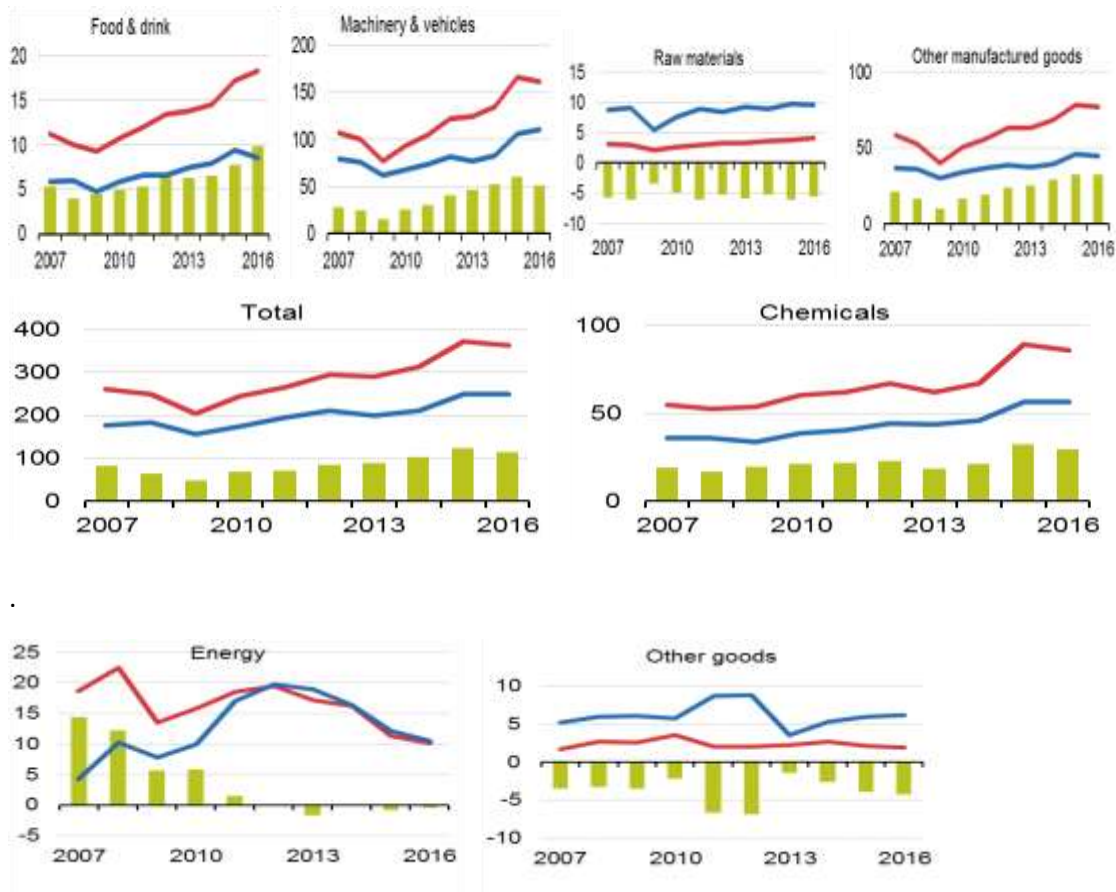


Figura 29: Import/export e trade balance di beni fra EU e USA (fonte: EUROSTAT codice: DS-018995)

Occorre ora citare, per completezza anche il settore dei servizi vista la loro sempre maggior importanza nell'era della moderna digitalizzazione, altra branca nella quale gli Stati Uniti si dimostrano il principale partner della UE, registrando ben un quarto dell'export europeo e circa un terzo dell'import per importi pari a 218 miliardi di euro in export e 219 miliardi di euro di import. Degno di menzione è il fatto che nel 2016 al contrario di quanto era stato nei quindici anni precedenti si è registrato un deficit nel commercio dei servizi. I servizi maggiormente esportati sono stati quelli inerenti alla R&D per 18 miliardi di euro, servizi di management e consulenza per 24 miliardi di euro, servizi tecnici riguardo a supporto al commercio per 27 miliardi di euro. Altre categorie

di rilievo sono quelle dei trasporti e delle telecomunicazioni che congiuntamente hanno un valore pari a 58 miliardi di euro, oltre ad essere fra quelli che hanno avuto un tasso di crescita maggiore rispetto all'anno precedente (+11%), l'import invece ha riguardato principalmente i servizi della categoria "altri servizi commerciali" in cui troviamo che riguarda 90 miliardi di euro nonché il 40% dell'import europeo. Nonostante i dati mostrati facciano ben capire l'importanza della tratta atlantica nel commercio estero extra-europeo dobbiamo ora considerare anche l'evoluzione nei rapporti di scambio che ha interessato il vecchio continente, è infatti vero che negli ultimi anni una nuova via commerciale si sta consolidando nonostante l'assenza di un trattato commerciale preferenziale.

3.2 L'ascesa della Cina: l'Unione Europa volge lo sguardo ad est

Nell'ultimo periodo la Cina ha fatto capire, anche alla luce di quanto esposto nel primo capitolo, di poter sostenere un potenziale di crescita enorme e lo sviluppo economico conseguente alle riforme di apertura economica ha posto le fondamenta per un ruolo da potenza economica in grado di arrivare molto vicino agli USA nel ranking mondiale. Come già detto la forza economica della nazione dell'estremo oriente si basa sull'esportazione, nonostante anche la domanda interna si sia rinforzata con tassi di crescita più che notevoli. Ad ogni modo il mercato di destinazione che interessa in questo paragrafo è l'UE per cui volendo riprendere qualche dato che ci riguarda più da vicino possiamo partire dai beni manifatturieri che, come abbiamo dimostrato sono quelli legati al settore economico dominante in Cina ad oggi. Nel 2016 il gigante asiatico è per l'Europa il secondo mercato destinatario per l'export comunitario e il primo dal quale l'unione importa beni, tanto che l'export verso la Cina è il 10% dell'export totale europeo con un valore di 170 miliardi di euro, mentre l'import è pari al 21% per un valore di 362 miliardi di euro. Guardando ai dati possiamo renderci conto del fatto che l'Europa soffre di un deficit commerciale cronico in termini di prodotti manifatturieri. Nel 201 il deficit ha raggiunto un picco, attestandosi a 180 miliardi di euro. Il trend viene mostrato più chiaramente in figura 30.

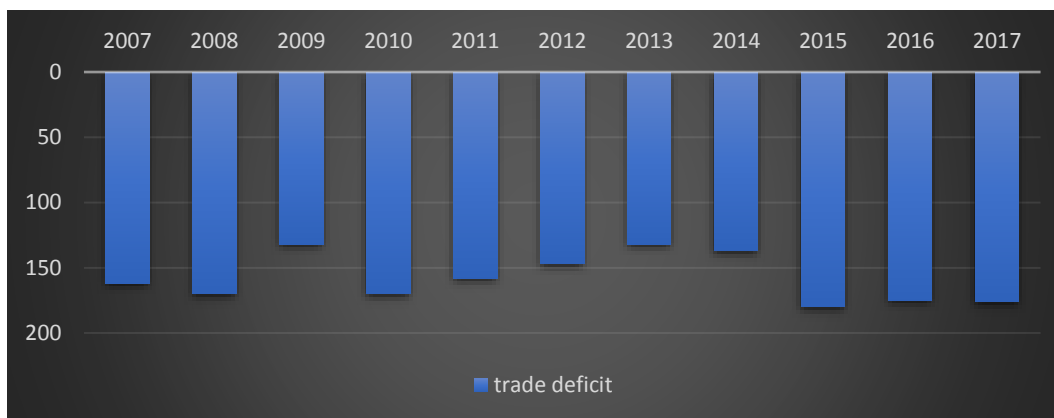
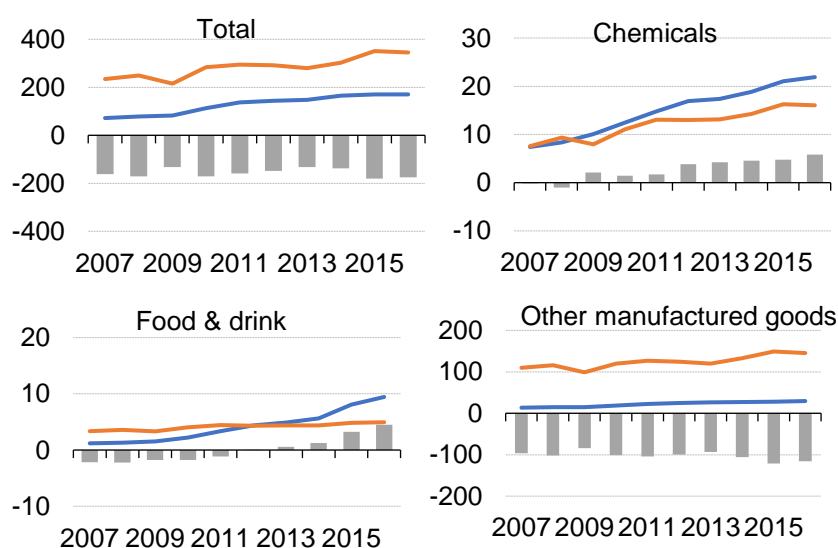


Figura 30: Grafico del trade deficit fra UE e Cina dal 2007 al 2016 in miliardi di euro (fonte: eurostat)

Come possiamo vedere per quanto il differenziale sia sempre rimasto in negativo possiamo vedere un picco minimo nel 2009 compatibile col colpo subito a causa della crisi economica e qualche fluttuazione nel periodo 2012-2014 per poi superare nel 2015 il massimo raggiunto nel 2008. A dominare i rapporti commerciali con la Cina sono i beni manifatturieri, i servizi infatti sono ancora prevalente dominanza degli USA (sempre riferendoci alle dinamiche con l'EU). Le categorie di beni che maggiormente influenzano il flusso di commercio sono raggruppate in "macchinari e veicoli" (54% e 50%) ed "altri beni manifatturieri" (17% e 42%) (si veda le SITC) che congiuntamente riguardano relativamente l'85% dell'export e il 95% dell'import. Il deficit riportato in precedenza ad ogni modo non è uniforme in quanto vi sono anche dei beni nei quali è la Cina a soffrire di un trade deficit come ad esempio riguardo a materiali chimici, cibo e bevande e risorse energetiche come si vede nei grafici della figura 31. Ricordiamo che ad oggi il deficit commerciale registrato con i prodotti manifatturieri viene mitigato con il surplus nel settore dei servizi.



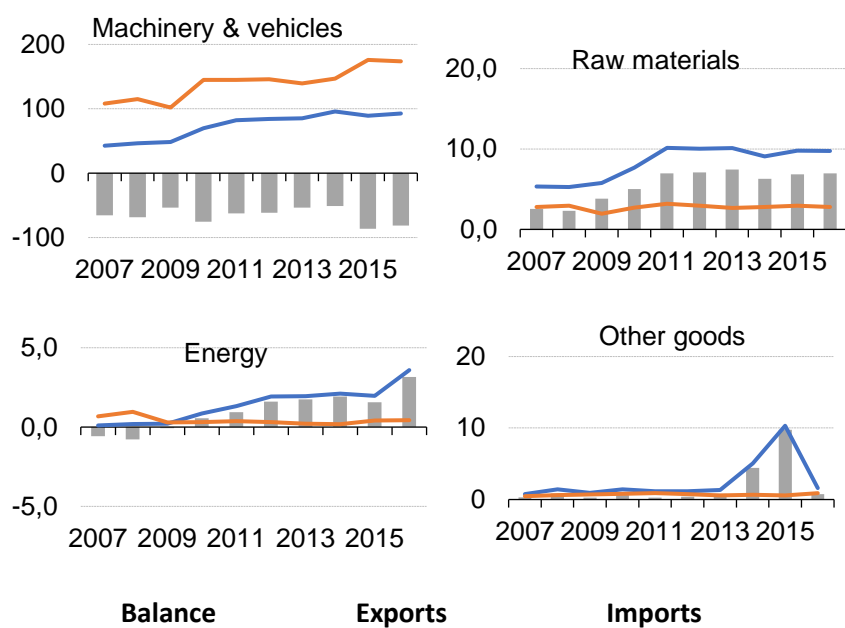


Figura 31: grafici beni scambiati fra UE e CINA periodo 2007-2016 (fonte: Eurostat)

Nel dettaglio i flussi maggiori riguardano apparecchiature per la telecomunicazione e per il data processing per l'import europeo e le automobili per quanto concerne l'export, a dimostrazione del sempre maggiore interesse del governo cinese per la tecnologia ICT di cui si era trattato precedentemente nell'approfondimento su Shenzhen e sui nuovi trend di sviluppo delle zone speciali in Cina e della sempre crescente crescita del reddito che spinge i cittadini cinesi alla ricerca di beni di lusso prodotti in Europa. I singoli paesi dell'UE che hanno i maggiori rapporti commerciali con la Cina sono: Germania (77miliardi di import e 70 miliardi di export), Paesi bassi (64 miliardi di import e 10 miliardi di export), UK (53 miliardi di import e 16 miliardi di export), Italia (27 miliardi di import e 16 miliardi di export) e Francia (26 miliardi di import e 16 miliardi di export) sia per import che per export, solamente con posizioni diverse nella classifica a seconda che si tratti di un caso o dell'altro. Cosa importante da far notare, ancora una volta, è la posizione geografica dei paesi nonché la presenza delle rispettive strutture infrastrutturali con particolar riferimento ai porti al fine di evidenziare quanto il traffico dalla Cina sia maggiormente rivolto al "Southern Range" ma possa essere visto come una possibilità per i porti del mediterraneo e in particolare quelli Italiani per rilanciarsi in termini di competitività e di attrazione del commercio via mare con tutte le possibilità di crescita economica e sviluppo infrastrutturale che ciò comporta. Il coinvolgimento delle singole nazioni nell'import dalla Cina mostra tutta la sua importanza se

consideriamo che i livelli dello stesso sono inferiori al 10% del totale azionale solo per quel che riguarda Malta (7.3%) e la Lituania (9.9%). Come già detto quello che si vuole mettere in luce in questo breve paragrafo di confronto delle due tratte commerciali che l'egemonia della tratta atlantica non è venuta meno ma è comunque stata insidiata da un nuovo trend o per meglio dire uno shift verso est che se sfruttato può essere la leva che permetterà la ripresa definitiva dell'economia europea, ben consapevoli del fatto che l'unico modo per trarre il maggior beneficio possibile è quello di competere come un'entità unica a livello comunitario piuttosto che agire a livello di singola nazione. Questi dati, riferendosi in particolare a quelli inerenti alla bilancia commerciale verranno ripresi in seguito vista la loro centralità nel dibattito interno all'EU sulle possibilità e minacce della BRI.

Ora che le dinamiche di sviluppo economico (per quanto riguarda la Cina) e le dinamiche più legate all'evoluzione dei pattern commerciali e all'evoluzione infrastrutturale e produttiva (per l'UE) sono stati trattati possiamo passare all'ultimo capitolo di questa prima parte che avrà il compito di portare il focus da contesti specifici a quelli delle macro-aree più importanti nell'ambito della BRI.

CAPITOLO III: INTEGRAZIONE ECONOMICA, POLITICA ED INVESTIMENTI IN ASIA CENTRALE, NEI BALCANI E PROSPETTIVE PER IL NORD AFRICA

Questo ultimo capitolo della prima parte dell'elaborato svolge molteplici funzioni: oltre a permetterci di approfondire le dinamiche geoeconomiche e geopolitiche di tre macro-aree vitali per la BRI, ci permette anche di introdurre la parte "core" dell'elaborato in quanto il progetto stesso risente fortemente di tali influenze, che potrebbero deciderne lo sviluppo oppure una fine prematura. Ho deciso di parlare di tre aree quali Asia centrale, Balcani e Nord Africa. Giocano un ruolo così importante non solo perché sono collocate geograficamente nelle aree di destinazione dei "canali" principali nel master plan della BRI, ma anche, in forza di un sempre maggior ruolo nella scacchiera dei decision maker più importanti a livello globale. Oltre a questo, avere un'idea chiara sulle dinamiche che hanno avuto e hanno luogo in queste aree può sicuramente aiutare a capire la spinta e gli attriti che la BRI potrebbe incontrare nel suo cammino. In Asia Centrale le dinamiche principali riguardano le iniziative poste in essere da Cina e Russia, l'UE non è assente ma gioca un ruolo di minor rilievo. Nei Balcani abbiamo assistito al tentativo Russo di diminuire l'influenza dell'UE che a sua volta ha avviato nell'area un processo di integrazione. In questo caso è la Cina a giocare un ruolo minore, anche se in questo contesto la sua presenza si sta rafforzando. Un ulteriore contesto che andrebbe menzionato, volendo essere totalmente esaustivi è quello del Nord Africa, ma in tale contesto vi sono molte incertezze politiche e ed economiche che richiederanno molto tempo per mostrare i loro effetti sull'area e sulla BRI, tenendo a mente questa dovuta considerazione mi limiterò ad un breve accenno sull'area, di cui si parlerà ad ogni nella terza parte della tesi, in particolare grazie al ruolo dei due porti principali (Port Said e Tanger MED) che potrebbero con il loro sviluppo e i loro punti di forza sottrarre quote di mercato ai porti dell'Europa meridionale, su tutti Gioia Tauro e i porti del NAPA. Volendo introdurre le linee guida generali applicate dai principali attori considerati alla loro condotta in termini di politica estera, possiamo e dobbiamo iniziare dalla Cina, essendo il paese che su tutti gioca il ruolo più importante in riferimento alla BRI. Secondo

le linee guida nate dopo l'ultimo forum di discussione interno al governo nazionale sulla "Periphery Diplomacy" o "Zhoubian", di stanno ponendo le basi per conciliare la visione tradizionale (fortemente voluta a suo tempo da Deng Xiaoping) della politica estera che vorrebbe la Cina come promotore di una politica di basso profilo basata su relazioni positive di tipo win-win, alla quale si contrappongono però le nuove necessità di sicurezza energetica, territoriale e di supporto del processo di sviluppo economico avviato negli anni '80-'90, anche in virtù del sempre maggiore peso economico e politico della Cina a livello internazionale. Questa nuova linea guida di politica estera si è andata delineando, come accennato nel forum che si è tenuto nell'ottobre 2013 in cui si è enfatizzata l'importanza della "periferia" intesa come l'insieme dei paesi e delle aree marittime vicine alla Cina. Da notare che nonostante tutto manca una vera e propria definizione condivisa di periferia nel framework del forum, come sostenuto da M.D. Swaine nel suo articolo "Chinese View and Commentary on Periphery Diplomacy" (2014). L'articolo offre comunque una serie di possibili interpretazioni del concetto di periferia tramite il punto di vista di fonti governative, e di commentatori vari (fonti non governative). Secondo questi attori la periferia può essere intesa come i paesi di low e medium range (fonti governative) oppure nell'ottica di diversi commentatori e think tank vicini a esponenti di governo, nelle sei regioni di confine e di prossimità allo stesso (asia centrale, asia orientale, sud-est asiatico, asia nord-orientale, asia occidentale e sud pacifico)⁸. Indifferentemente da come si vuole definire territorialmente la periferia, questa linea politica della Cina comporta la volontà di rinforzare le relazioni economiche, commerciali e non solo al fine di proteggere gli interessi cinesi in queste aree data la sempre maggior importanza di questa zona per lo sviluppo economico e la sicurezza territoriale e di approvvigionamento energetico. L'implementazione della Periphery Diplomacy si basa come si è detto e come si vedrà bene non solo nell'ambito diplomatico ma anche su iniziative di tipo economico, militare e sociale come a voler enfatizzare il cambio di paradigma che ha subito la politica estera con l'avvento della globalizzazione e con le successioni al governo. L'approccio della politica estera russa, diversamente da quella cinese riguarda il tentativo di ricreare un'area di influenza andata perduta con il collasso dell'URSS, in tale ottica seppur con l'utilizzo di strumenti di integrazione

⁸ M.D.Swaine "Chinese View and Commentary on Periphery Diplomacy" (2014) pp3

economica e non con aggressioni militari la Russia cerca di ritagliarsi un ruolo prominente e di ricostruire oltre all'area di influenza anche il proprio ruolo di superpotenza. Ciò che viene però percepito nella maggioranza dei casi è un tentativo di dominanza che spesso inteso come un pericolo alla sovranità delle controparti. La politica estera russa si è fatta più zelante dopo la crisi economica del 2008 e con alcune decisioni della leadership di Obama riguardo all'allargamento della NATO in riferimento ad alcuni paesi dell'ex blocco sovietico, per poi essere rallentata dalle sanzioni UE e USA e da altri fattori come il calo del prezzo del petrolio negli anni scorsi, i quali hanno minato fortemente le capacità di investimento russe. In definitiva, gli elementi che per noi risultano di maggior interesse parlando di politica estera russa riguardano una serie di organizzazioni fra cui Commonwealth of Independent States (CIS), il Collective Security Treaty Organization (CSTO), la Eurasian Economic Community (EEC), la Customs Union (CU), e la Eurasian Economic Union (EEU), la quale è stata implementata nel 2015 e di cui si parlerà nei paragrafi a seguire. Basti sapere che la EEU nella dottrina di stato russa viene intesa come un'unione di stati a guida del governo di Mosca da contrapporre all'UE e che quest'ultima diverge in maniera sostanzialmente opposta dall'EEU in termini di sovranità, sempre valutando l'ottica russa. Per quanto riguarda l'EU invece come si aveva avuto modo di dire in precedenza si affida ad un modello di espansione territoriale sulla base di alcuni parametri fra cui l'accettazione dei paesi che fanno richiesta di adesione di alcuni standard a livello sociale ed economico, fattore questo che negli ultimi anni ha rallentato il processo di espansione ed ha indebolito la politica estera comunitaria. Il maggior cardine di nostro interesse è la c.d. Neighborhood Policy, rivista ed aggiornata nel 2015 si basa sul presupposto di costruire e coltivare interessi comuni nelle sfere socioeconomiche, politiche e di difesa con i paesi confinanti ad est e a sud dell'unione anche considerando pressioni e sfide che questi stanno vivendo negli ultimi periodi, due su tutte la sfida della crescita economica e dei flussi migratori. La prima versione della ENP⁹ vedeva l'interesse nello sforzo di integrazione economica e di avvicinamento alla feroce influenza politica verso 16 paesi delle aree limitrofe (contro i 24 attuali). La ENP è basata su un approccio bilaterale, con azioni necessarie da entrambe le parti al fine di raggiungere gli obiettivi di cui si è detto poco sopra. Ad ogni

⁹ European Neighborhood Policy

modo l'approccio dal lato dell'EU non è standardizzato ma bensì commisurato all'entità e alle necessità tipiche del paese di riferimento¹⁰. Dopo questo accenno di sguardo d'insieme possiamo passare a ciò che ci interessa in maniera più prominente e quindi l'analisi dei contesti di Asia Centrale, Balcani e Nord africa, il che ci permetterà di vedere applicate queste politiche oltre che a capirne le implicazioni per gli stati interessati.

1. Asia Centrale: la partita dei cinque "-stan"

Nel 1991 con il crollo dell'URSS in Asia centrale si formano cinque repubbliche, meglio conosciute come "5 -stan" (Kazakistan, Uzbekistan, Tajikistan, Kirgizstan e Turkmenistan), questi nuovi stati, che come tanti altri che dopo il crollo del dicembre '91 hanno dichiarato la propria indipendenza da Mosca occupano un'area che ha una grande importanza strategica per una lunga serie di ragioni e per due attori in particolare: Cina e appunto Russia. La regione riveste un ruolo essenziale per le iniziative di politica estera russa e cinese in forza di un collocamento geografico strategico caratterizzato per di più dalla presenza di vasti giacimenti di risorse energetiche fra cui petrolio e gas naturale. Per quanto riguarda la Cina la stabilità della regione (e come si vedrà anche del vicino Pakistan) è vitale per poter tenere a bada i movimenti islamici separatisti radicati nella regione dello Xinjiang che ad oggi è una delle regioni più povere della nazione. L'idea del governo di Pechino è quella di dare il via ad un processo di crescita economica dell'area attraverso il commercio e lo sviluppo infrastrutturale. Ciò avrà, secondo i calcoli del governo centrale forti ricadute economiche sulla ricchezza della regione, sgonfiando il problema del separatismo attraverso l'innalzamento della qualità della vita. Oltre alla stabilità politica questa area attrae gli interessi cinesi anche per la necessità di diversificazione degli approvvigionamenti energetici di petrolio e gas (diretti in Cina) di cui la regione è ricca. Dalla mappa riportata in seguito possiamo vedere la collocazione geografica di Xinjiang e delle ex repubbliche sovietiche, mentre per quanto riguarda il confronto di ricchezza fra Xinjiang e le altre regioni si rimanda alla figura 15.

¹⁰ https://eeas.europa.eu/topics/european-neighbourhood-policy-enp/330/european-neighbourhood-policy-enp_en



Figura 32: mappa del confine sino-kazako e paesi limitrofi

Nell'ottica russa invece la regione è importante, oltre che per le risorse energetiche anche per una questione ideologica che la vede come un'area di influenza esclusiva venuta meno dopo il crollo dell'Unione Sovietica e che va riportata sotto all'ala di Mosca quanto prima. Entrambe le nazioni hanno dato il via a politiche estere che hanno cercato di spostare gli equilibri della regione da un lato o dall'altro, benché dopo le sanzioni dell'UE e la crisi dei prezzi del petrolio la Russia si sia dimostrata più propensa ad una convergenza. Ovviamente visto il tema dell'elaborato è chiaro che mi preme di più quanto proposto dalla Cina ma non bisogna pensare che ciò riduca il peso delle iniziative russe. Infatti, questa regione è il primo passo della BRI e di vitale importanza, se le strategie russe limitassero eccessivamente il successo della strategia dell'iniziativa nella regione, non le rimarrebbe altro destino al di fuori del fallimento. Entrambi gli attori hanno messo in campo strategie a carattere geopolitico e geoeconomico che mirano attraverso strumenti di integrazione quali commercio e supporto alle infrastrutture energetiche a generare una cooperazione economica e integrazione nella regione. Ovviamente non tutte le cinque repubbliche dell'asia ex sovietica hanno lo stesso approccio ai vari tentativi di integrazione dell'area, infatti la storia insegna che tendenzialmente Kazakhstan, Kyrgyzstan e Tajikistan sono più propense alla partecipazione alle iniziative messe in campo mentre Uzbekistan e Turkmenistan si sono dimostrate molto più restie al coinvolgimento, visti anche gli approcci proposti da Cina

e Russia che non si limitano solo alla sfera economica ma anche a quella sociale e in particolare a quella militare.

Le relazioni sino-russe nell'area possono essere suddivise in tre fasi in un periodo che va dal 1991 ai giorni nostri¹¹. La prima fase va dal 1991 fino al 2001: in questo periodo Cina e Russia hanno intrapreso politiche indipendenti nell'area, rafforzando ad ogni modo gli accordi bilaterali fra le due nazioni dopo il periodo di sfiducia reciproca risalente al periodo della guerra fredda (si ricorda che la Cina non giocava un ruolo pienamente allineato con il blocco sovietico, ma era fra i quattro paesi firmatari della conferenza di Bandung che mostrava appunto l'intento di mantenere un ruolo disallineato rispetto ai due blocchi¹²). L'obiettivo principale della Russia era quello di mantenere la zona nella sua sfera di influenza tramite il coinvolgimento dei paesi nelle organizzazioni regionali multilaterali che riguardavano economia (CACO¹³), politica (CIS¹⁴) e sicurezza (CSTO¹⁵). Kazakistan, Kirgizstan e Tajikistan sono stati coinvolti dalle iniziative di Mosca, mentre Uzbekistan e Turkmenistan hanno rivestito un ruolo marginale essendone escluse. Per quanto riguarda la Cina, invece, in questi primi dieci anni gli obiettivi di politica estera nella regione seguivano il mantra di Deng Xiaoping (come già anticipato in apertura di capitolo) e si limitava a: garantire la sicurezza e la stabilità della regione, data la vicinanza geografica e l'affinità dei separatisti della regione del Xinjiang onde evitare una secessione; favorire le relazioni commerciali con i nuovi stati anche in forza di una grande complementarità fra questi (per queste economie bloccate e senza sbocchi sul mare il mercato cinese poteva essere una valida alternativa a quelli nazionali importando per altro beni di consumo e beni finiti) e la Cina (grande importatrice di risorse energetiche e materie prime); ultimo obiettivo era quello di assicurarsi una fornitura energetica di petrolio e gas attraverso investimenti e cooperazioni di sviluppo infrastrutturale principalmente con il Kazakistan (in questo periodo). Successivamente all'accordo condiviso per la cooperazione fra Cina Russia nella regione¹⁶ prende avvio la

¹¹ The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: the impact of the Sino-Russian geopolitical strategies in the Eurasia region. Maastricht School of Management. 2016 PP 3-6

¹² Dalla conferenza di Bandung viene coniato per la prima volta il termine "terzo mondo" per definire i paesi non allineati ai due blocchi

¹³ Central Asian Cooperation Organization

¹⁴ Community of Independent States

¹⁵ Collective Security Treaty Organization

¹⁶ Treaty of Good Neighbourliness, Cooperation and Friendship (2001)

seconda fase (2001-2005) che vede la presenza militare statunitense nella regione (Afghanistan) come un nuovo collante delle relazioni sino-russe, anche se questa fase risulta di minor interesse per noi. Ben più rilevante è la terza fase: le relazioni cinesi e russe con le repubbliche dell'Asia centrale si basano su una prevalenza economica ed energetica (Cina) e sul rafforzamento della cooperazione militare (Russia). Questi diversi approcci hanno fatto emergere la rivalità geopolitica nell'area. Infatti, la Cina ha messo a segno alcuni colpi che hanno indebolito il ruolo predominante e l'influenza della Russia in Asia centrale: è infatti divenuta il principale partner commerciale delle cinque repubbliche. Nel 2009 ha scalzato la Russia dal ruolo di maggior esportatore di gas dal Turkmenistan e con la creazione dell'oleodotto sino-kazaco ha ulteriormente minato l'egemonia russa nella gestione dei flussi di risorse energetiche della regione, con il risultato di rendere più indipendenti le cinque repubbliche dalla Russia stessa. È proprio in questo contesto che Mosca ha fatto la sua mossa lanciando l'iniziativa dal nome Eurasian Economic Union (EEU). Attraverso questa organizzazione sovranazionale che dovrebbe servire, negli intenti, a controbilanciare l'EU, la NATO e permettere al governo russo di giocare un ruolo di primo piano. Il primo obiettivo dichiarato dell'EEU è quello di promuovere l'integrazione economica fra i membri, anche se risulta quanto mai evidente la prevalenza della Russia sulle altre nazioni, limitando almeno in linea teorica l'attrattività di altre iniziative nella regione (principalmente quelle cinesi ed europee). La EEU dopo le prime fasi fra il 2007 e il 2014 ha preso forma ufficialmente nel 2015, con la creazione dell'unione doganale e con l'unificazione dello spazio economico fra Russia, Bielorussia e Kazakistan. Uzbekistan, Kirgizstan e Turkmenistan sono state inizialmente escluse a causa del basso livello di sviluppo economico. Va fatto notare che la trattativa per portare il Kazakistan alla firma del trattato sull'EEU è stata tutt'altro che agevole ed è avvenuta solo dopo che la Russia ha deciso di coprire i costi di adesione (circa 200 milioni di dollari) e di finanziare con un miliardo di dollari il fondo per lo sviluppo russo-kazaco (oltre ad una serie di benefit per i cittadini kazaki che in questo contesto ci interessano poco). I problemi dopo un primo periodo di crescita del commercio intra EEU, si sono mostrati proprio nel 2015 quando il commercio intra EEU è calato del 26% mentre quello extra EEU è calato del 34%. Oltre a ciò nonostante i vantaggi dell'abbattimento delle barriere doganali si sono venute a formare alcune distorsioni legate a svariati fattori, fra cui: un import più costoso per Kazakistan e

Kyrgyzstan legato al fatto che il dazio verso l'esterno è riferito alla vecchia aliquota russa, ben più alta di quelle applicate in precedenza dai due paesi; la svalutazione del rublo russo poi ha finito per influenzare negativamente il commercio intra EEU specialmente per quanto concerne il Kazakhstan che ha visto le proprie esportazioni più care e la necessità di porre un limite alle importazioni di beni dalla Russia per salvaguardare il mercato nazionale; ultimo fattore che rende l'adesione poco vantaggiosa, prevalentemente per il Kazakhstan è la mancata ottemperanza del finanziamento al fondo di sviluppo russo-kazako che è stato finanziato per soli 350 milioni di dollari contro il miliardo promesso. Anche la Cina non è rimasta a guardare, specialmente dopo che la Russia ha tentato di limitarne lo spazio di manovra con la firma nel 2007 di un trattato fra la CSTO e la SCO¹⁷. In particolare, riferendoci all'iniziativa cinese questa prende il nome di SREB (Silk Road Economic Belt) ed è facente parte della più ampia Belt and Road Initiative. La principale differenza della SREB rispetto all'EEU è nell'inclusività, infatti tutte e cinque le repubbliche dell'area ex sovietica sono state coinvolte in relazione a commercio ed investimenti in infrastrutture (primo mezzo della creazione di integrazione regionale nell'ottica del governo cinese), oltre al fatto di non necessitare di una adesione formale. Obiettivi e modalità della SREB verranno discussi nella parte due per evitare ripetizioni inutili, basti sapere che l'intenzione è quella di creare un "corridoio economico eurasiatico" che tramite lo sviluppo infrastrutturale dovrebbe portare all'integrazione economica delle economie interessate sia nel mercato asiatico che in quello europeo. Se è vero che il SREB è una forte attrattiva per le cinque repubbliche è altrettanto vero che un loro coinvolgimento è vitale per il suo pieno successo futuro. Molte città di frontiera nella regione di Xinjiang sono state trasformate in FTEZ (Free Trade Economic Zones) per svolgere il ruolo di porto di terra di una regione o meglio di un'area bloccata senza sbocchi sul mare. Come si aveva già avuto modo di anticipare un problema legato all'area si ripropone per l'ennesima volta: per far sì che il corridoio eurasiatico possa svilupparsi è necessario che l'area risulti sicura e stabile (questione degli Uyghur, debolezza del governo afgano e presenza di fazioni terroriste nell'area). All'atto pratico per promuovere la SREB sono stati raggiunti accordi con tutte

¹⁷ Shanghai Cooperation Organization: L'Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai è un organismo intergovernativo fondato il 14 giugno 2001 dai capi di Stato di sei Paesi: Cina, Russia, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan e Uzbekistan (Wikipedia)

e cinque le repubbliche, non solo in ambito economico ma anche nella cooperazione politica e militare (in particolare l'accordo fra Pechino e Tashkent). Molti investimenti, poi, sono stati promessi e puntualmente ottemperati (al contrario di quanto fatto dalla Russia) con un investimento complessivo di circa 50 miliardi di dollari fra i cinque paesi per lo sviluppo infrastrutturale e dello sfruttamento delle risorse energetiche, ai quali si aggiunge un supporto economico di altri 20 miliardi di dollari fra il 2009 e il 2014 in dotazione alla SCO per mitigare gli effetti della crisi economica. Va detto che anche la Russia che in un primo periodo era ostile alla SREB ha mutato le proprie inclinazioni a partire dal 2015 dopo che la questione della Crimea e le sanzioni dell'EU hanno aggravato la crisi economica russa, costringendo il Cremlino a riorientare il proprio approccio portando a una potenziale convergenza fra EEU e SREB¹⁸. Questa convergenza dovrebbe portare alla creazione di uno spazio economico comune e rappresenta sicuramente il cambio di direzione più importante in questo scenario anche se non sembra esserci l'intenzione di creare una Free Trade Area fra l'EEU e la Cina. Tirando le somme, allo stato attuale delle cose per Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan, Tajikistan e Turkmenistan la SREB risulta sicuramente una alternativa più dinamica ed attraente rispetto alla macchinosa EEU che viene percepita è più come un tentativo di dominazione di Mosca per ricreare la propria influenza nell'area, benché sviluppi più recenti potrebbero servire da spunto per le valutazioni politiche ed economiche di molti paesi anche in seno all'EU per rivalutare l'impatto economico che un flussi di investimenti così grande, unito al venir meno di una competizione (con tutti i vantaggi che ne derivano per lo sviluppo economico) potrebbero avere su questi nuovi mercati in via di sviluppo.

2. I Balcani: la porta dell'Unione Europea

Se è sicuramente vero che l'area più importante parlando di BRI per ora è l'asia centrale, visto anche lo stadio iniziale dell'iniziativa, non possiamo esimerci dal prendere in

¹⁸ E' stato firmato una dichiarazione congiunta nella coordinazione dello sviluppo della EEU e della SREB dopo il summit fra Xi Jinping e Putin a Mosca nel maggio 2015

considerazione anche l'area dei Balcani (dicendo Balcani ci riferiamo in realtà alla parte occidentale della regione conosciuta per l'appunto con la denominazione di Western Balkans), in considerazione del fatto che sono una delle principali vie d'accesso terrestri al mercato dell'EU. Non dobbiamo poi dimenticare quanto indicato nel primo capitolo, ovvero lo shift ad est dell'industria manifatturiera comunitaria, fatto questo che esalta ancor più la rilevanza strategica dell'area che potrebbe essere un condotto ottimale per l'approvvigionamento di materie prime necessarie alla produzione. Questo nesso, come si vedrà bene anche più avanti è stato valutato e considerato anche nella commissione trasporti dell'EU, prova ne è la revisione della pianificazione della TEN-T di cui si avrà modo di parlare nella parte dell'elaborato relativa alle opportunità che l'iniziativa offre per l'Italia e per l'EU. Quello che ci interessa mettere in evidenza per ora, riguardo alla questione balcanica, al di là della mera narrazione storiografica e del processo di adesione dei singoli ex membri della ex Jugoslavia è più che altro il fatto che questa area, che potrebbe ricoprire un ruolo così importante in alcuni dei "corridoi" della BRI, è sempre più al centro di una contesa, se così la possiamo definire fra EU e Russia. Ovviamente, come spesso è accaduto nemmeno la Cina è rimasta al balcone e sta effettuando molti investimenti nell'area. Per i paesi balcanici (Croazia, Serbia, Montenegro, Bosnia, Albania, Kosovo) gli ultimi anni sono stati caratterizzati da una serie di problematiche ed interventi di vario genere. In particolare, negli ultimi anni questi paesi hanno iniziato l'iter per entrare a far parte dell'Unione Europea, anche se per ora solamente Slovenia e Croazia sono riuscite nell'intento, a causa di ostacoli strutturali e necessità di riforme che possano permettere a questi paesi un'adesione allo standard della democrazia europea. Questi ostacoli, benché derivanti da punti fermi e sicuramente caratterizzanti della democrazia per come intesa dall'unione hanno come detto impantanato il processo di adesione e questo, ha portato a una sorta di vuoto che altre nazioni, su tutte la Russia, stanno tentando di colmare. Infatti, se è vero l'EU rimane il principale partner commerciale dei paesi dell'area dei Balcani occidentali è anche vero che, con il prospettarsi della crisi economica del 2008 questa stretta relazione economica ha deteriorato il modo in cui l'EU viene percepita, passando dall'essere un modello di ispirazione e del quale si desidera far parte ad essere visto più come la causa dei problemi dei settori economici e finanziari di quei paesi ad essa così strettamente correlati. Alcune delle economie dell'area sono state fra quelle più duramente colpite

dalla crisi, con una flessione del GDP a livello aggregato del 5.2% nel 2009 e di un ulteriore 0.4% nel 2010, a causa del contraccolpo negli FDI e nell'import di beni¹⁹. Questa estensione della crisi che dall'EU è andata ad infettare i Balcani ha fortemente minato le capacità di manovra delle politiche e l'appetibilità dell'EU lasciando, come dicevamo prima, uno spazio vuoto nel quale la Russia ha subito intravisto un'occasione, vedendo nella regione una delle sue possibili sfere di influenza. La strategia del Cremlino nell'area passa attraverso la sfera economica, infatti il governo russo ha fatto pressioni ed incoraggiamenti alle imprese nazionali per l'acquisizione di attività nei paesi balcanici, nel tentativo di presentarsi a questi ultimi come un potenziale partner chiave sia a livello di commercio, sia a livello di investimenti. Ad una politica russa basata su concetti come uno scontro fra interessi nazionali con un'enfasi sulla filosofia panslavista si oppone un approccio multilaterale basato su una cooperazione di tipo win-win (effetti positivi per le economie nazionali ed effetti positivi per il mercato e la produzione europei) e su interessi comuni proposta dall'EU. L'interesse russo non va letto solamente secondo un'ottica propagandistica ma si può chiaramente identificare anche nella possibilità di avere un accesso privilegiato per le materie prime energetiche movimentate dal Caucaso e dirette in Europa. È quindi evidente che una partita molto importante si giochi nell'area: poteri regionali, globali ed economie emergenti competono per ingrandire le proprie sfere di influenza da un lato e per trarre benefici economici dall'altro in un chiaro esempio di competizione multipolare. La regione, in particolare fino al 2013, ha visto un sempre maggiore investimento russo in infrastrutture legate al settore energetico (oleodotti), mossa mirata a creare interdipendenza fra le economie regionali e benefici economici alle aziende russe. Non solo il settore energetico, ma anche quello dei minerali ferrosi e non, sono stati beneficiari di sempre maggiori investimenti dalla Russia, anche grazie alla già menzionata flessione degli FDI provenienti dall'EU. In particolare, la Russia ha concentrato l'attenzione sulla Serbia con la quale ha stipulato diversi accordi bilaterali, fra cui un FTA per dar impulso al commercio fra i due paesi. Ciò nonostante, nonostante il supporto economico, commerciale e politico della Russia alla Serbia e la sempre maggior penetrazione dei suoi FDI in Montenegro possiamo ancora affermare che l'EU rimane il principale attore economico nell'area, grazie in particolare

¹⁹ Enza Roberta Petrillo "Russian foreign policy towards the Balkans: which perspective?" (2013)

ad una diversificazione delle politiche estere e di investimento dell'unione, benché la crisi abbia messo in evidenza il rallentamento dell'allargamento del mercato e minato la credibilità dei progetti indirizzati all'area balcanica. Per ovviare al problema nel luglio 2017 è stato proposto un piano d'azione pluriennale volto a creare una REA²⁰ fra i paesi balcanici improntata sul modello dell'EU (ovviamente questa non punta a sostituire l'adesione dei paesi all'unione) per facilitare la movimentazione di manodopera qualificata, investimenti beni e servizi, oltre a creare un mercato allargato di circa 20 milioni di persone. Le finalità sono sicuramente quelle di testare l'adattabilità su scala ridotta dei paesi al modello EU, potenziandone al contempo le economie con questa iniziativa che ci si attende avrà impatti positivi su: commercio, investimenti, mobilità, ICT e imprenditorialità²¹, a dimostrazione che seppur l'UE stia affrontando un momento particolarmente delicato a causa di alcuni movimenti interni che ne causano, o potrebbero causarne un indebolimento, quando agisce come un'unica entità è perfettamente in grado di competere sia nel commercio mondiale sia nelle influenze esercitate nelle aree limitrofe. Non va dimenticato che negli ultimi quattro anni anche la Cina ha iniziato ad operare nella regione (tramite la forma 16+1²²), seguendo il medesimo schema operato in Asia centrale, in Grecia e ovunque abbia deciso di investire. Come si ha avuto occasione di dire anche in questo caso gli investimenti cinesi sono rivolti allo sviluppo di infrastrutture energetiche e di collegamento sia ferroviario sia stradale. Anche se di per sé l'area dei Balcani non risulta particolarmente appetibile in quanto mercati nazionali sono notoriamente poco sviluppati e vi è una forte debolezza nel potere d'acquisto, va detto che ancora una volta il motivo centrale nelle decisioni di investimento cinese sta nella locazione geografica favorevole che potrebbe portare l'area dei Balcani ad essere uno dei principali collegamenti terrestri fra il Mediterraneo e i mercati di destinazione in Europa. Per motivare tale affermazione è necessario prospettare un quadro generale degli investimenti nell'area. Il governo di Pechino ha annunciato una linea di credito per un totale di dieci miliardi di dollari per facilitare gli investimenti cinesi nella regione, oltre alla formazione di un comitato per facilitare la

²⁰ Regional Economic Area

²¹ European Commission - Fact Sheet: Western Balkans: Regional Economic Area Brussels, 12 July 2017

²² Il 16+1 è una iniziativa cinese volta ad implementare le relazioni, principalmente commerciali, con 11 paesi membri dell'UE e 5 paesi nell'area dei Balcani

cooperazione e gli scambi bilaterali, ai quali si aggiunge un finanziamento ad un fondo di investimenti in tutta l'area dei Balcani (non solo Western Balkans quindi) per un ammontare di ulteriori tre miliardi di dollari. Ancora una volta (come nel caso degli investimenti russi) la Serbia è il primo partner in termini di investimento e progetti infrastrutturali. Nel paese sono stati già investiti più di un miliardo di dollari (sotto forma di prestiti²³ con durata lunga e tassi molto agevolati) in infrastrutture di trasporto e impianti energetici. Uno su tutti il ponte che a Belgrado attraversa il Danubio, investimento simbolico e che può essere definito, volendo osare un po', propagandistico visto il nome (Sino-Serbian friendship bridge) e il valore simbolico dell'infrastruttura stessa. Due anni fa, nel 2016, in aggiunta è stato siglato un accordo per la costruzione di una ferrovia ad alta velocità che collegasse Belgrado a Budapest gli investimenti in se è per se riguardano più la prossima parte dell'elaborato per, quanto detto fino ad ora serviva prevalentemente a far arrivare l'idea che l'area oltre alle più classiche mire europee e russe ha assunto una sempre maggiore rilevanza anche nei piani della Cina, come dimostrano gli investimenti anche in Montenegro, Macedonia, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria e Albania volti principalmente a collegare il traffico commerciale dal mediterraneo all'Europa e il mar Ionio al mar Nero. Basti pensare, a titolo di esempio che solo con il corridoio Budapest-Pireo i container provenienti dalla Cina saranno in grado di risparmiare almeno dieci giorni di viaggio con una conseguente riduzione dei costi di trasporto. Rimane comunque la necessità di esporre una nota conclusiva sul paragrafo riguardo all'effetto limitato sugli spillover sull'economia della regione. Infatti, seppur la presenza e gli investimenti della Cina nell'area possano avere ed avranno sicuramente effetti positivi sull'integrazione e sui flussi commerciali, l'impatto sul mercato del lavoro e sulle imprese nazionali dei paesi riceventi rischiano di essere fortemente attutiti a causa di alcune clausole nei contratti d'investimento che vedono i paesi riceventi obbligati a usufruire in larga parte di manodopera e forniture di materie prime cinesi (questione della excess capacity). Per quanto riguarda quest'area geografica posso concludere affermando che si tratta di una partita ancora

²³ Normalmente i prestiti in questione sono pari all'85% dell'investimento totale e provengono dalla Exim Bank

completamente aperta fra tutti e tre i contendenti, anche se il ruolo dell'EU seppur ridimensionato rimane di gran lunga prevalente

3. Il nord africa: accesso al mediterraneo

Ruolo cruciale per la BRI è quello del contesto nord, africano, con particolare riferimento ad Egitto, Algeria, Libia e Marocco. Quest'area è di grande rilevanza sia per l'Europa sia per la Cina, infatti per la prima è un mercato di riferimento per l'import energetico e l'export di beni dai paesi dell'Europa meridionale, mentre per la Cina il nord africa rappresenta una potenziale area di influenza per avere un maggior controllo del traffico commerciale passante per Suez e una possibile sponda logistica alternativa o complementare per l'implementazione e il supporto della BRI attraverso FTZ e porti situati sulla sponda sud del mediterraneo, fatto questo che comporterebbe un'erosione delle quote di mercato a sfavore di porti europei, in particolare italiani (Gioia Tauro e i porti del NAPA) vista anche la maggior convenienza in termini di costo del lavoro. pur tuttavia va detto che la percezione dell'affidabilità dei porti da parte della carriera internazionali è andata calando a seguito delle vicende legate alla destabilizzazione politica generata dalla Primavera Araba. L'area al giorno d'oggi vede nell'EU il principale mercato di riferimento, anche se la situazione economica dei paesi del nord africa è andata peggiorando per l'effetto combinato di recessione economica mondiale e instabilità politica. Proprio questi due fattori combinati hanno causato una riduzione del traffico commerciale e degli FDI, oltre ad un peggioramento del quadro macroeconomico dei paesi di riferimento. Fra i più colpiti risultano appunto Egitto e Marocco, le cui economie si basano principalmente sull'agricoltura e che non sono riusciti ad oggi ad integrarsi nelle value-chain globali a causa di un costo del lavoro troppo alto a parità di qualifiche della forza lavoro comparate a quella di altri paesi emergenti che a differenza sono ben integrati nelle value-chain mondiali (vedi Vietnam). Proprio questa situazione ha finito, nuovamente, per favorire l'avanzata cinese che ha iniziato a intavolare proposte di investimento con i governi locali. Attualmente risulta che l'Egitto sia l'unico dei 5 paesi ad aver siglato accordi bilaterali con la Cina, il che lo ha fatto rientrare nella lista delle top 5 destinations per gli investimenti, fusioni ed

acquisizioni²⁴. Ulteriori mire riguardano anche Algeria, Tunisia e Marocco che permetterebbero, come detto, alla Cina di assicurarsi l'accesso a risorse naturali, ottenere un vantaggio strategico geografico e potenziare l'export verso un mercato con una base ampia e caratterizzato da grande potenziale di crescita, se supportato da investimenti necessari allo sviluppo economico. Basti pensare che stando alle previsioni si ritiene che la popolazione nell'area del nord africa potrebbe arrivare a cento milioni nel 2050²⁵. Infinite pagine si potrebbero scrivere su quanto è stato fatto per dar via ad un processo di crescita nel continente ed altrettante pagine potrebbero essere scritte sui fallimenti e sulle debacle del modello occidentale basato su misure di apertura dei mercati delle nazioni del continente all'economia globale. Nonostante le migliori intenzioni tutti o quasi questi tentativi sono risultati fallimentari, proprio come i primi esperimenti di SEZ su base del modello cinese che si sono andate creando (sponsorizzate proprio dalla Cina) in paesi come la Nigeria, per citarne uno. Purtroppo, tutti i progetti fino ad ora, indipendentemente da origine e destinazione hanno avuto un impatto limitato, in alcuni casi dannoso, per questioni contingenti riguardanti la debolezza infrastrutturale politica, sociale ed economica dei paesi ospitanti. Tuttavia, con l'implementazione della BRI e il novo paradigma sugli investimenti infrastrutturali, unito alla posizione geograficamente vantaggiosa di cui godono i paesi del nord africa potremmo forse assistere ad un successo che porterebbe ad un rafforzamento di un mercato di sbocco non solo per la manifattura cinese ma anche per quella europea, specie nelle fasi più avanzate dello sviluppo economico dell'area, sempre ammesso che questo riesca ad essere innescato. Punto di partenza necessario anche in questo caso, come nel caso asiatico, sarebbe una necessaria stabilizzazione politica al fine di creare un ambiente sicuro per gli investimenti e per sfruttare e potenziare alcune delle infrastrutture già presenti e rilevanti come Port Said (Egitto) e Tanger MED (Marocco). Proprio alcune considerazioni come queste, come si vedrà nella terza parte dovrebbero essere tenute in grade considerazione dalle autorità europee (e in particolare italiane) che si spera vorranno sfruttare gli input della BRI per rafforzare il sistema portuale nazionale e le conseguenti esternalità positive sul comparto logistico con tutti i benefit

²⁴ Vedi materiale riservato

²⁵ "Europe's role in North Africa: development, investment and migration" Uri Dadush, Maria Demertzis and Guntram Wolff (2017)

in termini di crescita economica che ne derivano. Il contesto nordafricano, come quello balcanico necessiterà, ad ogni modo di molto altro tempo per definire al meglio le dinamiche e le possibilità d'azione da parte degli attori, rimanendo al contempo un contesto da monitorare nel medio lungo termine in vista anche di un probabile sviluppo economico che coinvolgerà sempre più le economie di tutto il continente

CONCLUSIONI SULLA PARTE I

Lo sguardo proposto da questa prima parte dell'elaborato al contesto in ottica evolutiva ci permette di mettere in assoluta evidenza alcune dinamiche particolarmente interessanti. Il ruolo sempre più rilevante della Cina nello scacchiere globale appare già cosa assodata da anni, risultano invece interessanti le dinamiche che sono venute a crearsi con il cambio alla presidenza degli USA che ha comportato una maggior chiusura e alcuni attriti particolarmente in riferimento al commercio con l'EU. Abbiamo assistito infatti ad un dietrofront di Washington rispetto al TTIP e recentemente alla creazione di barriere commerciali su alluminio ed acciaio di cui l'EU è forte esportatrice. Anche in altre aree quali il medio oriente e l'asia centrale gli USA hanno ridimensionato il proprio ruolo lasciando così scoperti alcuni spazi che altri attori, in primis Cina e Russia si sono affrettati a cercare di occupare. Proprio la relazione fra questi due paesi ci porta ad un'altra considerazione. Benché Mosca vedesse nella politica estera cinese una minaccia alla propria sfera di influenza questa è stata costretta giocoforza a rivalutare una potenziale partnership a causa della crisi economica dovuta al collo del prezzo del petrolio e alla guerra delle sanzioni scaturita dopo la questione della Crimea. Questa evoluzione in particolare ha finito sicuramente per dare maggior stabilità alla BRI. Per quanto riguarda il medio oriente, che se pur fino ad ora è stato ignorato mostra alcune dinamiche interessanti in particolare riferendoci al ruolo della Turchia che è stata fra i primi paesi a siglare un memorandum d'intesa riguardo alla BRI cercando di ritagliarsi un ruolo di punto fondamentale nella logistica dell'iniziativa, come risposta ad un sempre più improbabile ingresso nell'EU. Proprio l'EU è al centro dell'ultima serie di riflessioni sul contesto. Parlando di Unione Europea possiamo dire di aver assistito ad alcuni cambi di paradigma decisamente rilevanti, in particolare riguardo all'ottica sul mercato unico che ha dimostrato la propria incapacità in termini di autosufficienza nell'assorbimento della produzione interna. Ulteriori debolezze dell'EU sono venute allo scoperto con l'inasprirsi della crisi economica che ha intaccato non solo la salute economica di alcuni paesi ma anche la capacità dell'unione di mettere in campo politiche di integrazione territoriale con le aree confinanti (Western Balkans in particolare), lasciando aperti ulteriori gap che come nel caso di quanto successo con gli USA sono

stati colmati da nuovi attori. Le problematiche dell'EU. Tutto quanto esposto in questi pochi capitoli, quindi, mi port alla conclusione che, anche in considerazione delle vicende interne all'EU (vedasi ritorno dei partiti nazionalisti ed antieuropeisti) si creeranno nuovi gap che verranno colmati proprio dalla Cina nella sua nuova veste di potenza economica e geopolitica mondiale che, tramite la BRI potrebbe anche riuscire a riassettoare l'ordine mondiale per come lo si intende ad oggi, con tutte le opportunità e minacce che ciò comporta.

PARTE 2:
LA BELT AND ROAD INITIATIVE: CONCETTI, STRUTTURA,
OPPORTUNITA'

INTRODUZIONE

Come abbiamo avuto modo di osservare, un insieme di eventi politici, economici o sociali stanno gradualmente delineando una fase di incertezza e cambiamento non solo nello status quo ma anche negli equilibri di potere di quelle entità che si apprestano a ridefinirlo. Una serie di fattori si stanno interagendo fra loro, a cominciare dallo sviluppo economico della Cina fino al nuovo ruolo, quasi volto all'auto-isolamento degli USA passando attraverso la crisi economica e un rinvigorimento del sovranismo nazionale che rischia di rallentare il processo di globalizzazione. In un contesto tanto unico quanto incerto la Cina sta proponendo e implementando quello che a detta di molti potrebbe essere il piano di investimenti più grande della storia, superiore addirittura al piano Marshall che permise la ricostruzione dell'Europa dopo il secondo conflitto mondiale. Ne consegue quindi che la Cina potrebbe trovarsi nella posizione di maggior potenza economica a sostegno della creazione di interdipendenze commerciali, economiche e sociali che si era avviato dapprima sotto la guida delle potenze occidentali sotto il nome di globalizzazione. I primi passi di "internazionalizzazione" della Cina possono essere individuati nella "Go Out Policy", correlata al sempre maggiore peso di FDI in uscita dalla Cina, come dimostrato appunto dalle intenzioni sottostanti alla BRI. Nel delinearsi dello scenario odierno, ad ogni modo, risulta sempre più evidente la controtendenza della Cina rispetto alla maggior parte del mondo occidentale. Se la prima ha iniziato a ritagliarsi sempre di più un ruolo da player globale a supporto di commercio internazionale e in favore della creazione di interdipendenze, le potenze occidentali hanno dimostrato di poter iniziare un cambio di paradigma rispetto a quanto si riteneva inevitabile fino a pochi anni fa. È pur sempre vero che il ruolo che la Cina si accinge a ricoprire rischia di essere troppo gravoso ed impegnativo per un paese che nonostante una crescita economica verticale, grandi disponibilità di denaro ed enormi risorse sia

naturali sia tecnologiche, rimane comunque un'economia emergente che non ha esperienza né risorse sufficienti per ergersi a paladino del processo di globalizzazione. Un aiuto in tal senso potrebbe e dovrebbe venire dall'UE, la quale benché presenti dei limiti, in certi contesti anche piuttosto marcati e sia essa stessa a rischio di una ristrutturazione in senso negativo sotto la spinta dei movimenti nazionalisti, rimane comunque il più virtuoso esempio di collaborazione e di esternalità negative collegate ad un progetto comune. L'interazione con l'iniziativa della BRI può essere vista sia come minaccia che come una enorme opportunità per l'UE la quale potrebbe sfruttare il proprio vantaggio (sulla Cina) nel settore dei servizi, oltre alle possibilità che si verrebbero a creare qualora gli investimenti infrastrutturali e le aperture commerciali innescaessero, come sperato un processo di crescita economica nelle economie in via di sviluppo interessate dai corridoi della BRI, creando mercati con grande potenziale di crescita e ottime destinazioni per i prodotti dell'UE oltre che della Cina.

Questa parte dell'elaborato si occuperà per l'appunto di illustrare questa iniziativa partendo dalla prima concezione fino allo stadio raggiunto in questi anni, premurandosi di mettere in luce quelli che sono i punti sia di forza sia di debolezza al fine di giungere ad una conclusione quanto più oggettiva possibile su quelle che sono le conseguenze potenziali per l'Italia e per l'Europa in particolare che verranno trattate in conclusione dell'elaborato. Il punto di partenza è individuato in due punti principali: nella "Go out policy" iniziata negli anni '90 e recentemente implementata come strumento di supporto alla BRI ed ai suoi scopi futuri e nel problema della excess capacity, che seppur è stata in grado di mitigare gli effetti della crisi economica mondiale ora mette a rischio la crescita della potenza asiatica fin dalle fondamenta. A seguire si parlerà poi dei principi attorno i quali la BRI è stata ideata e concettualizzata e quali istituzioni sono alla base della struttura dell'intero piano, così da capire quali sono le maggiori differenze rispetto ad analoghe iniziative messe in pratica secondo il modello occidentale. Un ulteriore passo avanti sarà fatto poi parlando delle due vie (terrestre e marittima) e dei nove canali che compongono la BRI con enfasi sui principali paesi coinvolti, sulle infrastrutture interessate, con un particolare focus sul porto del Pireo, sulla situazione turca, sugli investimenti nell'area di Düsseldorf e sul corridoio sino-pakistano

CAPITOLO I: RIFERIMENTI STORICI E NUOVE ISTITUZIONI

Il nome “Via della Seta” fu originariamente coniato dal geografo tedesco Von Richthofen nel 1877 e serviva ad indicare una rete di rotte commerciali marittime e terrestri lunga più di 8000 km, che collegava commercialmente l’Impero Romano alla Cina. Nel caso di quella che ormai possiamo definire antica via della seta, le rotte commerciali sono andate formandosi in maniera del tutto spontanea lungo le vie seguite dalle carovane e le tratte marittime mercantili. La differenza fra la via della seta antica e la BRI è che quest’ultima fa parte di un sistema pianificato dal governo Cinese, che potrebbe portare, se implementato con successo a ripercussioni ed esternalità positive nei paesi interessati dai corridoi sia marittimi sia terrestri. È nel 2013 che il presidente cinese Xi Jinping annuncia, durante una visita all’Università di Nazarbayev, in Kazakistan quella che prende il nome di SREB²⁶, ovvero l’insieme dei corridoi terrestri che fanno parte della BRI. La SREB può essere interpretata come evoluzione, o per meglio dire continuazione della politica estera cinese che prende il nome di “Zhoubihan Zhengce” di cui si ha avuto modo di discutere nella fase finale della parte precedente. La BRI però non si compone solamente la SREB ma è completata da un secondo insieme di canali inclusi nella “21st-Century Maritime Silk Road” annunciata in un secondo momento, sempre nel 2013 durante una visita di stato in Indonesia. L’iniziativa viene poi formalizzata circa un anno dopo, nel 2015 con la presentazione di un documento ufficiale che prende il nome di “Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”. Principale obiettivo almeno dal punto di vista formale, della BRI è quello di permettere un incremento dei traffici commerciali attraverso investimenti, prevalentemente riguardanti infrastrutture di trasporto, al fine di operare un cambio di paradigma rispetto allo scenario recente in particolare considerando le dinamiche economiche domestiche cinesi che hanno visto una diminuzione della crescita nazionale e l’acuirsi di problemi sia sociali (disparità nella crescita) sia economici (problema della sovrapproduzione). Fra gli effetti desiderabili dell’iniziativa vi è la possibilità di collegare, attraverso un sistema di trasporto multimodale una fascia di paesi che vanno dalla Cina all’Europa passando per Asia

²⁶ SREB è l’acronimo di Silk Road Economic Belt

Centrale, aree dell'ex unione sovietica e africa del nord, favorendo così lo scambio commerciale, il progresso scientifico e l'integrazione culturale in un area con un enorme potenziale di crescita che comprende potenzialmente 60 paesi, i quali assieme raggiungono il 60% della popolazione mondiale e circa il 35-40% del PIL globale. La BRI non è certo la prima iniziativa nata nel tentativo di ricreare la via della seta²⁷, la differenza maggiore rispetto ad iniziative analoghe sta però nel fatto che si punta ad un'iniziativa non esclusiva, che a differenza ad esempio di quanto visto con l'EEU russa non si basa su una adesione formale. Volendo prendere in considerazione i punti cardine attorno ai quali è stata concettualizzata la BRI possiamo identificare cinque aspetti chiave:

- I. Coordinazione delle politiche dei vari governi;
- II. Favorire la connessione delle infrastrutture lungo i corridoi;
- III. Rimuovere le barriere commerciali;
- IV. Integrazione finanziaria;
- V. Miglioramento dell'interconnessione fra i popoli e dello scambio culturale come fonte di futuri spillover e esternalità positive;

Questi cinque effetti desiderabili costituiscono anche i traguardi essenziali affinché la BRI possa essere implementata in maniera ottimale e sortisca gli effetti desiderati. Tenendo a mente tale considerazione possiamo ora ad approfondirli uno ad uno. Parlando di coordinazione politica intendiamo quell'insieme di processi che portano ad una stretta cooperazione dei governi coinvolti fino a generare un meccanismo di cooperazione su più temi riguardanti l'iniziativa stessa, così da permettere un rafforzamento del mutuo interesse nella buona riuscita della sua messa in opera. La connessione infrastrutturale è forse il più importante ed arduo punto della lista, secondo tale principio i paesi interessati dovrebbero sviluppare una pianificazione infrastrutturale volta a migliorare o a costruire ex novo una rete in grado di connettere tutte le micro aree al fine di progredire step by step in un cammino che permetterebbe di collegare dapprima i vari starti asiatici e poi l'Asia all'Europa e all'Africa, tenendo in considerazione la necessità di allineare l'upgrade infrastrutturale secondo uno standard

²⁷ Iniziative analoghe sono state attivate sia da USA che dal Giappone, ottenendo però risultati marginali

comune e condiviso al fine di facilitarne il processo (in seguito si vedrà come l'esportazione dello standard tecnologico e di produzione può essere visto come uno dei veri obiettivi principali della politica del governo cinese). Al terzo punto abbiamo quelli che possono essere considerati i due elementi core sui quali si regge la BRI ovvero investimenti e commercio internazionale.

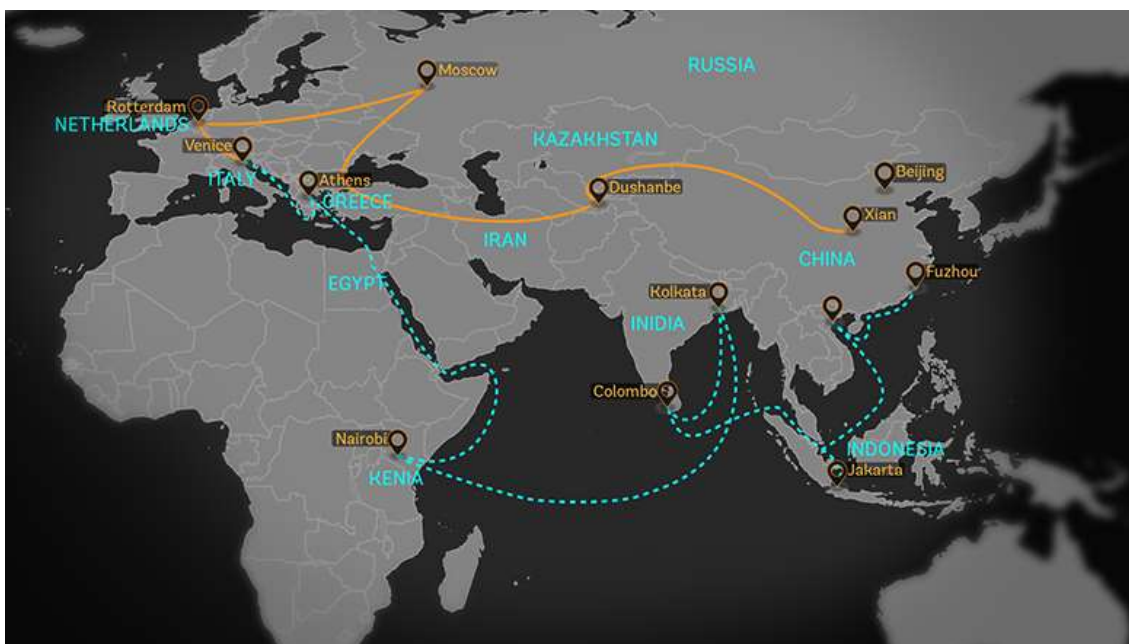


Figura 33: Mappa dei 6 corridoi della BRI (fonte: report congiunto ACCA e SSE)

Come si può facilmente intuire l'obiettivo principale dell'iniziativa è quello di favorire quanto più possibile un costante flusso commerciale, libero dall'attrito delle barriere siano esse legate alla legislazione come alla carenza di infrastrutture. Tutto ciò è inteso come driver principale per la crescita delle economie nazionali dei PVS e attraverso questa, supportare la ripresa dell'economia globale. Il quarto punto riguarda l'integrazione finanziaria, necessaria per permettere il finanziamento dei progetti interni alla BRI attraverso le istituzioni deputate all'erogazione di crediti e titoli fra cui la AIIB, la SCO, la BRIC Investment Bank e la Cina-ASEAN Interbank Association. Dei pilastri istituzionali che formano la spina dorsale della BRI si parlerà in un paragrafo a sé. L'ultimo punto riguarda la connessione fra le persone, ciò può essere interpretato con la necessità di un ambiente stabile e sicuro per poter supportare la creazione di una relazione win-win fra gli attori coinvolti. Un continuo scambio e i programmi di mobilità per studenti e professionisti oltre a creare le basi di rapporti solidi permettono

l'emergere di spillover sia in termini economici sia in termini di progresso tecnologico e imprenditoriale come dimostrato anche nelle ricerche di Stangler²⁸.

A questi obiettivi dichiarati possiamo aggiungerne alcuni altri più direttamente ricollegabili a esigenze domestiche della Cina. Questi possono essere suddivisi in espliciti ed impliciti. Il primo fra gli obiettivi espliciti è sicuramente la necessità di innescare un processo che abbia come conseguenza la crescita economica in alcune regioni cinesi, Xinjiang al primo posto. La sicurezza e la diversificazione nell'approvvigionamento energetico sono altre impellenti necessità dell'economia cinese per far sì che il percorso di crescita innescato negli anni possa persistere senza perdere troppo slancio, specialmente ora che le necessità energetiche sono molto maggiori rispetto agli anni passati. Ultimo fra gli obiettivi espliciti, ma non per importanza è la necessità di creare integrazione fra la Cina e i paesi confinanti per favorire uno scenario di pace e collaborazione, avendo nella sicurezza la finalità principale. Fra gli obiettivi impliciti possiamo inserire la gestione e la soluzione del problema della sovraccapacità produttiva in settori come quello della produzione di ferro e cemento che costituiscono una vera spada di Damocle che pende sulla testa della nazione, anche se questo argomento verrà discusso nel capitolo finale di questa parte relativo alle varie interpretazioni. Ultimo effetto che vorrei far presente, fra quelli impliciti è la penetrazione dei prodotti cinesi in nuovi mercati, diversificando i mercati di destinazioni nel tentativo di aumentare il ciclo vitale dei prodotti.

Una iniziativa di tale portata ovviamente non può non fondarsi sulla presenza di istituzioni pronte a finanziarne i progetti, infatti come per quanto successo in occidente ed in Africa sono state necessarie quelle che sono state le istituzioni dell'ordine mondiale basato sul modello occidentale (IMF, WB, GATT/WTO) anche per le ambizioni internazionali della Cina è necessaria la presenza di istituzioni deputate al finanziamento ed alla credibilità internazionale dell'iniziativa. La necessità di finanziamento esterno e di PPP²⁹ è diretta conseguenza dell'ambizione dell'iniziativa visto lo stato di arretratezza in cui versa l'apparato infrastrutturale dei paesi coinvolti o che hanno dimostrato

²⁸ Strangler D., Bell-Masterson J. (2015), Measuring and Entrepreneurial Ecosystem, Kauffman Foundation Research Series on City, Metro and Regional Entrepreneurship, March. Ewing Marion Kauffman Foundation

²⁹ Public private partnership

interesse a giocare un ruolo nell'iniziativa. Si stima infatti, stando al rapporto stilato dalla McKinsey che in Asia siano necessari più di 8 trilioni di dollari (di cui 3 trilioni di dollari solo nei paesi interessati dalla BRI³⁰) di investimenti in infrastrutture dal 2017 al 2030 solo per allineare il passo con la crescita del GDP globale. Questo ci permette di capire l'enormità dello sforzo finanziario necessario per far sì che i collegamenti fra l'Asia e l'Europa possano essere pienamente funzionanti. Proprio la presenza di alcune "nuove" istituzioni sovranazionali ha fatto sì che la pianificazione della BRI venisse interpretata da alcuni esperti di geopolitica e policy maker come una minaccia o quanto meno un tentativo di riequilibrio dell'ordine mondiale basato sino ad oggi sul modello occidentale. Le fonti di finanziamento dell'iniziativa si possono dividere, per comodità in tre categorie generali:

- Istituzioni di finanziamento multilaterali;
- Banche nazionali cinesi;
- Fondi di investimento speciali;

Nelle prossime pagine verranno approfondite le istituzioni che rientrano in queste categorie. L'approfondimento risulta uno step necessario per evidenziare sia un punto di forza che un'incognita riguardanti l'iniziativa.

Specifichiamo fin da subito che si approfondiranno le istituzioni maggiormente impegnate nel sostegno alla BRI, a quelle elencate nei paragrafi seguenti si aggiunge la World Bank di cui si è però già parlato nella prima parte.

1. Le Istituzioni

1.1 Istituzioni multilaterali: Asian Infrastructure Investment Bank, New Development Bank, Asian Development Bank

La AAIB è una istituzione finanziaria multilaterale di carattere regionale che finanzia progetti riguardanti lo sviluppo, in particolare infrastrutturale attraverso progetti

³⁰ Dato esposto alla convention sull'avanzamento della BRI alla conferenza tenutasi a Ca' Vendramin nel novembre 2017

riguardanti mobilità ed energia. Ha un capitale registrato di 100 miliardi di dollari, conferiti dagli 87 membri approvati, che vengono utilizzati per lo più per finanziare progetti nei paesi lungo la BRI. Lo scopo della AIIB può essere visto come supporto e completamento della politica estera cinese, ben incarnata dalla BRI. La AIIB assieme alle altre istituzioni come ad esempio la New Development Bank (conosciuta anche come BRICS Bank) è il primo e forse più importante supporto per la rete di investimenti che permetterà di raggiungere lo scopo della politica estera cinese che consiste essenzialmente in un clima di maggior sicurezza economica, energetica e in un legame stretto della Cina con i paesi confinanti, come avevamo già avuto modo di anticipare parlando della periphery policy. Avevamo anticipato anche una visione secondo la quale la BRI potesse essere un mezzo attraverso il quale l'equilibrio e lo status quo della governane globale avrebbero potuto essere minacciati, volendo ricollegarci a questa affermazione, si evidenzia che non sono pochi a sostenere che la creazione della AAIB (di Cui la Cina è il principale partner con il 30% del capitale conferito³¹) sia diretta conseguenza dell'ostruzionismo statunitense alle riforme sulla governance dell'IMF. Tali riforme erano state proposte già nel 2010 ma avevano incontrato forte opposizione degli Stati Uniti fino al 2015. Fra gli altri effetti derivanti quello forse più importante è l'aumento della contribuzione finanziaria e come diretta conseguenza della partecipazione (peso del voto) cinese alla gestione dei progetti di finanziamento dell'istituzione. A livello di capitalizzazione la partecipazione all'AAIB non si limita agli attori regionali ma vede un interesse internazionale distribuito dall'Europa all'estremo oriente. Volendo completare lo scenario esposto dalla figura sopra vediamo il peso dei principali paesi partecipanti esponiamo alcuni dati prima di passare a mostrare i progetti finanziati.

³¹ Dato del maggio 2018 da report AIIB

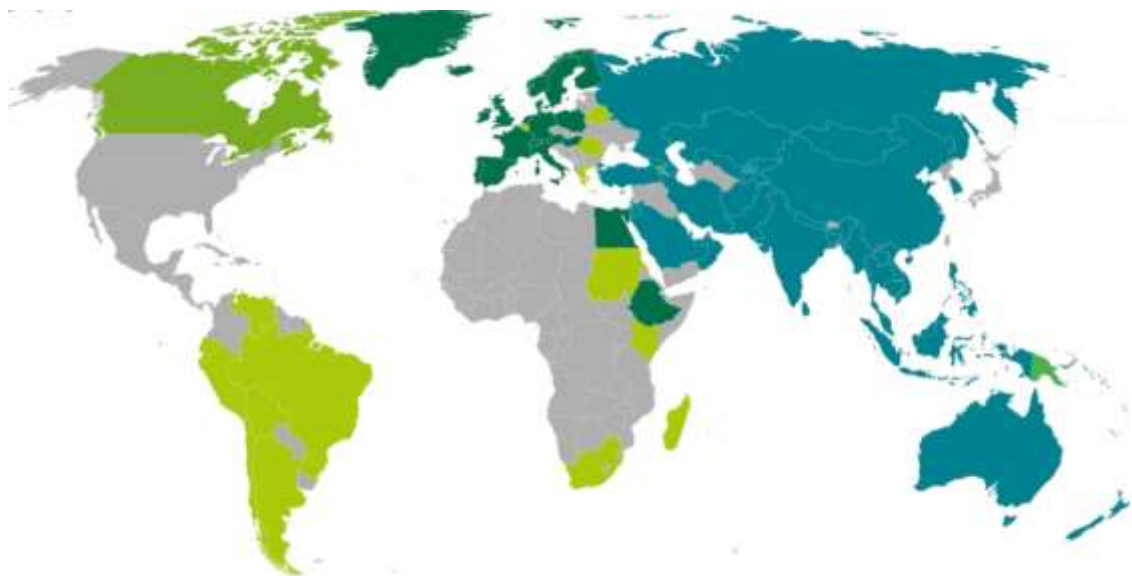


Figura 34: Paesi che hanno partecipazioni finanziarie nella AIIB (Fonte: AIIB)

MEMBRI REGIONALI	% DI PARTECIPAZIONE	MEMBRI NON REGIONALI	% DI PARTECIPAZIONE
China	31.02%	Germany	4.67%
India	8.72%	France	3.52%
Russia	6.81%	UK	3.18%
Korea	3.89%	Italy	2.68%
Australia	3.85%	Spain	1.83%
Indonesia	3.50%	Netherlands	1.07%
Turkey	2.72%	Canada	1.04%
Saudi Arabia	2.65%	Poland	0.87%
Iran	1.65%	Switzerland	0.74%
Thailand	1.49%	Egypt	0.68%
ALTRI 32 MEMBRI	10.50%	ALTRI 12 MEMBRI	2.92%
TOTALE MEMBRI REG.	76.80%	TOTALE MEMBRI NR	23.20%

Tabella 4: paesi partecipanti e quote azionarie detenute (fonte AIIB)

Come possiamo facilmente notare dalla tabella e dalla figura è evidente che la formazione dell'AIIB e la BRI da essa supportata hanno attirato l'attenzione non solo delle economie più direttamente interessate ma anche dei paesi più industrializzati d'Europa, a dimostrazione del fatto sempre più palese che gli equilibri stiano subendo gli effetti di uno scenario mutato. Fa piacere notare la presenza dell'Italia fra i maggiori finanziatori non regionali, nella speranza che ciò sia effetto di una comprensione da parte della politica nazionale di quelle che possono essere le opportunità di questa

nuova e rinvigorita politica estera. Il maggior coinvolgimento dei membri attuali venga da paesi lungo la BRI, come possiamo notare anche dalla figura sotto.

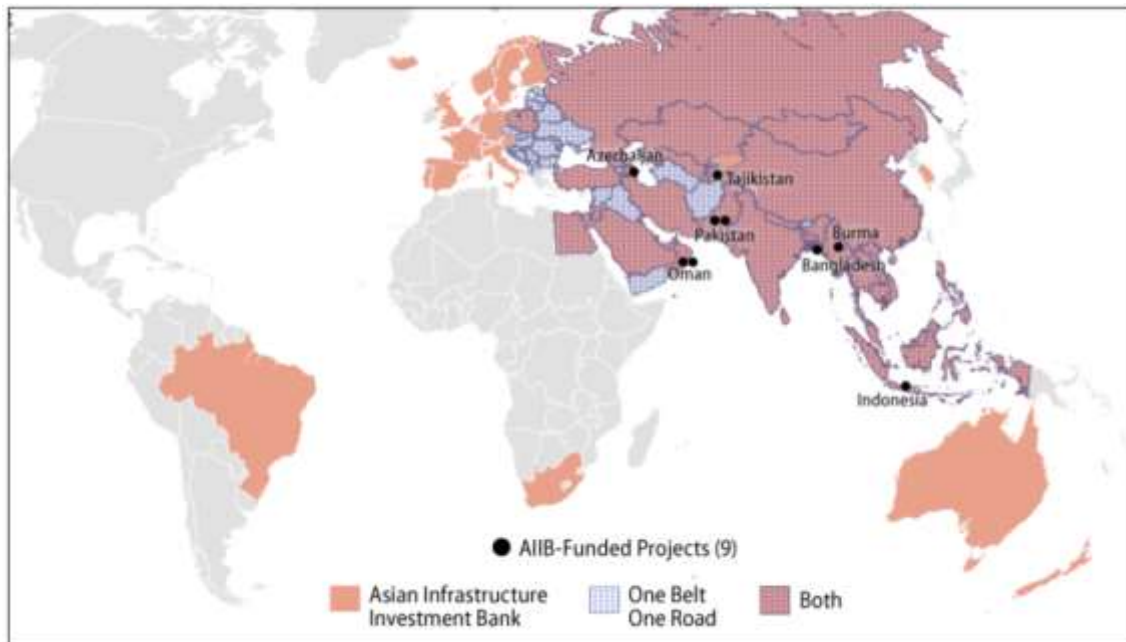


Figura 35: distribuzione dei membri, dei progetti finanziati e dei progetti relativi alla BRI (fonte: AIIB)

La strategia di investimento, trattandosi di una Banca che investe nello sviluppo riguarda prevalentemente finanziamenti diretti verso progetti infrastrutturali di collegamento ed energetici. Proprio da questo particolare punto di vista la banca ha una politica particolarmente environment friendly denominata “Sustainable Energy for Asia” che si basa sulla predilezione di progetti che favoriscano la possibilità per milioni e milioni di persone di poter accedere ad energia pulita, sicura ed affidabile nel tempo, sulla base anche di quanto pattuito nell’accordo di Parigi per il mantenimento dell’aumento della temperatura globale entro il range dei +2°C

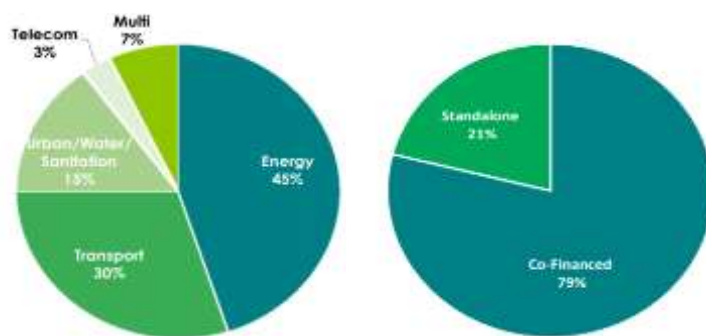


Figura 36: settori di investimento e suddivisione fra progetti co-finanziati e a finanziatore unico (fonte: AIIB)

Formalmente la Cina ha fatto tutto quanto in suo potere per “distanziare”, a partire dal 2015 le attività di finanziamento della AIIB dalla BRI per dimostrare che la AIIB non è solo un mezzo per perseguire la politica estera e gli interessi cinesi nella regione, nonostante ciò come abbiamo visto I maggiori progetti della BRI vedono una partecipazione della AIIB, troviamo ad esempio partecipazioni in Pakistan, Georgia, Sri Lanka, Kazakistan e Tajikistan.

Seconda istituzione multilaterale per importanza del contributo, fra quelle che supportano l’iniziativa troviamo la NDB o BRICS Bank, questa si occupa di finanziare progetti che hanno la finalità di favorire lo sviluppo economico, sociale ed infrastrutturale nei paesi in via di sviluppo, oltre che in quei paesi che prendono il nome di BRICS³², i quali ne sono anche I principali partecipanti in termini di capitale conferito. Il capitale è pari a 50 miliardi di dollari conferito in parti uguali dai cinque paesi del Gruppo. L’apporto della NDB all’iniziativa è decisamente minore rispetto a quella della AIIB, nel 2017 si stima che la NDB avesse offerto fondi per 2.5-3 miliardi di dollari per iniziative ricollegate alla BRI, secondo quanto riportato in un articolo di Reuters³³.

La situazione della ADB³⁴ è un po’ più complicata in riferimento alla BRI, infatti questa ha radici più datate rispetto le altre due, essendo stata fondata nel 1966 (AIIB e NDB sono nate dopo la crisi economica) “risente” della partecipazione di alcuni paesi che vedono la BRI come una minaccia. Come riportato nel report annuale della banca fra I maggiori stakeholders spiccano USA e Giappone, le quali hanno entrambe il 12.784% del potere di voto, rendendole I due paesi più influenti per quanto riguarda le decisioni di investimento mentre la Cina è al terzo posto con il 5.454% del potere di voto. La ADB è più attiva negli investimenti inerenti alla GMA³⁵.

³² BRICS è l’acronimo che raggruppa 5 paesi le cui economie erano in una fase di rapido sviluppo durante i primi anni 2000 e sono Brasile, Russia, India, Cina e Sud Africa

³³ <https://www.reuters.com/article/china-brics-bank/brics-bank-to-lend-between-2-5-3-bl-in-2017-china-daily-idUSL3N1GF2J0>

³⁴ Asian Development Bank

³⁵ Greater Mekong Area

1.2 Le Policy Banks e il Silk Road Fund

La BRI nonostante le mire internazionali è un'iniziativa che prima di tutto nasce in Cina per la gestione di alcune problematiche e per raggiungere alcuni obiettivi della politica domestica ed estera del paese asiatico. Non stupisce quindi che il ruolo più importante nella gestione dei finanziamenti sia quello giocato dalle banche del governo cinese. In particolare, in questa sede ci riferiamo a due istituzioni: la China Development Bank (CDB) e la China EXIM Bank (Export-Import Bank of China). Queste compongono la seconda categoria, la quale può essere vista come la vera e principale fonte di finanziamento di tutta l'Iniziativa. Obiettivi principali delle policy banks, oltre all'ovvio supporto tramite finanziamenti, è di occuparsi anche di fornire tutta una serie di servizi complementari legati all'espansione internazionale del commercio fra cui consulenze, supporto al project planning e supporto per favorire la cooperazione fra le aziende cinesi e i policy maker dei paesi che si apprestano ad implementare il proprio capitale di infrastrutture. Iniziando dalla CDB fino al 2017 la banca è stata in grado di sopperire a parte del fabbisogno finanziario dei progetti correlati alla BRI con un totale di oltre 160 miliardi di dollari. La banca ha valutato più di 500 progetti relativi all'iniziativa, catalizzando, tramite partnership un totale aggregato di più di 350 miliardi di dollari, anche in questo caso relative a infrastrutture ed energia. A quanto risulta la stessa CDB ha riservato fondi pari a 890 miliardi di dollari per lo sviluppo negli anni dei sei corridoi economici della BRI. Nel dettaglio il 44% dei progetti finanziati riguardano: investimenti per il miglioramento delle reti stradali, infrastrutture pubbliche e impianti strategici per la produzione di energia. L'interesse prominente per queste categorie di investimenti mettono in evidenza le tre necessità della politica estera cinese di cui si parlerà anche più avanti, ovvero: collegamento, potenziamento e miglioramento della qualità della vita per favorire la crescita di mercati complementari a quello nazionale e necessità di diversificazione dell'approvvigionamento energetico. Fra tutti i progetti finanziati o co-finanziati dalla CDB i più importanti sono ad esempio la ferrovia ad alta velocità che collega Jakarta a Bandung, l'impianto di fusione del ferronichel nel Morowali Industrial Park in Indonesia, un impianto di combustione del carbone in Pakistan e la partecipazione di maggioranza in due banche egiziane, ad evidenziare l'eterogeneità e il vasto raggio d'azione dei progetti finanziati dalla CDB.

In termini di cooperazione multilaterale la CDB ha istituito assieme ad alcune entità nazionali e regionali una serie di fondi di cooperazione/Investimento sia nell'ambito della BRI sia al di fuori di esso. Tra tutti vale la pena menzionare il fondo di investimenti sino-arabo che coinvolge Cina e UAE, del valore di 10 miliardi di dollari con focus su infrastrutture energetiche tradizionali, impianti per la produzione di energie pulite e sviluppo della rete autostradale. Il fondo sino-francese che gioca un ruolo fondamentale nel favorire le relazioni fra le aziende cinesi, francesi ed europee di medie dimensione con il fine ultimo di favorirne i processi di internazionalizzazione, sembra evidente la volontà di perseguire l'obiettivo di creare nuove future aziende multinazionali che attraverso la cooperazione con le controparti asiatiche contribuiranno a uniformare standard produttivi basati su quelli cinesi. Il fondo di sviluppo Cina-Africa, infine, mira a favorire gli investimenti delle imprese cinesi in Africa a support della crescita delle PMI del continente.

L'altra grande istituzione che fa parte della categoria è la China Exim Bank, che svolge l'importantissimo ruolo di support all'export delle aziende cinesi e la loro internazionalizzazione. La Exim Bank nel periodo fra il 2014 e la fine del 2016 ha finanziato più di mille progetti lungo la BRI per un totale di più 540 miliardi di RMB in termini di prestiti concessi. Al riguardo sui 1000 progetti finanziati 70 riguardano infrastrutture di connessione, il 70% dei quali riguardano il settore dei trasporti, il valore totale si aggira attorno ai 30 miliardi di dollari. Di grande rilievo è la presenza della Exim Bank nella penetrazione delle aziende cinesi nei Balcani Occidentali per contrastare i tentativi di consolidamento russi ed europei nell'area geografica che è la porta orientale del mercato unico dell'UE. Anche la Exim Bank come la CDB lavora anche attraverso la creazione di fondi multilaterali istituiti con attori nazionali e regionali, fra cui: il fondo di sviluppo Cina-Africa con capitale di 10 miliardi di dollari, di cui la banca ha conferito il 20%. Altro importante fondo è il Cina-ASEAN Cooperation Fund istituito nel 2010 in associazione con investitori domestici ed esteri. L'obiettivo in termini patrimoniali è di 10 miliardi di dollari di cui è stata versata una prima tranche da 1 miliardo, fondi necessari per gli investimenti in infrastrutture, energia e risorse naturali nell'area ASEAN. Nel 2015 attraverso il memorandum di intese siglato fra la Exim Bank e il fondo è stato possibile offrire alle imprese un pacchetto completo di

servizi finanziari attraverso finanziamenti e modelli innovative di cooperazione industriale, anche in questo caso le infrastrutture son il settore chiave in cui investire per promuovere l'implementazione sostenibile della BRI. Alcuni fra I progetti che vedono il coinvolgimento della Exim Bank ad esempio infrastrutture di collegamento e trasporto in India, Kenya ed Etiopia che come possiamo notare dalla figura sottostante sono tutti luoghi toccati direttamente o indirettamente da canali della BRI

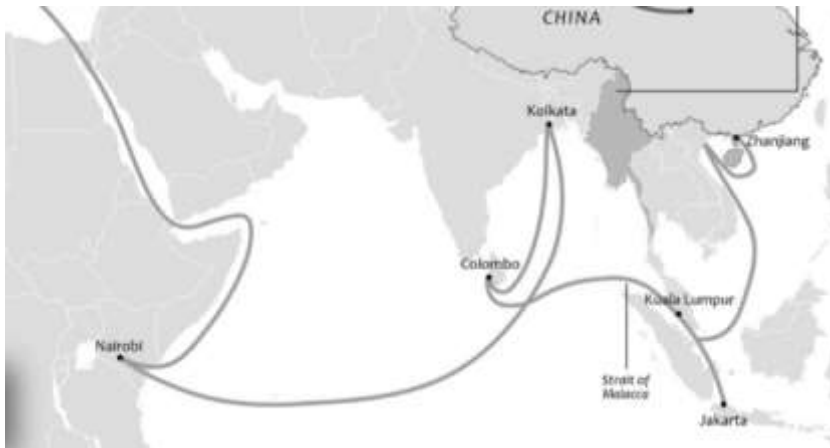


Figura 37: tratto della 21 Century Maritime Silk Road

Una menzione a sé, fra i vari fondi di cui fanno parte sia le istituzioni internazionali sia le policy banks la merita il Silk Road Fund. Il fondo è stato costituito ad hoc nel 2014 per finalità molto simili a quelle della AIIB ovvero il support mirato ai progetti relative alla BRI. Il fondo vale 40 miliardi di dollari conferiti anche dalla amministrazione statale per gli scambi con l'estero, la China Investment Corp e China Exim Bank che operano attraverso società collegate, a testimoniare il diretto coinvolgimento del governo cinese nel supportare in maniera sostanziale l'iniziativa. Nascendo per il sostentamento della BRI il fondo ha negli anni valutato e sviluppato molte opportunità di investimento, stabilendo anche un modello per le valutazioni preliminari delle varie opportunità. Anche in questo caso destinatari dei finanziamenti sono progetti relative ad infrastrutture che promuovano connettività, energia pulita sviluppo industrial con particolare attenzione anche a progetti di medio lungo termine con grande rilevanza sociale nello sviluppo della BRI.

A differenza delle policy banks il SRF predilige la metodologia dell'investimento azionario di medio lungo periodo per finanziare progetti a lungo termine, la NDB punta

a mobilitare le risorse per sopportare la costruzione di infrastrutture e per favorire uno sviluppo sostenibile nei PVS. Infine, la AIIB ha come target, oltre al sostegno agli investimenti in infrastrutture, l'opposizione alla fuga di capitali dall'asia investendo per promuovere l'integrazione economica nel continente.

Il successo del Silk Road Fund e l'interesse nella BRI possono essere valutati attraverso i MoU³⁶ siglate, attraverso questo fra imprese ed istituzioni cinesi e internazionali, come possiamo vedere dalla tabella sottostante.

MEMORANDUM D'INTESA SIGLATI NELL'AMBITO DELL BRI

ANNO	PAESE	PARTNER DOMESTICO	PARTNER ESTERO
2016	FRANCIA	China International Capital Corporation Limited	FC Global Group, Amundi Asset Management
2016	RUSSIA	China Development Bank	PJSC SIBUR Holding of Russia
2016	SERBIA	China Gezhouba (Group) Corporation	Serbian Government
2016	EU		European Bank for Reconstruction and Development
2016	GERMANIA	Beijing Enterprises Holdings Ltd.	EEW Energy From Waste GmbH
2016	UAE-EGITTO		ACWA Power International
2015	KAZAKHISTAN		Kaznex Invest
2015	KAZAKHISTAN		Baiterek JSC
2015	RUSSIA		Pao Novatek
2015	RUSSIA		State Corporation Bank for Development and Foreign Economic Affairs, Russian Direct Investment Fund
2015	ITALIA	China National Chemical Corporation	Camfin Italy

³⁶ Memorandum of Understanding




2015	PAKISTAN	China Three Gorges Corporation	Private Power & Infrastructure Board
------	----------	--------------------------------	--------------------------------------

Concludendo possiamo dire che avendo un po' più chiara la struttura che è alla base del finanziamento della BRI, non risulta difficile credere che anche se le necessità di investimento in Asia sono veramente importanti in termini economici, se le azioni degli istituti verranno coordinate adeguatamente e gli standard della BRI (es. Il Cina-Pakistan corridor), di cui si tratterà più avanti, dovessero avere il successo l'eco internazionale potrebbe attirare nuovi finanziatori che confluirebbero all'interno dei vari fondi per sopperire al fabbisogno economico degli anni a venire.

CAPITOLO II: GEOGRAFIA DELLA SETA

Ora che è stato chiarito quali siano gli enti e gli attori a supporto dell'iniziativa è tempo di passare ad un'analisi di altro tipo, applicando la struttura della BRI alle aree geografiche interessate per fornire un quadro completo di quello che rappresenta l'iniziativa nel suo complesso. Per fare ciò si inizierà con una descrizione del punto di partenza, la Cina. Successivamente parleremo di quelli che sono i canali previsti dal master plan, per passare poi a valutare alcune caratteristiche dei principali paesi chiave all'interno dei quali si snoda la BRI.

La BRI come abbiamo avuto modo di dire si articola su sei "canali" (oltre alle tratte marittime) che partendo dalla Cina collegano l'estremo oriente all'Europa, passando dall'Asia Centrale, dalla Russia e a sud attraverso le rotte marittime che giungono ai porti del Northern Range (che idealmente dovrebbero essere sostituiti dai porti del nord Adriatico). L'iniziativa copre un'area che interessa più di 60 paesi che comprendono il 60% circa della popolazione mondiale, il 30% del PIL globale e il 75% delle risorse naturali conosciute³⁷. I paesi chiave per l'iniziativa sono quelli che hanno anche la maggior rilevanza in termini di posizionamento geostrategico e di presenza di risorse, sono elencati nella tabella di seguito.

PAESE	GDP (miliardi di US\$)	SETTORI (%)	POPOLAZIONE (milioni)	COMMERCIO ESTERO (% GDP)
RUSSIA 	1,469.34	4.74% 32.42% 62.84%	143.38	46.3%
KAZAKHISTAN 	159.19	4.83% 33.88% 61.29%	18.19	60.2%
KYRGYZSTAN 	6.85		6.196	

³⁷ Dati World Bank <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>

PAKISTAN 	303.99	24.70% 19.1% 56.3%	197.26	25.1%
SINGAPORE 	53.880	0.04% 26.14% 73.82%	5.68	318.4%
INDIA 	1,852	17.35% 28.85% 53.80%	1,316.9	38.8%
IRAN 	5,305	9.80% 35.90% 54.30%	81.42	43.2%
SRI LANKA 	83.57	8.21% 29.59% 62.19%	21.40	50.5%
TURCHIA 	841.21	7.02% 31.98% 61.00%	80.62	46.8%
SERBIA 	5.899	9.80% 41.10% 49.10%	7.03	107.5%
EGITTO 	332.35	11.93% 32.89% 55.18%	92.28	30.00%

I paesi indicati nella tabella sopra sono quelli maggiormente coinvolti nei sei canali che uniscono Asia ed Europa. A questi, che hanno già espresso l'intenzione di giocare un ruolo nella BRI si uniscono paesi come Grecia ed Italia i quali ospitano due aree portuali chiave nella via della seta marittima. Il funzionamento della BRI oltre che sui paesi si basa anche sui canali economici che li uniranno. Dobbiamo quindi approfondire quali sono questi canali che sono stati pesati in fase di definizione dell'iniziativa.

I sei canali mostrati nella mappa sottostante sono:

1. NEW EURASIAN LAND BRIDGE;
2. CHINA-MONGOLIA-RUSSIA CORRIDOR;
3. CHINA-CENTRAL ASIA-WEST ASIA CORRIDOR;
4. CHINA-INDOCINA PENINSULA CORRIDOR;
5. CHINA PAKISTAN CORRIDOR;
6. BANGLADESH-CHINA-INDIA-MYANMAR CORRIDOR;

Di questi, quello che ora come ora ha il maggior rilievo in termini mediatici è il corridoio Cina-Pakistan dato che come vedremo questo può fungere da catalizzatore d'interesse per altri paesi che potranno, in base al successo o fallimento di questo, valutare se unirsi o meno al gruppo dei paesi BRI.



Figura 38: mappa dei sei corridoi previsti dalla BRI (fonte: China-British Business Council)

Prima di approfondire la conoscenza dei vari canali dobbiamo considerare che necessitiamo di una valutazione sul punto di origine di tutti i canali ovvero la Cina, oltre di un'analisi preliminare degli impatti e della politica che stanno alla base della BRI. Come avremo modo di vedere tutte le province e le municipalità della Cina hanno fatto il possibile per poter godere dei benefici che il governo centrale garantisce alle aree che siano in grado di sviluppare progetti che sappiano valorizzare l'iniziativa stessa.

1. Politica e potenziali effetti della BRI

Pensando a quali effetti potrebbero scaturire dalla BRI, non possiamo non ricordare che include il 75% della popolazione mondiale, il 40% circa del PIL globale e una quantità di risorse naturali a dir poco enorme. Tenendo tutto ciò in considerazione, il primo e più importante effetto della BRI sarà quasi sicuramente una maggior integrazione economica fra Asia ed Europa, il che porterà a dei cambiamenti radicali nei mercati di beni, servizi, capitali e lavoro, nei processi di produzione, su tutti i settori economici e su tutti gli attori coinvolti. In termini di scambi possiamo dire che, partendo da una concezione generale, abbiamo creazione di volume d'affari quando la riduzione delle barriere abbassa il prezzo che porta a un maggior surplus e maggiori benefit economici per i consumatori finali. Al contrario, abbiamo un effetto contrario quando vi sono barriere commerciali che gravano sui prezzi finali. Fatte queste considerazioni possiamo dire che data la necessità di ridurre le barriere commerciali l'effetto principale della BRI dovrebbe essere quello della creazione di un maggiore volume d'affari, sia per l'Europa sia per la Cina. Benché l'impatto generale per l'Europa sia potenzialmente positivo a livello generale, quelli specifici nei vari settori possono variare a seconda dell'industry. La Cina detiene un vantaggio comparato per quanto riguarda industria manifatturiera e produzione ad alta intensità del fattore lavoro, oltre a questo recentemente come abbiamo avuto modo di dire ha avviato un processo di upgrade delle capacità industriali che le ha permesso di avviare una scalata della value chain produttiva attraverso il miglioramento delle attività ad alta intensità di capitale e tecnologia che si concluderà entro il 2025, spostando di contro la produzione ad alta intensità di fattore lavoro verso paesi terzi. Il rischio è alla fine quello di peggiorare il disavanzo commerciale già esistente fra i vari paesi UE e la Cina, con particolare riferimento all'industria manifatturiera europea che potrebbe dover affrontare una maggior competizione. D'altro canto, molti settori del comparto dei servizi potranno godere di un aumento della domanda relativa in particolare ai progetti di implementazione della BRI. Salendo poi nella value chain della produzione anche i salari dei lavoratori non qualificati cinesi potrebbero essere portati allo stesso livello delle controparti qualificate europee riequilibrando i rapporti. Di grande rilievo per le aziende europee potrebbe diventare

anche il settore delle infrastrutture che richiederà un enorme investimento, generando ovviamente una domanda elevatissima di cui potrebbero beneficiare le imprese che si occupano di fornire servizi e materie prime a questi collegate. Le infrastrutture necessarie non sono un'opportunità potenziale solo per l'Europa ma anche per i paesi in Asia Centrale ricchi di risorse che beneficeranno per certo di quelle ondate di crescita economica e crescita dei bilanci commerciali normalmente generati da miglioramenti del capitale infrastrutturale, tipico driver di crescita economica e conseguentemente di riduzione delle iniquità sociali tramite quest'ultima.

La BRI potrebbe potenzialmente creare delle ricadute in termini di redditi, incrementandone i livelli in Asia, particolarmente nella vasta area interna fra Cina ed Europa. Conseguenza di una maggior integrazione è l'influenza reciproca dello sviluppo economico di un paese sulla crescita dei paesi che con questo intrattengono relazioni commerciali. Questo rende gli spillover economici, normalmente poco considerati come metro di misura uno strumento efficace per una valutazione per sulle opportunità della BRI. I paesi europei, ad esempio possono essere influenzati in molti modi e attraverso molte vie. La prima e più rilevante è sicuramente il commercio: molto semplicemente, una crescita economica in quella che potremmo chiamare regione della BRI o area BRI farebbe crescere, nel medio lungo termine la domanda di prodotti importati dal mercato europeo che causerebbe un ovvio aumento dell'export netto dell'unione, senza contare poi gli effetti positivi derivanti da trasferimento tecnologico e miglioramenti in termini di efficienza tipici del commercio internazionale³⁸. Oltre al commercio e quindi al mercato dei beni, un ulteriore potenziale driver da considerare è il mercato dei capitali, con l'aumento degli FDI in entrata ed in uscita dalla Cina attraverso l'acquisizione degli asset strategici da parte delle imprese asiatiche si possono avere degli impatti anche molto rilevanti nella domanda e nell'offerta di capitali che a loro volta genererebbero degli spillover positivi per la crescita in Europa grazie alle correlazioni e le interdipendenze esistenti fra i vari mercati finanziari. In definitiva la BRI tramite l'integrazione regionale dei paesi coinvolti offrirebbe ai suppliers più incentivi a partecipare allo sviluppo della c.d. "Asian factory" che ha il fine ultimo di generare una

³⁸ D.T. Coe and E. Helpmann, "International R&D spillover", *European Economic Review*, vol. 39, no. 5, 1995, pp. 859-87

value added chain di tipo internazionale. Ciò sarà possibile in particolare considerando che i paesi della regione della BRI sono per lo più economie in via di sviluppo con livelli di reddito bassi o molto bassi. Questo fa sì che il loro potenziale di crescita sia enorme (basti pensare a quanto accaduto ad esempio alla Turchia che nonostante sia da considerarsi un'economia emergente a discapito dei problemi economici che ne affliggono i sottostanti della crescita economica) anche se questo non potrà mai essere raggiunto fintanto che permane un gap fra capitali, tecnologia, infrastrutture e know-how posseduti e necessari. In uno scenario come questo abbiamo l'UE che vede le proprie aziende ed i propri mercati al top della produzione globale come destinazione finale naturali di prodotti ad alto valore aggiunto, mentre la Cina ed altri paesi in fase di transizione si trovano nel mezzo fra l'Europa e i paesi in via di sviluppo, il che rende queste economie emergenti come il mercato ideale per i prodotti ad alto valore aggiunto provenienti dall'UE, specialmente considerando la crescita sia economica sia di dimensioni (rispetto al totale della popolazione) della middle-class cinese. Europa e Cina poi possono lavorare congiuntamente per investire nei paesi dell'Asia Centrale, che a loro volta avvieranno processi di crescita e di miglioramento delle proprie capacità industriali che porteranno ovviamente, con l'andare del tempo, alla nascita di nuovi mercati di destinazione per i prodotti e gli IDE sia cinesi sia europei. Una considerazione poi può essere fatta riguardo agli alti costi di transazione legati alla presenza di barriere commerciali, di dazi e di altre limitazioni, le quali stanno interferendo con il potenziale di recupero della crescita mondiale. Infatti, anche se il commercio fra l'UE, la Cina e le varie economie asiatiche hanno raggiunto livelli impressionanti, è altrettanto vero che tutte queste limitazioni ne impediscono il pieno sfruttamento del potenziale economico che potrebbero essere superate con la BRI, attraverso le sinergie e l'integrazione dei piani di sviluppo. Ma l'obiettivo di favorire il calo dei costi di transazione, specialmente nell'area dell'Asia Centrale, è un obiettivo realistico? Stando a quanto riportato nel report del CSIS scritto da Alexander Cooley³⁹ riguardo alla capacità dei progetti legati alla BRI di favorire la connessione e ridurre i costi di transazione fra le varie frontiere

³⁹ The Emerging Political Economy of OBOR. The Challenges of Promoting Connectivity in Central Asia and Beyond. A. Cooley Centre for strategic & international studies 2016

viene dimostrato che al 2016 l'Asia Centrale è una delle regioni meno virtuose parlando di flusso commerciale.

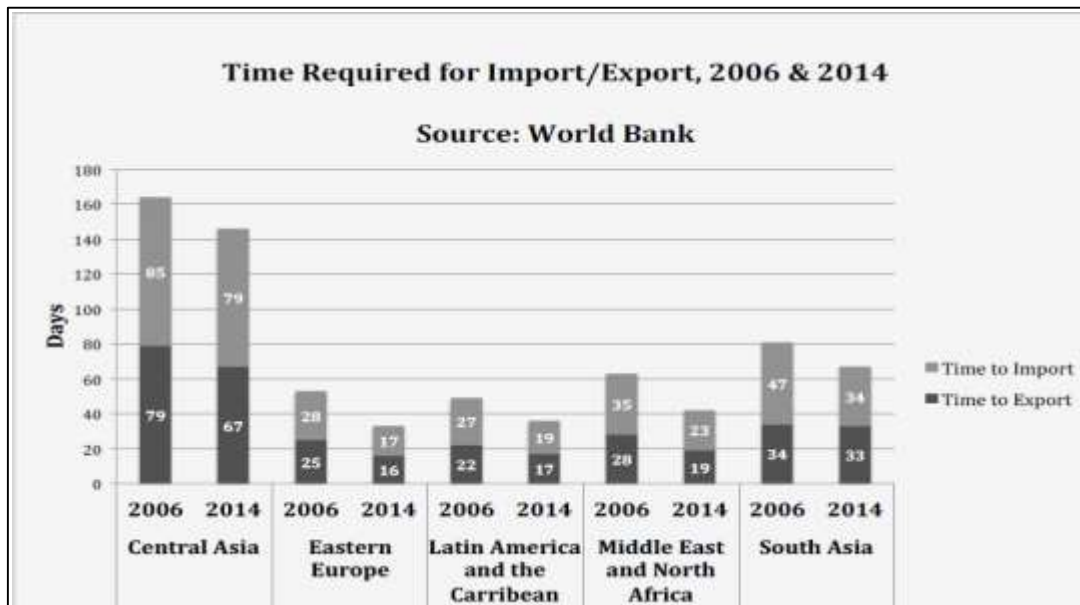


Figura 39: giorni necessari per import ed export in Asia Centrale, Est Europa, America latina, MENA, e Asia Meridionale con confronto fra 2006 e 2014 (fonte: World Bank)

come evidenziato dai dati della figura 40 qui sopra non solo l'Asia centrale ha un periodo più lungo per le procedure di import ed export ma possiamo anche notare come la questione sia stata solo marginalmente risolta visto che il calo nei dati dal 2006 al 2014 è stato minore rispetto al dato riportato per le altre aree. Con ciò non si vuole assolutamente far passare il messaggio che la BRI in Asia Centrale sia destinata a fallire anzi, ci fa capire due cose: quanto questa sia necessaria per rilanciare economicamente l'area e soprattutto che l'iniziativa andrà in contro a non poche difficoltà che molto probabilmente ne intaccheranno le tempistiche di completamento. Riportando le conclusioni del paper di ricerca prima citato si può dire che oltre ad un upgrade infrastrutturale sarebbero necessarie (come d'altronde sono preventivate dalla BRI) riforme politiche e formazione professionale per le risorse umane impiegate preposte ai controlli.

Abbiamo visto quali sono alcuni degli effetti potenziali a livello economico della BRI in alcune delle aree di interesse però è giusto evidenziare anche quali implicazioni economiche può avere l'iniziativa nel suo paese d'origine. Approfondendo le principali implicazioni per la Cina sarà possibile passare al prossimo paragrafo con una base

informativa più completa che dovrebbe fornire mezzi interpretativi più efficaci. Questo ci permetterà al contempo sia di introdurre il paragrafo successivo sia di porre le basi per l'analisi geostrategica che verrà fatta al termine della parte. Le implicazioni per la Cina si possono riassumere in cinque effetti desiderabili:

1. Un nuovo ruolo nel commercio internazionale;
2. Aumento della domanda di prodotti cinesi;
3. Investimenti in uscita;
4. Upgrade del tessuto industriale;
5. Internazionalizzazione della moneta nazionale;
6. Incrementare la sicurezza riguardo all'approvvigionamento energetico;

Come di consueto analizziamo ora un po' più nel dettaglio questi cinque punti. Il primo si ricollega, anche se solo in parte al concetto di scalata della value chain di cui si era accennato in precedenza. Se prima si era detto che vi è stato un cambiamento nel tipo di fattore produttivo impiegato nella produzione, il secondo step è quello di cambiare la concezione da "Made in China" a "Built in China"⁴⁰ attraverso appunto all'iniziativa e agli investimenti delle aziende cinesi nei paesi dell'area BRI. Il secondo punto, l'aumento della domanda di prodotti cinesi, anticipa un elemento che verrà considerato in fase di conclusione di questa seconda parte parlando di strategia della BRI. Risulterà infatti evidente la volontà di esportare non solo i prodotti ma veri e propri standard di produzione e tecnologici. Ad ogni modo, l'interconnessione fra UE, Africa e Asia oltre ad aumentare i flussi commerciali dovrebbe stando a quanto preventivato, accrescere notevolmente la domanda di prodotti provenienti dalla Cina date anche le necessità future delle nuove economie che dovrebbero svilupparsi grazie all'iniziativa. Per avere misura del potenziale di crescita basta pensare che al 2017 all'interno dei 60 paesi dell'area BRI sarebbe necessaria una crescita spropositata solo per allineare il PIL pro capite di questi paesi ai valori medi mondiali. Parlando invece di domanda interna abbiamo assistito ad uno shift nel trend dei fattori sottostanti alla crescita cinese si è avuto nel 2014 quando il principale driver della crescita è diventato il consumo interno (prima era ovviamente l'export). Come riportato in The Belt and Road Initiative:

⁴⁰ The Belt and Road Initiative: Reshaping the global value chain. Shanghai stock exchange in cooperation with ACCA. 2017 | riferimento al piano China 2025

Reshaping the global value chain il 2016 ha visto una crescita importante nelle vendite al dettaglio dei beni di consumo, mentre I consumi finali hanno avuto un'incidenza del 64.6% della crescita economica cinese con un dato in crescita del 4.9% rispetto all'anno precedente (Gao 2017), nel 2018 come riportato dall'ufficio statistico del governo cinese il consumo si è portato ben sopra ai 30 trilioni di yuan dai 29 circa del 2016. Il terzo punto riguarda i capitali in uscita dalla Cina sotto forma di investimenti ed acquisizione di asset che nel 2015, come riportava il "the Statistical Bulletin of China's Outbound Direct Investment 2015" hanno superato gli IDE assorbiti dalla Cina nello stesso anno, portando gli investimenti in uscita dal colosso asiatico al secondo posto per quantità a livello globale. I dati mostrano che il 2015 è stato l'anno della svolta parlano di IDE in uscita per 1.47 trilioni di USD con una variazione positiva del 11.8% rispetto all'anno precedente, mentre gli ODI⁴¹ hanno raggiunto il record di 145 miliardi di USD in crescita del 18.3% su base annua. Fra i capitali in uscita quelli diretti verso i paesi dell'area BRI ammontano a 19 miliardi di dollari nel 2016 (13% dei flussi in uscita) con un aumento del 38% su base annua, di cui 83.9% verso economie in via di sviluppo, 14% verso economie sviluppate e il 2.1% verso paesi con economie in transizione. Il quarto e penultimo punto richiama un altro focus dell'analisi strategica sulla BRI ovvero quello la sovrapproduzione. Il problema della sovrapproduzione nasce dalle politiche di sostegno alle aziende da parte del governo durante la crisi del 2008-10 e ad oggi è uno dei problemi più impellenti che la Cina si trova ad affrontare e riguarda settori chiave come la produzione acciaio, cemento e l'industria tessile. Grazie alle politiche prima citate la Cina è diventata il paese più importante quanto a produzione manifatturiera di acciaio superando gli USA come riportato dallo "State Information Center", essendo il maggior produttore di 220 prodotti industriali sui più di 500 prodotti considerati. La questione della overcapacity verrà trattata meglio in seguito, basti sapere per ora che alcuni settori dell'industria cinese soffrono di una overcapacity ben superiore ai livelli considerati critici. La BRI aumentando la domanda di prodotti cinesi su nuovi mercati e attraverso la generazione di flussi di investimento in uscita dovrebbe allentare questa pressione e liberare risorse che permetterebbero alle industrie nazionali di riqualificarsi e competere su mercati a maggior valore aggiunto, risolvendo al contempo l'impellente questione

⁴¹ Outward direct investment

dell'overcapacity. L'ultimo punto è forse quello più importante, per cui la leadership cinese si è adoperata fin dagli anni '90: l'internazionalizzazione della valuta nazionale che permetterebbe alla Cina di fare un ulteriore passo avanti nel percorso che la porterà a reclamare il proprio ruolo di potenza economica globale e di economia sviluppata. La BRI offre una serie di importanti opportunità per favorire la circolazione e l'internazionalizzazione del Renminbi tramite una serie di sviluppi impliciti nella natura dell'iniziativa:

- L'impatto del commercio multilaterale;
- L'impatto degli investimenti in infrastrutture;
- Esistenza di una istituzione finanziaria come la AIIB;
- Utilizzo del renminbi come un asset di riserva;

Per quanto riguarda l'impatto che il commercio può avere sull'utilizzo del RNB (Renminbi) si basa sulla volontà del governo cinese di aumentare gli scambi commerciali (che ad oggi hanno comunque un trend in crescita⁴²) con i paesi dell'area BRI fino ad un target di 2.5 trilioni di dollari entro i prossimi 10 anni. Considerando che l'area BRI a livello potenziale potrebbe coprire una popolazione di 4.4 miliardi di persone e circa 60 paesi, se la maggioranza degli scambi bilaterali e multilaterali avvenisse fra la Cina e questi paesi finirebbero per essere denominati in RMB sia al fine di accrescerne lo status, la circolazione e favorire la copertura dai rischi di cambio della fluttuazione dei cambi valutari. Secondo fattore è l'investimento infrastrutturale che farebbe del RMB una moneta molto utilizzata grazie al finanziamento prevalentemente da parte cinese di molti degli oltre 900 progetti previsti (circa 800 miliardi di dollari), favorendo oltre tutto l'utilizzo del RMB come una pratica comune nell'area BRI. Il terzo punto si riferisce alle attività della AIIB nel favorire l'integrazione economica in Asia e nei paesi dell'area BRI. La presenza del RMB come valuta di riserva ufficiale è l'ultimo delle implementazioni da considerare. Al momento il RMB è un asset valutario di riserva in paesi quali ad esempio Korea del sud, Russia, Cambogia, Filippine e Malesia (generalmente attorno al 5% delle riserve in valuta estera) per un totale di circa 666 miliardi di yuan in totale nel 2015. Sempre fra il 2015 e il 2016 la banca centrale cinese ha siglato currency swap Agreement

⁴² RMB Internationalization Report 2016

con banche centrali di circa 36 paesi⁴³. Nonostante tutto l'internazionalizzazione del RMB ha subito un rallentamento a partire dal 2016 per i timori di una svalutazione nei confronti del dollaro secondo quanto riportato nel "RMB Internationalisation Report 2016" edito dall'IMI. I dati riguardo all'internazionalizzazione del RMB sono riportati nella tabella sottostante.

VALUTA	GEN 2012	GEN 2013	GEN 2014	GEN 2015	GEN 2016	LUG 2016	OTT 2016	GEN 2017
Share	0.25%	0.63%	1.39%	2.06%	2.45%	1.90%	1.67%	1.68%
Rank	20	13	7	5	5	5	6	6

Figura 40: percentuale dell'utilizzo del RMB nel commercio globale (fonte IMI)

2. La struttura ed i corridoi

2.1 La Cina come punto di partenza

Essendo la Cina la prima promotrice dell'iniziativa e della sua implementazione l'analisi strutturale della stessa non può iniziare se non considerando quanto è stato predisposto e quanto si è fatto nella Repubblica Popolare di Cina prima e durante questa fase iniziale della vita dell'iniziativa. Combinandola poi con l'analisi geostrategica potremo trarre alcune conclusioni e valutare eventuali discrepanze fra gli obiettivi dichiarati e quelli che possono essere visti come obiettivi potenziali.

Iniziamo col dire che per raggiungere gli obiettivi della BRI (nuove vie commerciali, nuovi accordi, nuove collaborazioni) era necessario un cambio degli equilibri di potere interno alla leadership cinese, al fine di evitare che l'iniziativa potesse essere affossata da interessi personali interni ai vari gruppi di interesse. Le decisioni politiche in Cina infatti necessitano spesso di un lungo processo di costruzione del consenso da parte dei vari uffici politici attorno ad una questione specifica⁴⁴. Queste agenzie e istituzioni governative normalmente rappresentano gruppi di interesse di scala nazionale, regionale e locale e tendenzialmente cercano di perorare con forza i propri interessi specifici senza però assistere mai a sovrapposizioni di potere in virtù del fatto che una

⁴³ Development-oriented Finance Helps to Boost the Belt and Road Initiative'

⁴⁴ China's Belt and Road: A Game Changer? ISPI 2017

non può comandarne un'altra. È pratica comune, al fine di poter costruire il consenso ricorrere a scambi di favori e contrattazioni, con il rischio che le politiche di governo possano essere intercettate da gruppi di interesse e lobby. Vi è poi un problema nell'equilibrio di potere di alcune istituzioni. Molto rilevante era l'eccessiva influenza delle istituzioni governative relative a sicurezza, militari e di propaganda a discapito del ministero degli affari esteri in materia di decisioni e pianificazione di politiche economiche e diplomatiche, cosa che va in forte contrasto con la natura della BRI stessa. Un cambiamento è stato intrapreso con il cambio di leadership successiva al 18° congresso del partito comunista. Con la presa di potere di Xi Jinping si è avviato un processo di riequilibrio del potere, proprio con attenzione particolare per gli ambiti economico e diplomatico. L'accentramento di potere passa in prima istanza dalla riduzione del comitato permanente del Politburo da 9 a 7 membri, escludendo per l'appunto le rappresentanze delle agenzie di sicurezza e della propaganda salvaguardando la BRI dagli interessi dei gruppi più influenti esterni al governo. Per quanto riguarda la BRI in maniera più specifica è stato creato un gruppo ad hoc, facente capo al vice premier Zhang Gaoli. Altri attori principali facenti parte del gruppo sono le rappresentanze dei ministeri degli affari esteri e del commercio, ne sono totalmente esclusi apparati ricollegabili ad istituzioni militari e di propaganda, a dimostrazione del fatto che le principali finalità dell'iniziativa sono prettamente economiche e non militari come molti think tank, accademici ed esponenti di alcuni governi avevano ipotizzato. Le riforme politiche non sono state che il primo passo verso il consolidamento delle basi che avrebbero permesso la nascita e lo sviluppo della Belt and Road Initiative. Moltissime sono le regioni che si sono adoperate presentando progetti di investimento per essere coinvolte nell'iniziativa e godere dei vantaggi economici e di finanziamento che ne derivano, come possiamo notare anche nella figura sotto. Le regioni che però risultano maggiormente interessate sono quelle che, come accennato nella "parte 1" sono quelle che meno hanno goduto dello sviluppo economico del paese negli ultimi anni, in quanto "bloccate a terra" e prive di sbocchi sul mare. Questo le ha penalizzate come abbiamo visto dato che tutte le ZES erano state istituite nelle regioni meridionali ed orientali che in effetti, dati alla mano godono di livelli di qualità della vita molto superiori rispetto alle altre. Con l'introduzione della SREB, la tratta terrestre della BRI, sono state prese delle misure per far sì che queste regioni di frontiera, particolarmente

della parte settentrionale e occidentale del paese potessero diventare i porti terrestri dell'iniziativa, così da favorirne lo sviluppo economico centrando due obiettivi chiave: allentare la pressione delle minoranze indipendentiste tipiche della regione dello Xinjiang e in secondo luogo ridare impeto alla crescita economica, dell'economia nazionale attraverso lo sfruttamento dell'enorme potenziale di crescita di queste regioni che ancora non sono riuscite a prendere completamente parte al miracolo cinese.



Figura 41: mappa delle province che hanno presentato progetti inerenti alla BRI (fonte: Lowi Institute)

Data l'importanza strategica dell'area di confine sino-kazako molte città della regione dello Xinjiang, come ad esempio Horgos, Kashgar e Alataw sono state designate come Free-Trade Economic Zones, così da poter sfruttare al meglio le possibilità offerte dall'iniziativa. Proprio lo Xinjiang, assieme al Tibet, il Qinghai ed il Gansu hanno totalizzato i quattro punteggi più bassi nel calcolo dell'indice FMI⁴⁵ che misura la presenza delle imprese private nelle regioni come metro di misura di apertura e potenziale di crescita economica. Queste quattro regioni hanno totalizzato un punteggio di 2.67, su una scala di riferimento che va da 0 (totale assenza di imprese private) a 10 (mercato totalmente privato) contro una media nazionale del 6.56. L'obiettivo della SREB è quello di sostituire le precedenti politiche di finanziamento statale a pioggia che negli anni si sono dimostrate inefficaci. La soluzione presentata dalla SREB è quella di

⁴⁵ Free Market Index del China Economic Research Institute

precedente.

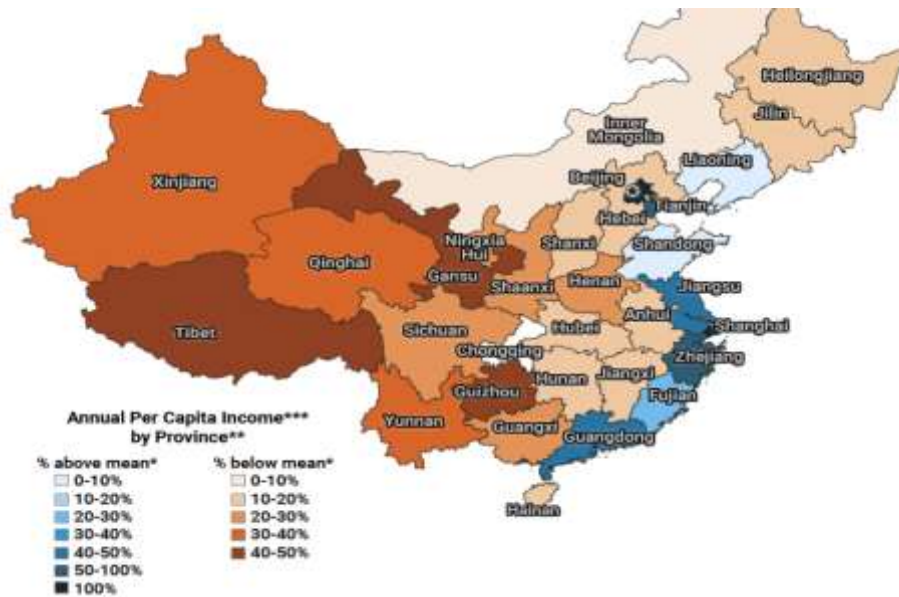


Figura 43: reddito pro capite annuo a livello regionale (fonte: <https://geopoliticalfutures.com/chinas-strategy/>)

Le mappe in figura 42 e 43 servono ad introdurre quella seguente, in figura 44, che ci mostra quali siano le 18 province selezionate per fare da base logistica dei progetti legati alla BRI.



Figura 44: mappa delle regioni selezionate per la BRI (fonte: The Belt and Road Initiative: Reshaping global value chain)

Come possiamo vedere le principali province individuate sono:

- Xinjiang con il ruolo di provincia “core” della SREB;
- Qinghai, Ningxia e Shaanxi come basi logistiche per industrie chiave e hub commerciale sotto forma di canali di collegamento con Asia centrale, occidentale e meridionale;

- Mongolia, Heilongjiang, Jilin, Liaoning e Pechino come porte per i corridoi per il commercio verso nord;
- Yunnan come base per il commercio verso l'asia meridionale ed il sud-est asiatico;
- Guangxi come punto di connessione fra la tratta marittima e la tratta terrestre; della BRI
- Fujian come provincia "core" della 21st Century Maritime Silk Road;
- Città della costa orientale;

Come è facile intuire la BRI essendo ancora in fase iniziale necessita di ricevere dei feedback, per far sì che sempre più paesi e possibili investitori decidano di prendervi parte. Proprio tenendo in considerazione questo fattore possiamo accodarci ad alcune considerazioni fatte da varie istituzioni ed organizzazioni, che vedono nel corridoio Cina-Pakistan e nel corridoio Cina-Indocina i principali "stendardi" dell'iniziativa, la cui implementazione dovrebbe dare la possibilità ad investitori, istituzioni ed altri attori di valutare l'impatto potenziale dell'iniziativa. I paragrafi seguenti descriveranno i corridoi che caratterizzano la struttura della SREB e del 21-st Century Maritime Silk Road, ai quali seguirà l'analisi geostrategica che fungerà da elemento complementare a questo paragrafo appena concluso.

2.2: I corridoi economici asiatici

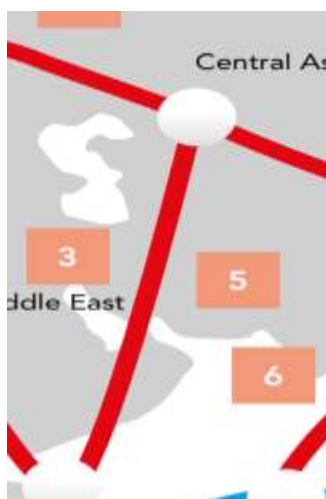


Figura 45: corridoio Cina-Pakistan (fonte: CBBC)

La scelta di iniziare con il corridoio numero 5 può sembrare quanto meno strana o priva di ordine logico, ma a prescindere dall'arbitrarietà del numero assegnato la scelta di iniziare con questo corridoio scaturisce da una motivazione completamente differente dal mero ordine numerico. Tale decisione nasce dal fatto che ad oggi il corridoio Cina-Pakistan è uno dei progetti generali con il più avanzato stadio di completamento, per cui gode del pregio di essere una rappresentazione e un metro di valutazione per quanto concerne la BRI, motivo per cui precedentemente è stato definito uno "standardo" dell'iniziativa. Questo corridoio è stato fortemente voluto sia dal governo cinese che da quello pakistano e le infrastrutture che ne fanno parte collegheranno la città di Kashgar nella provincia dello Xinjiang al porto di Gwadar, situato nella regione del Belucistan e si affaccia nel Golfo Persico. Il CPEC⁴⁶ è un esempio appropriato di connettività infrastrutturale regionale che mira ad integrare trasporti e tecnologie ICT fra i due paesi. Le connessioni riguardano strade, ferrovie, porti, traffico aereo, canali di comunicazione e scambio di informazioni e dati, costruzione congiunta di parchi industriali e cooperazione nella fornitura energetica. Al 2017 il CPEC comprendeva 62 progetti in diversi stati di avanzamento per un costo complessivo attorno ai 38 miliardi di dollari, tutti con la Cina come principale partner finanziario (finanziamenti totali o parziali). I progetti si focalizzano per lo più nel settore delle infrastrutture energetiche e di trasporto. Parlando di strutture, nel comparto energetico contiamo 19 progetti di cui 17 prioritari e 2 non prioritari ma fortemente promossi dai due governi. I 19 progetti incidono per 25 dei 38 miliardi di dollari di cui 21 miliardi per progetti prioritari e 4 per gli altri due che congiuntamente saranno in grado di generare più di 13.5GW. Le infrastrutture di trasporto, di contro, hanno un costo di 12 miliardi di cui 8 spesi per riqualificare e migliorare tratte ferroviarie già esistenti. Il budget è diviso in 5 progetti stradali e 3 progetti riguardanti linee ferroviarie.

⁴⁶ China-Pakistan Economic Corridor

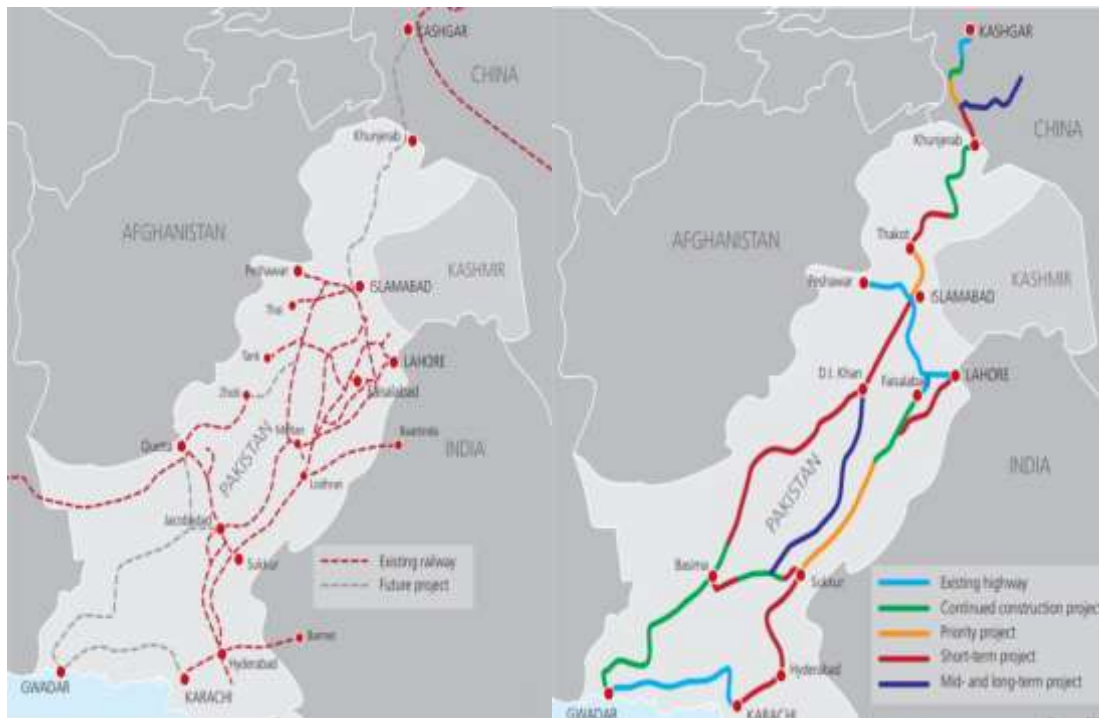


Figura 46: progetti avviati e previsti (sinistra); progetti suddivisi in base alle caratteristiche (destra)

La città di Gwadar ricopre un ruolo chiave grazie al porto ivi situato, il quale grazie alle acque profonde che lo caratterizzano potrebbe diventare centrale nelle rotte commerciali che riforniscono la Cina di materie prime energetiche, permettendo alla stessa di aggirare lo stretto di Malacca, punto critico nello scacchiere geopolitico mondiale date le necessità di diversificazione dell'approvvigionamento energetico, riferito in particolare al petrolio che arriva in Cina per lo più attraverso vie marittime (China's Belt and Road: A Game Changer?). come possiamo notare dalla mappa nell'immagine 47 gran parte dell'approvvigionamento energetico deve necessariamente attraversare lo stretto per giungere in Cina. Ovviamente più grande è il pallino più grande è l'import di energia da parte della Cina. I progetti infrastrutturali che si rifanno direttamente all'area portuale sono finanziati per un totale di un miliardo di dollari, anche qui dal governo cinese al quale nel giugno 2016 si è aggiunta la COPHC⁴⁷ che ha iniziato la costituzione di una ZES nell'area del porto di Gwadar, area che viene stimata per un valore di 2 miliardi di dollari complessivamente.

⁴⁷ China Overseas Port Holding Company

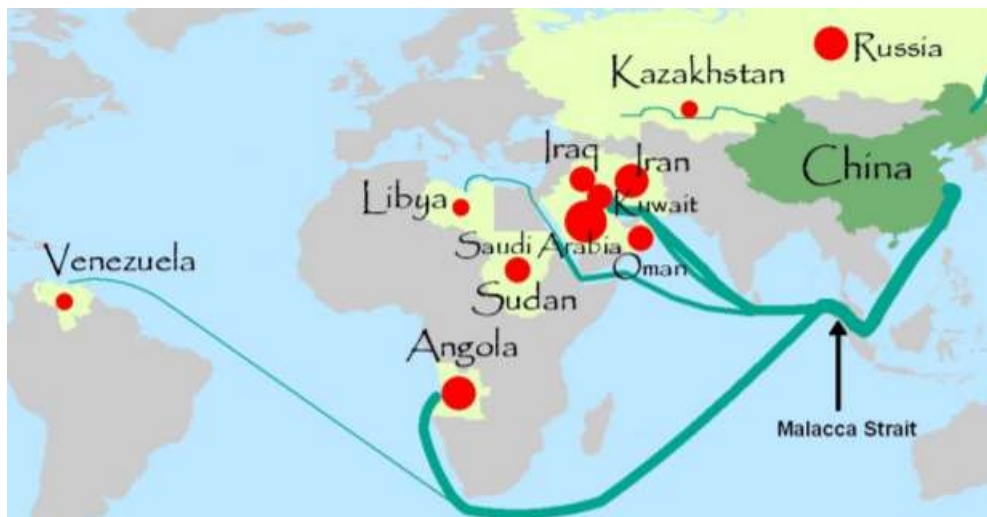


Figura 47: mappa delle tratte che permettono approvvigionamento energetico cinese

Tutto ciò renderà il porto di Gwadar e il CPEC un ponte di collegamento per l'espansione cinese nei mercati dell'Asia meridionale. L'area portuale di Gwadar oltre a vedere il coinvolgimento diretto della Cina vede anche un suo interessamento in un progetto complementare, che prevede la costruzione di una condotta petrolifera fra Iran e Pakistan. Il progetto prevede una condotta fra il sito iraniano di Asaluyeh a quello pakistano di Nawabshah passando appunto per il porto di Gwadar. Il progetto che ha una lunghezza complessiva di 1.800 km è stato rilanciato nel 2010 con il completamento della tratta da Asaluyeh al confine fra Iran e Pakistan anche se la tratta pakistana (circa 700km) ha subito rallentamenti. La mappa del progetto è visibile in figura 48, per quanto riguarda la tratta pakistana questa beneficia di uno stanziamento pari all'85% del costo totale (2 miliardi di dollari) da parte del governo cinese mentre il 15% della tratta da Gwadar a Nawabshah e l'intera tratta dal confine a Gwadar (poco meno di 100 km) sono a carico del governo pakistano. Il costo totale della condotta petrolifera supera i 4 miliardi di dollari. L'interesse cinese è abbastanza evidente nella volontà di favorire l'arrivo del petrolio iraniano al porto di Gwadar per poi essere trasferito in Cina, ma nella piena concordanza coi principi della BRI lo stesso Pakistan avrà grande giovamento dall'infrastruttura sia in termini di lavoro creato sia per un miglior approvvigionamento energetico.



Figura 48: progetto della condotta fra Asaluyeh e Nawabshah (fonte: CPEC)

Al di là della struttura, possiamo esaminare quella che è la logica a supporto della decisione di implementare questi progetti che avranno oltre al costo non certamente esiguo una durata minima di 10-20 anni per entrare pienamente in funzione, tutto ciò salvo imprevisti. Il significato e gli obiettivi del CPEC proposto dal primo ministro pakistano Nawaz Sharif nel 2014 si basa su quattro assunti di base:

- L'arrivo in Pakistan di decine di miliardi di dollari sotto forma di IDE, di cui beneficerebbero anche le regioni più arretrate, generando migliaia di posti di lavoro per la Cina e soprattutto per il Pakistan, dando un forte impulso alla crescita dei redditi e della ricchezza prodotta;
- Il porto di Gwadar fungerà da snodo per la movimentazione di milioni di tonnellate di merce proveniente dalla Cina e diretta verso il Medio Oriente, Africa ed Europa. Ciò permetterebbe alle imprese che si occuperanno della logistica ed al paese di trattenere parte del valore aggiunto generato dalle operazioni logistiche, il quale si configurerebbe idealmente come un altro driver per promuovere la crescita economica di quello che ad oggi è il paese col maggior potenziale economico della regione dopo la Cina stessa. In secondo luogo, dal punto di vista cinese i progetti che formano il CPEC, come già accennato permetteranno di mettere in sicurezza l'approvvigionamento energetico del quale l'economia cinese ha un così disperato bisogno;
- La posizione strategica del Pakistan al centro delle principali vie percorribili che uniscono le quattro estremità dell'Asia verrà ulteriormente rinforzata;

- Le relazioni diplomatiche ed economiche da sempre positive fra Cina e Pakistan ne usciranno estremamente rinforzate, più di quanto già non fossero, fattore che farà guadagnare supporto internazionale alla Cina ed un ruolo più centrale al Pakistan;

Come è lecito pensare, un insieme progetti di tale portata applicato ad un contesto territoriale fra i più incerti a causa di instabilità militare, inefficienza politica ed arretratezza economica e sociale non è esente da rischi ed impedimenti che è bene tenere in considerazione, dato che come abbiamo detto non solo questo è il canale che ha il maggior stato di avanzamento ma è anche un banco di prova internazionale al quale moltissimi attori stanno guardando per valutare le potenzialità e gli interessi in gioco nella BRI. Ragionando potremmo isolare moltissime sfide e complicazioni potenziali, che rischiano di far affossare quella che per il Pakistan potrebbe essere la più grande opportunità della sua storia fino ad ora per avviare un processo di stabilità e prosperità. Volendo parlare solo delle problematiche principali, queste possono essere inserite in quattro categorie: la prima è la questione della sicurezza, infatti il governo di Islamabad dovrebbe poter provvedere a creare un ambiente sicuro non solo per operai e tecnici cinesi e pakistani impiegati nella costruzione delle infrastrutture ma anche salvaguardare le sesse da eventuali sabotaggi, cosa non certo rara in un'area nota per la sua instabilità e gli episodi violenti; in secondo luogo un fattore molto importante sarà la capacità del governo e della società pakistana di creare delle capacità e delle skills necessarie a portare a termine i progetti nei tempi previsti. Se questo obiettivo non venisse centrato il governo cinese potrebbe riallocare le risorse per evitare sprechi, magari decidendo di raggiungere il golfo persico attraverso l'Iran; terzo punto sono gli attriti contro il CPEC che sono venuti a formarsi all'interno di alcuni gruppi sociali pakistani, i quali potrebbero decidere di promuovere attività di sabotaggio, senza contare l'ostruzionismo politico che potrebbe venirsi a creare in seno ai partiti d'opposizione; l'ultima criticità principale riguarda l'inadeguatezza dell'amministrazione e della società civile pakistana la quale soffre di fattori come corruzione, nepotismo ed inefficienze che potrebbero scoraggiare altri investimenti e contrastare il lancio di questi mega progetti.



Figura 49: Mappa del corridoio numero 4 (fonte: CBBC)

Il corridoio numero quattro previsto nel piano della BRI è quello che dovrebbe collegare la costa orientale che si affaccia sul Mare della Cina alla penisola dell'Indocina fino all'Indonesia. Partendo dall'area circostante al Fiume delle Perle, zona circostante alle aree di Guangzhou, Hong Kong e Shenzhen. Si snoda nella penisola coinvolgendo Cambogia, Laos, Myanmar, Thailandia, Vietnam e anche se non a livello formale anche l'Indonesia visti i progetti di costruzione di linee ferroviarie ad alta velocità di cui si parlerà in sede di analisi geostrategica. I progetti relativi al corridoio si basano su autostrade e linee ferroviarie ad alta velocità di ultima tecnologia che correranno dal delta del Perla fino a Singapore attraverso Nanning e Hanoi. Il canale si inserisce nell'ambito delle attività e nel raggiungimento degli obiettivi della sub-regione del Grande Mekong, area economica istituita dalla ADB per favorire la cooperazione industriale e di sviluppo infrastrutturale dell'area del Mekong che è evidenziata nell'immagine sottostante. Ad oggi, nove progetti per collegamenti autostradali internazionali nell'area sono stati approvati e messi in costruzione (alcuni già finiti). Queste arterie collegheranno i paesi da nord a sud e da ovest ad est. La connettività nella zona non si basa solo sul trasporto autostradale ma prevede collegamenti multimodali, volendo citare alcuni esempi la provincia dello Guangxi ha completato la costruzione di una superstrada che la collega al "Cancello dell'Amicizia" e al porto di Dongxing al confine sino-vietnamita.



Figura 50: mappa della sub-regione del Grande Mekong (fonte: <http://www.kinibiz.com/story/world-biz/139151/investors-urged-to-tap-into-greater-mekong-subregion.html>)

Oltre a questi è stata aperta una linea ferroviaria che collega Nanning ad Hanoi e sono state implementate tratte aeree che collegano la provincia alle maggiori città del Sud-est Asiatico. L'area riveste una grande importanza e verrà richiamata in fase di studio della strategia che mira ad esportare lo standard cinese nel mondo tramite quello che è il gioiello tecnologico più importante della Cina, la tecnologia per le linee ferroviarie ad alta velocità, ma quello è qualcosa di cui tratteremo fra qualche paragrafo. Quello che vorrei evidenziare in questa sede sono i progetti per le linee ferroviarie unificate che prende il nome di "Rete Ferroviaria Pan-Asiatica", progetto iniziato nel XX° secolo con alcune tratte già costruite ed altre in fase di rivalutazione dal 2006 ed implementazione dal 2015. Ovviamente un elemento come la rete Pan-Asiatica si integra nelle logiche del canale economico Cina-Indocina. La PARN si articola in tre vie: la via orientale, la via centrale e la via occidentale. La via orientale parte da Kunming (Cina) e passando per Vietnam e Cambogia si connette al sistema ferroviario in Thailandia fino a giungere a Bangkok, è inclusa anche una variante dal Vietnam al Laos. La parte cinese e la maggior parte della tratta che attraversa il Vietnam sono state completate, la tratta da Phnom Penh a Ho Chi Min è in fase di valutazione ed avrebbe un costo stimato di 600 milioni di dollari, per lo più finanziati dalla Cina. La stessa cosa vale per la tratta Savannakhet-Lao

Bao del costo di 4 miliardi di dollari. Da segnalare che la Rete interna vietnamita da nord a sud avrebbe dovuto usare la tecnologia ad alta velocità proveniente dal Giappone, ma è stata sospesa a causa degli alti costi e considerando lo sviluppo degli avvenimenti potrebbe essere sostituito dalla HSR⁴⁸ cinese. La via centrale parte a sua volta da Kunming e attraversando il Laos, la Thailandia e la Malesia giunge a Singapore. La tratta cinese ancora una volta è già completa fino a Yuxi, mentre la tratta da Yuxi a Mohan è in costruzione con un costo preventivato di 52 miliardi di RMB, la tratta da Bangkok a Singapore è già esistente mentre le tratte intermedie sono contese fra la HSR giapponese e cinese. La via occidentale in fine parte da Kunming e attraversando il Myanmar giunge a Bangkok, ma soffre di problematiche legate all'instabilità politica del Myanmar che si riflette sui progetti che spesso vengono cancellati o sospesi.



Figura 51: mappa del corridoio Bangladesh-Cina-India-Myanmar (fonte: CBBC)

Il sesto corridoio pianificato è quello che andrà a collegare la Cina all'Asia meridionale, fino a giungere in India, paese percepito dalla Cina come uno dei partner più importanti per favorire i processi di interconnessione non solo in Asia ma anche in direzione del MENA, e dell'Europa. Nonostante ciò l'India si è dimostrata non sempre allineata con la visione della BRI a causa del timore di un'eccessiva influenza cinese nel continente. A prescindere dai sospetti, ad ogni modo una prima forma di concordato per lo sviluppo del corridoio è stato raggiunto anche se la cooperazione industriale e infrastrutturale, oltre alla creazione di skills tramite training professionali congiunti dovrebbe essere la priorità per i paesi coinvolti. Alcuni accordi sono stati siglati durante la visita del primo

⁴⁸ High Speed Rail

ministro indiano in Cina nel 2015, raggiungendo più di 22 miliardi di dollari di investimenti nei settori della telecomunicazione, della produzione di ferro, energie pulite e settore cinematografico anche se dobbiamo specificare che per la maggior parte riguardano investimenti sotto forma di IDE cinesi destinati in India, non direttamente ricollegabili allo sviluppo del corridoio i quali però potrebbero fungere da terreno fertile per favorire accordi futuri ed un clima più disteso che potrebbe permettere una maggior cooperazione. Alcuni rischi di piuttosto seri relativamente a questo corridoio riguardano le relazioni fra Cina e Myanmar che potrebbero veder rinascere alcuni vecchi “conflitti” nel corso del perseguimento dell’obiettivo principale che per ora consiste nel costruire consenso nella società civile ed imprenditoriale dei paesi coinvolti. I conflitti che potrebbero generare instabilità regionale di cui prima, si riferiscono ai progetti (70 miliardi di dollari di finanziamenti cinesi negli ultimi anni in Myanmar) infrastrutturali particolarmente nel settore estrattivo e degli idrocarburi. Queste instabilità possono essere generate sia dalle proteste per le problematiche dei raccolti agricoli e sociali (diga di Myitsone e sito minerario di Letpadaung), sia dai rischi inerenti alle attività delle guerriglie che rischiano di compromettere sicurezza dei lavoratori ed integrità delle infrastrutture (due pipeline di gas e petrolio che connettono il Golfo del Bengala nella costa Birmana al sud della Cina). Quelli trattati in questo paragrafo sono i tre corridoi che interessano prevalentemente l’Asia e ne raggiungono i principali porti al fine di proseguire poi sulle tratte marittime della 21-st Marittime Silk Road. Ovviamente prima di passare alla tratta marittima si parlerà dei tre corridoi che ancora non sono stati trattati, i quali hanno una estensione territoriale tale da percorrere più continenti e che pertanto presentano maggiori difficoltà non solo economiche ma anche burocratiche e diplomatiche nell’implementazione e nella messa in opera.

2.3: I corridoi economici intercontinentali

I tre corridoi “maggiori” sono quelli che passando prevalentemente dall’Asia centrale valicano i confini del continente e passando per il MENA o per la Russia raggiungono rispettivamente il Mediterraneo, il Nord Africa e l’Europa. I corridoi intercontinentali sono tre e la loro portata supera ampiamente quella dei corridoi c.d. “minori” o asiatici, visti anche i mercati di riferimento i quali hanno una maturità economica più

elevata, anche se è vero che questi ultimi hanno accesso ai porti che integrano le tratte terrestri con quelle marittime raggiungendo a loro volta i mercati ricchi dell'Europa. Questi tre corridoi si sviluppano prevalentemente su linee ferroviarie con l'obiettivo di ridurre i costi e come vedremo velocizzare le tempistiche rispetto alla spedizione marittima. Il canale numero due denominato "China-Mongolia-Russia Economic Corridor" è costituito da collegamenti sia stradali sia ferroviari che si articolano in due tratte diverse che attraversano la Mongolia e raggiungono la Russia nel lato europeo e la città di Chita nella Russia orientale.



Figura 52: Mappa del corridoio Cina-Mongolia-Russia (fonte: CBBC)

La prima tratta che raggiunge il cuore della Russia occidentale parte da Pechino e passando per Hohhot e la provincia della Mongolia Interna, Tianjin ed Hebei raggiunge la Russia. La seconda tratta, più corta, partendo da Dalian attraversa Shenyang, Changchun, Harbin, Manzhouli e la Mongolia interna fino alla città di Chita in Russia. Ad oggi vi sono linee ferroviarie per il trasporto di merci già operanti nell'area del canale che connettono alcune fra le città cinesi più importanti (Guangzhou, Shenyang fra le altre) a destinazioni internazionali anche europee (Duisburg è uno dei principali hub per la ricezione in Europa di treni merci provenienti dalla Cina), mentre il progetto prevede l'apertura di un gateway a nord per connettere la baia di Bohai con l'Europa occidentale. Questo corridoio è una perfetta rappresentazione del reciproco interesse nello sino-russo nello sviluppo dell'iniziativa di cui si era parlato nei capitoli precedenti, in quanto un po' come per l'OBOB e l'EEU questo va ad intersecarsi al piano russo per la ferrovia Transcontinentale che a sua volta prevedeva un collegamento ferroviario fra Mosca e

Pechino, al quale si aggiunge una terza idea, quella della strada Prairie o strada della steppa che sostanzialmente si dovrebbe articolare in cinque progetti relativi a ferrovie e condutture per gas e petrolio, quindi ancora una volta relative ad infrastrutture di trasporto e risorse energetiche, elementi che come si è ormai capito vanno di pari passo in tutta l'Asia.

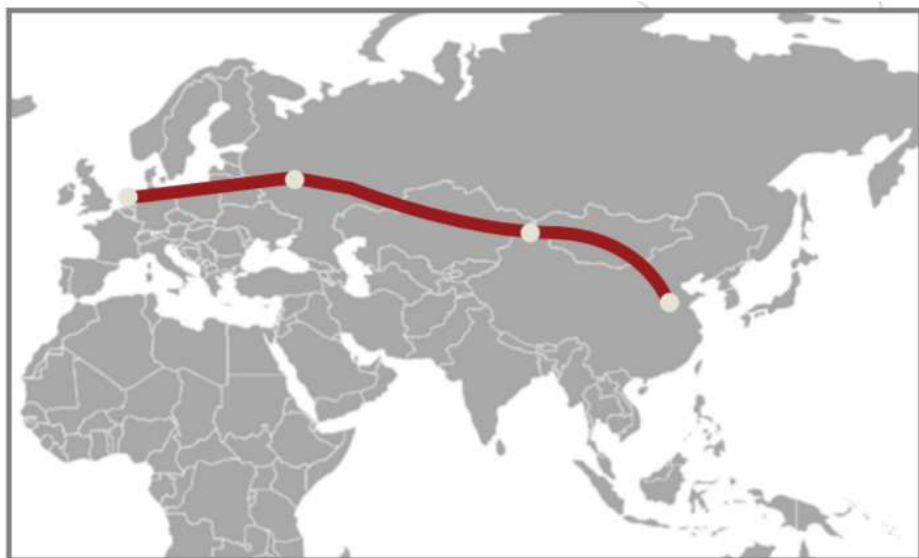


Figura 53: mappa del New Eurasian Land Bridge (fonte: CBBC)

Il canale in figura 53, fra i più estesi di tutta l'iniziativa, è conosciuto anche con il nome di "nuovo ponte terrestre dell'Eurasia" (New Eurasian Land Bridge) e partendo dal porto di Lianyungang nella Cina nord-orientale (provincia dello Jiangsu) giunge fino a Rotterdam (Olanda) passando attraverso il nord della Cina, il Kazakistan, la Russia, la Bielorussia, la Polonia e la Germania, toccando con una delle linee di supporto collegate anche la Repubblica Ceca con l'aspettativa di creare un sistema logistico che colleghi direttamente Cina ed Europa, più economico, rapido ed efficiente delle tratte aeree e marittime, passante attraverso sette province in Cina e giungendo a Rotterdam tramite tre linee ferroviarie. Una volta fuori dal territorio cinese le linee raggiungono rispettivamente Duisburg (linea internazionale di tipo commerciale Chongqing-Duisburg), una linea diretta che va da Wuhan a Melnik e Pradubice in Repubblica Ceca, Lodz in Polonia viene raggiunta dalla linea che parte da Chengdu ed infine vi è la linea che da Zhengzhou arriva fino ad Amburgo. È necessario riportare che nonostante i vantaggi il canale ha presentato ed in parte presenta ancora dei limiti che vanno ad intaccare le tempistiche di transito, prendendo ad esempio dei treni diretti a Duisburg.

Fino a non molto tempo fa un convoglio che partiva dalla Cina con destinazione Duisburg poteva impiegare fino a 40 giorni per giungere a destinazione, fatto questo dovuto ai controlli ed agli stop ad ogni frontiera. Il problema è stato risolto e nuove implementazioni sono tutt'ora in atto per semplificare ancora di più l'iter per il trasporto. Ad oggi le ispezioni doganali e i controlli sono stati semplificati e le barriere al commercio sono state eliminate quasi completamente, così che lo stesso treno possa raggiungere la destinazione in sole due settimane, senza necessità di doversi fermare ad ogni frontiera grazie alla procedura per la quale è sufficiente un solo controllo, ed una sola ispezione per permettere al treno di completare il suo viaggio. Volendo valutare l'impatto di queste semplificazioni le quali dovrebbero applicarsi in linea di principio a tutta la regione BRI, permetterebbe un drastico calo del costo di trasporto con tutte le esternalità positive che ciò comporta in termini di creazione di ricchezza, nuovi posti di lavoro e crescita economica e dei flussi commerciali. Basti pensare alle oltre 300 aziende del settore logistico che danno lavoro a più di 20.000 persone solo nell'area del porto di Duisburg. L'ultimo canale da illustrare è il "Cina-Asia Centrale-Asia occidentale" il quale ha origine a Xinjiang in Cina per poi allacciarsi ai nodi ferroviari dell'Asia Centrale ed occidentale per poi raggiungere le sponde del Mediterraneo attraverso la Penisola Araba, l'Iran e la Turchia. In particolare, la struttura del corridoio si ricollega a quanto detto sui rapporti fra Cina e i cinque -Stan nella prima parte, giustificando tutti gli investimenti in campo energetico ed infrastrutturale, oltre al fatto che la Cina è per queste 5 repubbliche il principale partner commerciale in molti settori. Anche in questo caso, come nei rapporti con la Russia, l'implementazione della BRI nei rapporti fra Cina e le repubbliche di Uzbekistan, Kazakistan, Tajikistan e Kirgizstan va ad inserirsi e incastrarsi con altri progetti nazionali fra cui la "Road to Brightness" (Kazakistan), l'"Energy, Transport and Food" (Tajikistan) e lo "Strong and Happy Era" (Turkmenistan). Il canale che vediamo in figura 54 giocherà un ruolo fondamentale divenendo una via di transito in particolare per le risorse energetiche come petrolio e gas naturale, grazie alla condotta "China-Central Asia Pipeline" che è attualmente la più grande al mondo.



Figura 54: mappa del corridoio "Cina- Asia Centrale-Asia Occidentale" (fonte: CBBC)

Vede la sua origine al confine fra il Turkmenistan e l'Uzbekistan passando poi nel sud del Kazakhstan terminando nella città di Horgos, per connettersi da lì alla "China's second West-East gas pipeline" come riportato nel report del China-Britain Business Council. La Cina poi ha messo sul piatto delle offerte una proposta di cooperazione coi paesi del medio Medioriente denominato "1+2+3" che mette al centro lo sviluppo del comparto energetico nell'area, sia nucleare sia rinnovabile, oltre al settore infrastrutturale e alla tecnologia aerospaziale. L'obiettivo è quello di sviluppare rapporti bilaterali sempre più solidi e migliorare entro il prossimo decennio il China-Gulf Cooperation Council Free Trade Agreement. Il corridoio prevede l'inclusione di due paesi che stanno attraversando un presente alquanto particolare. Nello specifico l'Iran sta attraversando una fase in cui intende affermarsi come potenza regionale visto anche quanto sta accadendo in Siria. L'Iran però si sta scontrando con delle problematiche di tipo diplomatico con il mondo occidentale ed in particolare con gli USA che mantengono una linea di opposizione in riferimento all'accordo sul nucleare di Teheran. Il mondo occidentale dopo una prima fase di distensione ha finito per spaccarsi, mostrando ancora una volta una debolezza dovuta al disallineamento fra USA e UE. Nonostante il pieno rispetto della repubblica islamica degli accordi presi, la presidenza USA ha denunciato violazione degli stessi causando un distacco dei paesi dell'Unione Europea dalle posizioni americane, ma senza dare un segnale di apertura decisiva verso l'Iran che ad oggi guarda più favorevolmente verso oriente. Per quanto riguarda la Turchia invece, oltre alla questione della sicurezza regionale ancora una volta ricollegabile alla crisi

siriana va riportata una situazione del paese radicalmente diversa da quella iraniana. Da anni infatti la Turchia sta tentando di avviare l'iter per entrare a far parte dell'UE che comunque non si è mai detta disponibile a causa della mancanza di alcuni requisiti. Nonostante la Turchia sia formalmente un alleato dell'UE nell'ultimo periodo caratterizzato da due eventi fondamentali quali il surriscaldamento dell'economia la cui valuta ha perso nel 2017-2018 più del 40% del valore contro il dollaro e la svolta semi autoritaria legata all'esito delle elezioni anticipate del luglio 2018 che permettono al partito in carica AKP ed al presidente Erdogan di applicare la riforma costituzionale del 2016 che concentra gran parte dei poteri nella figura del presidente (si è avuto un passaggio ad una repubblica presidenziale). Questa svolta politica avrà molto probabilmente un risvolto negativo nei rapporti fra l'UE e la Turchia spingendo quest'ultima nell'orbita di Pechino. In secondo luogo, avendo un'economia trainata dal mercato immobiliare e con grande dipendenza dagli investimenti esteri in particolare arabi e russi l'entrata in gioco della Cina come nuovo partner in grado di finanziare le nuove mega-opere infrastrutturali, grande cardine della politica di investimenti turca non può che far valere le ragioni cinesi e della BRI agli occhi della governance turca. Alla questione degli investimenti infrastrutturali poi si aggiunge la possibilità di aprire degli spiragli in nuovi mercati di destinazione per la produzione turca che molto si rifà al suo posto di mercato di approvvigionamento per la value chain specialmente nel settore tessile.

3. La "21st- Maritime Silk Road" e il ruolo dei porti

La BRI come abbiamo già avuto modo di dire non si compone solamente della via terrestre, a questa si aggiunge infatti una via marittima che collega i porti asiatici a quelli mediterranei e del Mare del Nord. Le maggiori opportunità per la portualità italiana come vedremo nell'ultima parte dell'elaborato saranno fornite proprio dalla MSR.



Figura 55: La Maritime Silk Road (fonte: Erasmus school of Economics)

L'obiettivo della MSR⁴⁹ è quello di un cambio di paradigma del commercio marittimo, che partendo dalle coste cinesi arriva in Africa ed in Europa attraversando l'oceano indiano ed il Mediterraneo favorendo anche in questo caso una crescita economica dei paesi coinvolti tramite la creazione di interconnessioni, il miglioramento della logistica e gli investimenti infrastrutturali, proprio come nel caso della SREB. La MSR è inserita nell'ottica della BRI in considerazione del ruolo primario delle tratte marittime nel commercio internazionale che mantiene un ruolo fondamentale non solo per il mondo ma in particolare per la Cina come evidenziato anche dalla figura sotto. La rete di porti e strutture costiere dovrebbe, a livello teorico essere strutturata in due rotte principali: una dalle coste cinesi all'Europa passando per il Mare della Cina e l'Oceano Indiano; l'altra rotta andrà dalla costa cinese al sud del Pacifico sempre transitando per il Mare della Cina. La rete di porti e strutture costiere dovrebbe, a livello teorico essere strutturata in due rotte principali: una dalle coste cinesi all'Europa passando per il Mare della Cina e l'Oceano Indiano; l'altra rotta andrà dalla costa cinese al sud del Pacifico sempre transitando per il Mare della Cina.

⁴⁹ Maritime Silk Road

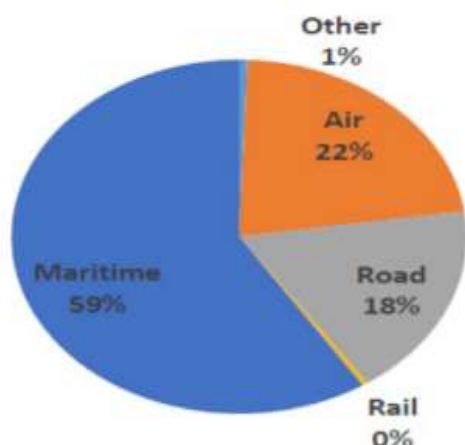


Figura 56: Tipologie di trasporto merci divise per quote percentuali utilizzate dalla Cina al 2016. (fonte: database statistico governo cinese)

Anche la MSR si basa su principi molto simili a quelli della SREB e che si rifanno al concetto tipico del Beijing Consensus, che possono essere riassunti in:

- Mutuo rispetto;
- Non aggressione reciproca;
- Mutua non interferenza;
- Mutui benefici;
- Coesistenza pacifica;

Questi principi permetteranno uno sviluppo economico basato su miglioramento del capitale infrastrutturale e commercio internazionale, oltre che scambi culturali e tecnologici. Proprio a richiamare e rinforzare i principi cardine di tutta l’iniziativa. Per la Cina l’area di maggior rilevanza nell’ambito della MSR (escludendo ovviamente le proprie coste) è quella del sud pacifico con riferimento in particolare allo Stretto di Malacca, da cui ad oggi transitano il 90% dei traffici marittimi in entrata ed in uscita dal paese. Ne consegue che l’area denominata ASEAN di cui si era parlato approfondendo il corridoio “Cina-Indocina” è quella che maggiormente interessa il governo di Pechino. Per la Cina lo stretto è uno dei principali colli di bottiglia da superare per garantire un approvvigionamento continuo via mare sia di materie prime che di risorse energetiche. Per risolvere il c.d. “Dilemma di Malacca” e i rischi che la dipendenza così forte da una sola rotta comporta la Cina ha iniziato, tramite la bandiera della MSR ad investire in

molte aree portuali del IOR⁵⁰ come ad esempio: il porto di Gwadar (di cui si era già parlato in precedenza), l'area di Sittwe (Myanmar), il porto di Hambantota nello Sri Lanka che compete a livello nazionale con il porto molto più sviluppato di Colombo e nell'area di Chittagong in Bangladesh. Ad oggi i maggiori partner del lato marittimo della BRI sono l'Indonesia, la quale punta alla costruzione di almeno 30 porti nel proprio territorio nazionale per la maggior parte con l'aiuto di fondi provenienti da compagnie cinesi, lo Sri Lanka il quale beneficerà dei progetti relativi ai due porti di Colombo e Hambantota di cui il primo in particolare prevede un ampliamento del potenziale accoglimento di container oltre che alla capacità di mettere a pieno sfruttamento il potenziale attuale (7.1 milioni di TEU/anno potenziali contro una movimentazione di 6.2 milioni di TEU/anno attuali) e il Pakistan che attraverso sia la SREB sia la MSR sperimenterebbe sia un maggior aumento di capacità del porto di attrarre containers, sia uno sviluppo in termini di TEU movimentabili, oltre che godere di una migliorata connessione con il retro porto terrestre grazie ai progetti infrastrutturali interni legati al corridoio Cina-Pakistan. Dopo Cina e lo IOR la terza costa per importanza nella MSR è quella africana che vede in Senegal, Tanzania, Djibouti, Gabon, Mozambico e Ghana le regioni che beneficeranno di investimenti cinesi riconducibili alla MSR e di conseguenza anche alle infrastrutture di collegamento fra porto ed entroterra. Ovviamente non può essere escluso l'Egitto attraverso il quale passa il canale di Suez, collegamento principale delle rotte marittime fra Asia ed Europa via Mediterraneo. L'interesse della Cina in Egitto è l'ampliamento della portata del canale di Suez per metterlo in condizione di servire il passaggio di navi cargo sempre più grandi e con sempre maggiori necessità di pescaggio, oltre allo sviluppo del porto di Port Said. Nella sponda Europea del Mediterraneo i principali porti di riferimento per la MSR sono il porto del Pireo, i porti del Nord Adriatico, le cui possibilità di espansione saranno oggetto della terza parte dell'elaborato ed infine i porti del Northern Range situati appunto nel nord dell'UE, i quali ad oggi contendono ai porti del sud una quota sostanziale del traffico marittimo in forza di una esclusiva capacità di accogliere le mega navi provenienti dalla Cina. Come vedremo più avanti però, queste navi non percorrono la tratta più economica ma non quella più efficiente, la quale vedrebbe Venezia e il nord Adriatico come destinazione

⁵⁰ Indian Ocean Region

più naturale. Tornando sui nostri passi, il porto del Pireo situato sulla costa Ellenica a circa 10 km dalla capitale Atene è un punto strategico fra Asia, Africa ed Europa. Parte del porto è stato preso in concessione a lungo termine dalla compagnia COSCO Shipping Ports come conseguenza delle cessioni dovute al dissesto dei conti finanziari della Grecia e ad oggi quella quota è del 51% fino al 2052 che dovrebbe salire di un altro 16% in futuro. Ad oggi è uno fra i maggiori porti in Europa grazie, appunto, agli investimenti provenienti dalla Cina. Ad oggi la compagnia controlla due terminal e un'area interna alla Free Zone quasi 24.000km. Avere questo porto d'appoggio permette alle compagnie cinesi di esportare senza pagare tasse o costi doganali verso mercati importanti come ad esempio Germania, Spagna, Italia e UK, raggiungendo oltre tutto molto rapidamente questi mercati sia via mare sia via terra.



Figura 57: posizionamento strategico del porto del Pireo (fonte: www.railwaypro.com)

Oltre al Pireo come già detto e come avremo modo di dire nella prossima parte un'area di riferimento estremamente importante è il nord Adriatico ed in particolare il porto di Venezia il quale però soffre a causa di problemi legati alle inefficienze dei servizi di collegamento a terra e delle difficoltà di questi ultimi nel superare i colli di bottiglia costituiti ad esempio dal Brennero che non permettono alle merci di raggiungere i mercati centro orientali d'Europa. Una soluzione è stata trovata e pianificata con la BRI ma questo si vedrà più avanti. Ad oggi il punto di riferimento, oltre al porto del Pireo per rifornire con prodotti e materie prime cinesi i mercati europei sono i porti del Northern Range situati in Belgio, Olanda, Germania e Francia i quali sono in grado non solo di accogliere navi molto più grandi rispetto ai porti del sud ma anche di godere di servizi di collegamento logistico nei retri porti e nell'hinterland molto più efficienti. Ciò

nonostante il traffico in termini di TEU nei porti del NR⁵¹ è cresciuto del 22% dal 2009 al 2015, mentre nei porti del Nord Adriatico è cresciuto del 77% nello stesso periodo. Facendo un passo indietro e tornando al piano generale della MSR molte sono state le “critiche” rivolte alla logica di fondo, tacciandola di essere non solo un piano di investimenti economici ma anche un tentativo di accrescere l’influenza internazionale costituendo nei porti interessati dei punti di appoggio per mezzi e strutture militari, con particolare riferimento ai porti di Gwadar, Hambantota e Kyaukpyu. Ovviamente alcuni porti rivestono una posizione strategica in base ad alcuni fattori, come ad esempio la profondità delle acque, i quali possono essere utili sia a fini commerciali che come supporto per mezzi militari. Per tentare di analizzare le effettive finalità degli investimenti che ricordiamo sono pianificati in ben nove porti sono nella IOR utilizzeremo tre criteri, che potrebbero permetterci di far luce su questa differenza di interpretazioni. I tre indicatori che si utilizzeranno sono: prossimità alle maggiori tratte commerciali marittime, vicinanza a porti già esistenti, connettività con i retro-porti e l’hinterland. Per fare valutazioni utilizzando i tre criteri verranno portati alcuni esempi degli investimenti inerenti alla MSR maggiormente additati come sospetti.

Partendo dal primo criterio, possiamo iniziare dicendo che generalmente i porti più importanti sono situati nei pressi di rotte commerciali rilevanti ed in punti che creano dei vantaggi quali profondità delle acque e presenza di barriere naturali a protezione. Sono stati fattori come questo che hanno reso il porto di Colombo, volendo citare un esempio il venticinquesimo porto più trafficato al mondo. Considerando che i porti dello IOR ed in particolare i porti di Colombo e Hambantota si trovano nella tratta che collega Europa e Cina e che questa movimentata 23.1 milioni di TEU annui (dati 2017) con previsioni di crescita non risulta strano pensare che il porto di Hambantota, se adeguatamente migliorato possa catturare una fetta consistente del traffico con i vantaggi che ne derivano in termini di costi. Per quanto riguarda il porto di Gwadar la vicinanza alle rotte commerciali non risulta così evidente ma è un altro l’elemento da considerare: il fabbisogno energetico della Cina. Anche considerando le navi petroliere che giungono dalla Penisola Araba (più del 50% dell’import netto cinese che ammonta a 7.6 milioni di barili ogni giorno) passando dal golfo Persico. Anche in questo caso si potrebbe criticare

⁵¹ Northern Range

il fatto che Gwadar è troppo vicino ai porti di partenza per giustificare con un incremento dell'efficienza nella logistica gli investimenti fatti. Bene, anche questa critica però potrebbe rivelarsi fuorviante dato che i piani a lungo termine fra i governi di Pechino ed Islamabad, come abbiamo avuto modo di vedere, prevedono un sistema di collegamenti terrestri che porterebbe la preziosa risorsa energetica nelle aree della Cina occidentale accorciandone notevolmente le tempistiche di approvvigionamento. Passando al secondo criterio, per prima cosa dobbiamo integrare la considerazione preliminare fatta prima, aggiungendo che le rotte commerciali più trafficate sono state basate sulla necessità della riduzione del tempo impiegato per raggiungerne gli estremi e come diretta conseguenza ottenere benefici in termini di costo. Non dovrebbe sorprendere quindi, pensando ad una motivazione di efficienza economica che molti progetti della MSR si riferiscano ad aree adiacenti ad altri porti già esistenti anche se questi sarebbero giustificabili sono nel caso in cui i porti già esistenti non fossero in grado di assorbire completamente la domanda di servizi. Partendo con lo Sri Lanka, ad esempio riportiamo che il porto di Colombo ha una funzione principalmente di Transshipment servendo il sub-continente Indiano con una movimentazione di 6.2 milioni di TEU nel 2017 a fronte di un potenziale di 7.1 milioni che non viene completamente sfruttato, considerando anche che vi sono dei piani di ampliamento per aumentarne la portata possiamo credere a giusta ragione che il porto di Hambantota potrebbe faticare ad attirare traffico marittimo. Il secondo criterio non sembra giustificare gli investimenti in questo porto. Per quanto riguarda invece il porto birmano di Kyaukpyu la situazione è ben diversa in quanto questo si trova a sole duecento miglia nautiche dal congestionatissimo porto di Chittagong che al 2017 doveva sostenere una mole di traffico due volte superiore alla propria capacità potenziale, con la conseguenza che due terzi delle call del porto venivano successivamente deviate verso Colombo e altri porti dell'area. La conclusione logica è che Kyaukpyu potrebbe effettivamente servire ad alleggerire la pressione su Chittagong. L'ultimo punto prende in considerazione i collegamenti che collegano l'area del porto al suo hinterland di riferimento. Come è ben risaputo questo è un elemento fondamentale per valutare la capacità di un porto di attrarre traffico marittimo, in mancanza di questo difficilmente un vettore deciderebbe di andare ad usufruire dei servizi di un determinato porto, ne consegue che l'implementazione dei corridoi economici della SREB sarà elemento fondamentale per la riuscita dei progetti portuali

lungo la tratta asiatica della MSR. Una doverosa precisazione è che anche il ruolo principale di un porto influenza la tipologia e l'intensità dei servizi logistici necessari al suo funzionamento. Ovviamente un porto che svolge principalmente un ruolo da transshipment (esempio Colombo) avrà una minor necessità di servizi e strutture di collegamento rispetto ad un porto che svolge un ruolo di approvvigionamento di mercati interni (es. Amburgo). I tre porti su cui stiamo basando la nostra analisi, evidentemente puntano ad essere più che semplici porti di transshipment visti i progetti relativi alle infrastrutture terrestri nella loro prossimità (CPEC nel caso di Gwadar e corridoio Cina-Myanmar nel caso di Kyaukpyu), caso a parte è il porto di Hambantota il quale necessiterebbe assolutamente di migliori collegamenti infrastrutturali verso l'interno.

Volendo concludere molto brevemente possiamo dire che SREB e MSR giocano un ruolo complementare e di mutuo supporto alle attività dell'altra ed una loro efficiente integrazione sicuramente permetterebbe un successo su vasta scala nel raggiungimento degli obiettivi di crescita e sviluppo della regione della BRI, benché i dubbi sulla vera natura dell'iniziativa in alcuni casi permangano.

CAPITOLO III: GEOSTRATEGIA: FRA POLITICA, ECONOMIA E DIPLOMAZIA: ANALISI, RISCHI E CONCLUSIONI

1. Analisi fra componente geostrategica e geoeconomica

Con questo capitolo si chiude la seconda parte dell'elaborato ed è proprio in questa sede che cercheremo di porci alcune domande su quali potrebbero essere le finalità della BRI, con quali problemi questa debba interfacciarsi e quali possono essere i rischi ad essa connessi. Secondo un gran numero di analisti la BRI nasconde ambizioni geostrategiche di cui il corridoio CPEC è un chiaro esempio, dato che oltre ad essere un porto commerciale è abbastanza adattabile anche a base militare. Non si vuole negare che alcuni obiettivi siano chiaramente di natura geostrategica ma di certo un approccio cognitivo esclusivamente di questo genere non è completo ed andrebbe integrato con uno geoeconomico che sicuramente risulta essere prevalente.

Le opportunità che la Cina va ricercando nella BRI sono state già in parte menzionate ma verranno riprese ed approfondite ulteriormente per permetterci di valutare quale possa essere la logica di fondo più probabile. Sappiamo per certo che, come viene riportato da moltissimi think tank di tutto il mondo la BRI si rifà ad alcune questioni impellenti nell'economia domestica della Cina e ad alcuni obiettivi internazionali della sua politica. Le questioni più importanti che si possono ricondurre alla BRI sono sette:

- Trovare nuovi mercati di riferimento per esportare beni ad alto valore aggiunto;
- Rendere più forte la moneta nazionale sui mercati globali;
- Assicurarci una diversificazione nelle fonti di approvvigionamento delle risorse energetiche;
- Riduzione dei costi commerciali;
- Supportare uno sviluppo economico uniforme delle varie provincie per ridare nuovo impeto alla crescita a livello nazionale;
- Migliorare il tessuto produttivo;
- Gestire la questione della sovrapproduzione;

Prima di tutto la BRI mira a generare nuovi mercati di destinazione per la produzione e l'export della Cina, non risulta strana la valutazione secondo cui questi mercati ideali si trovino proprio nei pressi della Cina ed in particolare nelle economie dell'Asia Centrale, i cui commerci con la Cina sono già saliti in maniera verticale dai 1.8 miliardi di USD del 2000 ai 50 miliardi di USD nel 2015, senza considerare poi la sempre maggior importanza che queste nazioni hanno per l'import di materie prime per la Cina. È proprio su queste basi che come abbiamo già detto e ripetuto è stato ideato il piano di sviluppo infrastrutturale delle aree in questione così che possa avviarsi il processo di crescita economica di quelle che ci possiamo aspettare diverranno negli anni a venire le nuove economie emergenti, le quali di conseguenza avranno necessità dei prodotti cinesi come diretta conseguenza della crescita, ridando impeto all'export cinese il quale ha risentito di una flessione e della perdita di vigore dopo la crisi del 2008. Anche il settore terziario ovviamente risentirà in maniera positiva di tutti quei servizi che verranno richiesti da queste nuove economie emergenti. Ad oggi molte di queste economie hanno già ottimi rapporti commerciali con la Cina, esportando materie prime e importando prodotti finiti che potranno solo migliorare se l'intento della BRI di abbattere le barriere fisiche e non che ostacolano il commercio venisse raggiunto. In questo caso si sprigionerebbe un enorme potenziale visto anche che al momento l'Asia Centrale è una delle regioni meno integrate nel commercio mondiale a causa proprio delle barriere al commercio. Il secondo punto di cui si era già discusso ma che è bene riprendere nuovamente, più per senso di completezza che altro è l'internazionalizzazione del Renminbi, obiettivo dichiarato e fortemente desiderato dal governo cinese, che aumenterebbe il prestigio internazionale del paese. Ad oggi il RMB è stato inserito dal FMI fra le "special drawing rights currencies" e vede nella BRI la possibilità di consolidare il suo trend di utilizzo internazionale, infatti se come sembra tutti i contratti di investimento venissero nominati in RMB per evitare problematiche legate all'oscillazione dei cambi valutari la BRI si dimostrerebbe un efficacissimo mezzo per raggiungere l'obiettivo. Il terzo obiettivo è sicuramente uno fra i più importanti, ovvero la possibilità attraverso la BRI di assicurare la diversificazione delle fonti di approvvigionamento di cui l'economia cinese è una vorace consumatrice, basti pensare che dal 1980 il fabbisogno è cresciuto del 500% e la Cina è diventata la maggior consumatrice di energia dopo gli USA. Se infatti i canali che permettono la penetrazione dei prodotti cinesi in nuovi mercati, o il loro

consolidamento in mercati già esistenti corrono da est a ovest, ve n'è uno che idealmente fa la strada opposta portando gas naturale e petrolio dai campi estrattivi dell'Asia Centrale fino alla Cina. Le forniture principali dall'Europa centrale vengono da Turkmenistan e Kazakistan che sono i maggiori esportatori di Gas naturale e Petrolio (il Turkmenistan copre il 50% dell'import cinese di gas naturale). Le previsioni fatte dalla International Energy Agency riferiscono che il fabbisogno cinese aumenterà a 6.6 milioni di barili di petrolio al giorno entro il 2040 (20% della nuova domanda mondiale). Fin a prima della BRI e praticamente anche ad oggi il 90% delle risorse energetiche importate dalla Cina passano attraverso il mare che lambisce le sue coste, il cui accesso però è circondato da una linea di isole che si estendono dal Giappone alle Filippine e per la maggior parte sono controllate da alleati strategici degli USA. Risulta evidente che parte della logica su cui si sia fondata la BRI stia nel ridurre la necessità di passare attraverso questi check point sfruttando i porti asiatici come Gwadar (che oltretutto accorcerebbe il tempo di percorrenza) e attraverso le condutture che si snodano fra Asia Centrale e Russia, riducendo oltre al rischio anche i costi relativi all'approvvigionamento. Il quarto punto riguarda la riduzione dei costi di trasporto. Grande standardo dell'iniziativa, permetterebbe a una vasta gamma di attori di beneficiare di esternalità economiche positive permettendo al contempo un forte incremento del commercio attraverso la riduzione delle voci di costo. La volontà della Cina di ridurre i costi di trasporto non è certamente un mistero, considerando che Cina ed Eu nonostante la distanza siano l'uno il principale partner commerciale dell'altro. Basti pensare che nel 2015 l'UE era il principale partner per import in Cina con una quota del 12.5% dell'import totale cinese oltre che destinatario del 15.6% dell'export cinese. La maggior parte, con una quota attorno al 92%, viaggia via mare. Al giorno d'oggi sono necessarie 730 ore per far arrivare un cargo dalla Cina all'Unione Europea, il 20% in più rispetto alla media del tempo necessario per le altre rotte commerciali cinesi. La BRI con lo sviluppo delle reti ferroviarie potrebbe ridurre di molto le tempistiche necessarie portandole da 37-45 giorni (via mare) a 16-21 giorni (via treno) stando a quanto riportato dall'azienda specializzata del settore logistico GEFCO. Il penultimo punto riguarda alcune province in particolare, dato lo sviluppo economico asimmetrico del paese. Anche di questo avevamo già parlato ma è bene ricordare che questo è uno degli obiettivi sicuramente più importanti, se si vuole tornare ad una crescita notevole del PIL cinese. Come

abbiamo detto lo sviluppo economico è stato principalmente appannaggio delle regioni costiere orientali a discapito delle provincie più interne le quali hanno sperimentato forti disagi e una crescita marcatamente minore. Ne consegue che applicando quanto detto per le economie dell'Asia Centrale al contesto cinese il punto cardine per far crescere la domanda interna stia nello sfruttamento del potenziale costituito da queste regioni meno sviluppate. Per fare ciò il governo ha dato il via tramite la BRI ad un processo di spostamento della manifattura che si allontana dalla costa orientale. La BRI poi promuoverà il collegamento di queste regioni "Landlocked" integrandole nei mercati globali attraverso moderne infrastrutture di trasporto e di approvvigionamento energetico. Questo ribilanciamento permetterà di risolvere anche il gap fra consumi e risparmio interno che è venuto a crearsi dando nuovo impeto appunto alla domanda nazionale. Quanto al ribilanciamento della crescita economica delle provincie possiamo aggiungere che la BRI sancisce un cambio della strategia politica per risolvere la questione della povertà di alcune regioni rispetto alla strategia delle iniezioni di liquidità operata fino al 2010 che aveva generato solo un'enorme concentrazione di imprese gestite dal governo e un impatto minimo sulla crescita economica passando dal +17.1% nel 2000 al +18.7% nel 2010 (dati per la provincia dello Xinjiang), numeri che anche se sembrano impressionanti non sono nulla in confronto al resto del paese. Gli ultimi due punti sono forse i più ambiziosi fra gli obiettivi centrali della BRI, uno di questi è l'upgrade dell'industria produttiva e l'esportazione dello standard cinese, che era stato precedentemente introdotto con il passaggio dal "Made in China" al "Built in China" di cui si era parlato nei paragrafi sopra. Come abbiamo ben chiaro, specie grazie a stereotipi molto in voga anche al giorno d'oggi la Cina ha saputo costruire attorno alla propria figura la reputazione di "impianto produttivo del mondo" negli ultimi anni. Nonostante ciò, recentemente il suo vantaggio nella manifattura relativamente allo sfruttamento della produzione ad alta intensità di fattore lavoro ha iniziato ad affievolirsi, ed è proprio per questo che si è deciso di provare la scalata alla value chain di cui avevamo già accennato. Per farlo sarà necessario un upgrade dell'industria che il MIIT⁵² cinese ha sviluppato basandosi sul progetto industria 4.0 tedesco, favorendo un vero e proprio cambio di mentalità e spostando il focus su un'industria basata

⁵² Ministry of Industry and Information Technology

sull'innovazione tecnologica, con enfasi sulla qualità del prodotto e sulla ristrutturazione degli impianti utilizzati precedentemente per la produzione low-cost. tutto ciò nell'aspettativa che i paesi emergenti inclusi nella BRI, specialmente in Asia saranno molto più predisposti ad accettare i prodotti di tipo High End rispetto alle controparti già industrializzate europee e nord americane. Occorre però puntualizzare una ulteriore sfaccettatura della questione che prende sempre più piede negli ambiti istituzionali, ovvero che basandosi sulla volontà di diventare un'economia basata sull'innovazione e sulla ricerca la Cina cerchi, attraverso la BRI di esportare non solo prodotti a alto valore aggiunto ma anche un vero e proprio standard produttivo. Un esempio lampante a supporto di questa teoria è quello che molti hanno ribattezzato come la "diplomazia della ferrovia ad alta velocità". Partendo dal presupposto che il governo cinese ha mobilitato negli ultimi anni più di 10.000 scienziati e ingegneri per sviluppare, basandosi su tecnologie importate, una tecnologia cinese per le linee ferroviarie ad alta velocità. Esperimento decisamente riuscito, visto il fortissimo e rapido sviluppo del comparto. La Cina ha concluso appalti con tre paesi chiave della BRI che sono Thailandia, Indonesia e Malesia per la costruzione con termini economici favorevoli a questi ultimi di linee ferroviarie ad alta velocità basati sulla tecnologia cinese che risulta fra le altre cose più affidabile e decisamente più economica delle controparti internazionali. Se come sembra accadere queste oltre ad altre nazioni accettassero lo standard cinese come propria base nazionale i produttori e le aziende cinesi potrebbero godere di un forte vantaggio competitivo da "first-mover" in un mercato che si valuta abbia raggiunto una cifra attorno i 263 miliardi di dollari di valore nel 2018, senza contare le aspettative di domanda provenienti dai futuri paesi emergenti dell'area BRI. Ultimo punto e probabilmente anche più impellente da affrontare è la necessità di trovare una soluzione alla sovrapproduzione che strangola i profitti di molte aziende cinesi. Durante la crisi finanziaria del 2008 il governo ha emanato il più grande pacchetto di supporto e stimolo all'economia mai visto negli ultimi anni, il quale ha salvato il paese e anche altri paesi vicini dalla recessione innalzando il costo delle commodity. Questo aiuto anche se estremamente efficace ha comportato il presentarsi di una serie di effetti collaterali, uno dei quali è una massiccia sovraccapacità produttiva che si è manifestata in molti settori dalla produzione di acciaio al tessile passando per il settore della produzione del cemento. Tanto per citare qualche dato la capacità produttiva dell'industria dell'acciaio

è cresciuta dai 512 milioni di tonnellate del 2008 ai 803 milioni di tonnellate del 2015 e solo quelle 300 milioni di tonnellate extra sono in grado di superare la produzione congiunta di USA e UE, come riportato in un recente report del Lowi Institute. Il forte ricorso al prestito e il rallentamento della domanda con il conseguente eccesso di offerta hanno causato forti sofferenze nei profitti di molte aziende i cui settori sono colpiti da questa overcapacity produttiva, senza contare lo stress causato al sistema bancario cinese. La BRI è un modo ideato dal governo per gestire la problematica, anche se come per la questione dell'esportazione dello standard è passibile di diverse interpretazioni. Secondo i critici più accaniti dell'iniziativa questa non è altro che un mezzo per esportare la produzione in eccesso nei paesi vicini. Secondo altri potrebbe esservi una seconda interpretazione sulla base della quale la BRI non è tanto un mezzo per esportare materie in eccesso ma bensì per spostare la vera e propria capacità produttiva in eccesso al di fuori della Cina. I progetti relativi alla BRI effettivamente allo stato attuale non sarebbero in grado di assorbire il grande surplus nell'offerta, nonostante i contratti di investimento nei vari paesi prevedano l'obbligo di acquistare quote dal 50% al 70% di materiali cinesi per le costruzioni. Per cui ne consegue che l'obiettivo potrebbe essere quello di trasferire proprio gli impianti di produzione nei PVS lungo la BRI così da alleviare la pressione a livello nazionale ed al contempo fornire i mezzi a questi paesi per dare il via al proprio processo di industrializzazione, un po' come successe alla Cina durante il periodo di apertura all'economia mondiale negli anni'80-'90. Questo trasformerebbe una debolezza interna in un asset strategico d'investimento. Per quanto tale progetto possa sembrare eccessivamente fuori dagli schemi vi sono alcuni esempi a supporto della teoria, uno su tutti la volontà ed i piani della provincia di Hebei per lo spostamento dei suoi mega impianti produttivi. Hebei sta pianificando un modo per spostare all'estero 20 milioni di tonnellate di capacità produttiva entro il 2023 muovendo in Asia ed in Africa impianti produttivi di acciaio, cemento e vetro. Altro esempio è la costruzione da parte della Delong Steel di un impianto di lavorazione dell'acciaio in Thailandia che sarà in grado di produrre 600.000 tonnellate annue di bobine.

Va però specificato che molte analisi mostrano un certo scetticismo da parte dei paesi BRI riguardo l'accettazione di questa sovraccapacità produttiva al loro interno visto che in molti settori le aziende nazionali competono direttamente con quelle cinesi.

2. Alcune problematiche e stato di avanzamento

Questo ultimo brevissimo paragrafo mira ad introdurre alcune problematiche specie di implementazione relative alla BRI, oltre che a esporre il BRCCDI⁵³ spiegando nel modo più semplice possibile il suo funzionamento. Le sfide che la BRI si trova a dover affrontare sono di varia natura ed escludendo quelli più ovvi come la cancellazione dei progetti oppure la volatilità dei cambi valutari o ancora la volatilità dei prezzi delle materie prime, i rischi principali possono essere ricondotti a tre tipi principali:

- Mancanza di fiducia e tensioni politiche;
- Rischio del credito sovrano dei paesi destinatari dei finanziamenti;
- Sistema finanziario cinese;

Per quanto riguarda il problema della fiducia a livello internazionale, questo può apparire come qualcosa di scontato, trattandosi di infrastrutture che creano collegamenti internazionali è facile concludere che se le relazioni fra i paesi sono buone i progetti si muoveranno molto velocemente come nel caso del CPEC ad esempio. Ci sono però altri casi, e non sono pochi, in cui la Cina soffre per una carenza di fiducia (ne abbiamo parlato anche nella fine della prima parte in riferimento alle repubbliche dell'Asia Centrale), alcuni esempi sono già stati portati ma potrebbe essere utile richiamare la difficile relazione fra Cina ed India. L'India stessa ha detto, attraverso il segretario agli esteri Subrahmanyam Jaishankar che non intende entrare a far parte di quella che considera una iniziativa unilaterale senza studi e consultazioni approfondite, visto che a livello nazionale la BRI ed in particolare il CPEC vengono visti come un contrasto al coinvolgimento dell'India nell'iniziativa, probabilmente a causa dei rapporti storicamente di attrito fra India e Pakistan. Il secondo problema riguarda la sicurezza, sia dal punto di vista fisico sia dal punto di vista finanziario. Infatti, molti dei paesi (circa 2/3) destinatari di finanziamenti cinesi hanno un rating del credito sovrano molto sotto i livelli ottimali di per gli investimenti, cosa che rende molto più difficile capire se questi

⁵³ Country Cooperation Development Index

saranno in grado di far fronte ai propri obblighi a progetti infrastrutturali completati. Per quanto concerne la sicurezza fisica va considerato che molti paesi coinvolti hanno un gran numero di aree colpite da instabilità politica e militare, su tutti gli esempi più lampanti sono Pakistan e Myanmar (fra gli altri), fattore che aumenta il rischio dell'integrità strutturale delle infrastrutture, rischia di influire sulla tabella di marcia per il completamento delle strutture, mette a rischio l'incolumità degli addetti specialmente quelli cinesi ed infine fa aumentare i costi di costruzione. L'ultima delle questioni si innalza dall'interno del sistema finanziario cinese, il quale dovrebbe giocare un ruolo a dir poco centrale nell'implementazione dell'iniziativa, visto l'enorme fabbisogno finanziario. Ciò nonostante anche se il presidente Xi Jinping aveva raccolto ondate di positività dal sistema finanziario dopo l'annuncio della BRI, ci è voluto molto poco ad un indietreggiare verso delle posizioni più caute visti i rischi sopra riportati ed il deteriorarsi della situazione debitoria interna al sistema finanziario nazionale aggravato dai prestiti non performanti iscritti a bilancio dalle banche conseguenti al pacchetto di stimoli economici del 2008.

Concludiamo dando un breve scorcio dello stato di avanzamento dell'iniziativa che può essere valutato dal BRCCD Index. L'indice si compone di due importantissimi indicatori che sono: il livello di cooperazione fra i paesi che si riferisce alla valutazione dei risultati della BRI sulla base dei cinque fattori chiave della BRI che è bene ricordare sono la coordinazione delle policy, la connessione degli impianti, la rimozione degli impedimenti al commercio, l'integrazione finanziaria e lo scambio culturale attraverso programmi di mobilità. Il secondo indicatore interno all'indice valuta il rischio di solvibilità dei paesi visto anche quanto detto poco fa. L'indicatore è calcolato dividendo il livello di cooperazione (primo indicatore) per il livello di rischio (secondo indicatore) così da prendere in considerazione sviluppi operazionali e cooperativi per le imprese cinesi che investono all'estero, considerando poi il livello generale di sviluppo delle interconnessioni, delle cooperazioni e i rischi di queste. la media dei valori dell'indice è di 1.02 con una mediana di 0.88 e da una prospettiva regionale visibile in figura 58 i paesi del sud-est e del nord-est asiatico hanno ottenuto punteggi più alti mostrando quindi una maggior cooperazione e minori livelli di rischio



Figura 58: mappa del BRCCDI dati del maggio 2017. (fonte: ACCA)

PARTE 3:
LE OPPORTUNITA' PER LA LOGISTICA EUROPEA E
MEDITERRANEA

INTRODUZIONE

Con questa terza parte va a concludersi il percorso che ci ha permesso di percorrere la via della seta dalla Cina all'Unione Europea via terra e via mare, cercando di approfondirne la struttura e la potenzialità per i paesi dell'area BRI. Per giungere ad una conclusione esaustiva ovviamente l'ultimo passo da analizzare è proprio l'Unione Europea ed in particolare la situazione del comparto logistico, in considerazione del fatto che questo è proprio il punto di conclusione naturale della BRI stessa (per ora). Come vedremo non solo la BRI ma tutto il complesso degli scambi commerciali con la Cina genera sfide ed opportunità per tutto il sistema logistico europeo. Per poter valutare quali siano queste sfide ed opportunità oltre a valutare se effettivamente l'unione abbia saputo dotarsi di mezzi recettivi in grado di confrontarsi con questi cambiamenti, si è pensato di dividere la parte in tre capitoli che si focalizzano su tre questioni di rilievo. Il primo capitolo ci permetterà di intuire quali sono stati i passi dell'UE rispetto ad un contesto dinamico per capire se gli strumenti e le idee messe in campo siano state effettivamente adeguate. In questo capitolo parleremo quindi della TEN-T, della suddivisione della sua struttura in "core" e "Comprehensive" e cercheremo di approfondire cosa potrebbe significare per l'Italia questa nuova rete di collegamento. Il secondo capitolo parlerà delle dinamiche, dei cambiamenti e degli IDE che interessano il settore dei trasporti in Europa. Il terzo capitolo, infine, approfondirà una particolare strategia messa in campo dai porti del nord Adriatico per poter competere al meglio nella decisione delle rotte commerciali imposte dai carriers e dalle alleanze tenendo in considerazione che una opportunità unica da sfruttare ad ogni costo si prospetta con l'implementazione della BRI.

CAPITOLO I: IL SISTEMA DI TRASPORTO INTEGRATO TEN-T

1. Il progetto e le componenti

Formalmente parlando, anche se l'Unione Europea è da considerarsi uno dei mercati principali di destinazione e partenza per gli interscambi commerciali che avverranno lungo la BRI solo una parte minima dei ventotto paesi dell'unione viene considerata come parte integrante della Belt and Road. Come possiamo vedere dalla mappa riportata nell'immagine 59 solo nove paesi europei vengono considerati come sponda della BRI.



Figura 59: paesi facenti parte della BRI. (fonte T.wai.)

I paesi a cui la BRI si appoggia nella sua sponda Europea sono: Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria Lettonia, Lituania, Polonia, Slovenia e Romania, paesi che richiamando quanto detto in precedenza riguardo allo shift nella concentrazione dell'industria manifatturiera la quale man mano che l'UE andava allargandosi si spostava verso paesi con costi di produzione minori. Alla SREB si aggiunge poi come sappiamo la MSR che attraverso le rotte marittime va a trovare un appoggio naturale nei porti dell'unione sia a sud attraverso il nord Italia, Malta, Croazia e Slovenia, sia a nord nei porti di Amburgo, Le Havre, Rotterdam e tutti gli altri del Northern Range. L'iniziativa comporterà un flusso costante e notevole non solo di servizi e prodotti ma anche di persone nell'ambito di programmi di mobilità, per cui è quanto mai evidente la necessità per l'UE di dotarsi di

un sistema che sia in grado di garantire economicità ed efficienza nella mobilitazione di materie e persone in un'ottica non solo economica ma anche di salvaguardia ambientale. Ovviamente tale sistema non solo permetterebbe di sfruttare esternalità positive legate alla BRI ma permetterebbe una integrazione ancora maggiore di quanto non sia avvenuto fino ad oggi, così che anche i paesi non interessati direttamente o indirettamente possano comunque beneficiare di una opportunità come la BRI. La risposta è stata trovata riadattando un progetto che dal 1996 (anche se in realtà lo scenario proposto è semplicemente un auspicio o quantomeno una delle possibilità, dato che un collegamento fra la BRI e la TEN-T è tutt'altro che scontato) che era stato concepito per collegare le principali aree produttive dell'unione, quando ancora era forte la condizione che il mercato unico avrebbe potuto auto soddisfare le proprie necessità. La TEN-T rientra nella categoria dei progetti di collegamento infrastrutturale che hanno l'obiettivo principale di ridurre i costi di trasporto aumentando la produttività e aumentando le esternalità positive. L'obiettivo principale per cui era stata concepita la TEN-T si rifaceva alla necessità di ammodernamento della rete di trasporto plurimodale Europea che nella maggior parte dei paesi dell'unione risulta inadeguata, obsoleta e poco uniforme. Oltre ad essere un mezzo per integrare completamente le economie e migliorare il mercato unico la TEN-T è stata ridefinita negli anni successivi al fine di poter integrare l'economia dell'Unione Europea in quella mondiale secondo un approccio più espansivo che isolazionista. Al di là dell'evoluzione storica passo per passo dobbiamo specificare che con il termine TEN-T ci riferiamo ad un sistema integrato di trasporto multimodale, che quindi coinvolge infrastrutture come autostrade, ferrovie, porti e canali di navigazione interna. Tale sistema si basa attualmente su un progetto sviluppato in due fasi. La prima fase prevede il completamento di una rete core di archi e nodi entro il 2030 e una successiva fase di ulteriore sviluppo della rete complessiva entro il 2050. Essenzialmente si tratta di una pianificazione che si pone fra gli altri, l'obiettivo di superare tutti quei colli di bottiglia sia geografici sia strutturali che affliggono l'insieme delle infrastrutture nell'UE. Come è logico pensare non tutte le infrastrutture di trasporto in Europa si sono sviluppate secondo una politica comune e coordinata, con il risultato che vi sono delle disomogeneità in tutta la rete, con aree che risultano prive o scarsamente provviste di reti affidabili, come ad esempio molti paesi dell'est. L'implementazione della TEN-T permetterebbe all'UE di ottenere non solo una

migliore efficienza con la riduzione dei costi, ma anche di ottenere un effetto positivo tramite il ricorso all'investimento infrastrutturale che genererà posti di lavoro e domanda sia in termini di materiali che di competenze. In fase di ultima revisione della TEN-T avvenuta nel 2013 si è deciso di applicare due approcci diversi applicati alla core network e alla Comprehensive network. Per individuare quali fossero i nodi e gli archi principali si è optato per un approccio dal basso in alto (bottom up) per la rete core, la quale è gestita secondo l'iniziativa degli stati membri e secondo principi di completezza (l'obiettivo non sarebbe raggiunto se non con il completamento dell'ultimo arco o dell'ultimo o l'ultimo nodo) e di sostenibilità economica, in quanto trattandosi dell'ossatura essenziale è maggiormente compatibile con le possibilità di intervento economico dell'UE, anche se il progetto è comunque sotto la coordinazione dell'UE. La rete complessiva da completarsi entro il 2050 è invece la forma estesa di quella core e si basa su un approccio Top-down essendo un interesse europeo per il raggiungimento del benessere e della crescita economica. Ad oggi la TEN-T punta ad unire obiettivi strategici che vengono identificati, come dicevamo, in archi e nodi che sono stati identificati in:

- Nodi urbani di grandi dimensioni (in Italia sono 9);
- Porti marittimi che abbiano posizione geografica strategica o che per caratteristiche abbiano un visto afflusso di traffico marittimo (14 in Italia);
- Percorsi di navigazione interna sia in termini di porto sia di altre strutture (5 in Italia);
- Aeroporti con grande afflusso (9 in Italia);
- Interporti maggiori (14 in Italia);
- Punti di attraversamento delle frontiere;

Al fine di poter efficientemente collegare nel modo migliore possibile una così grande quantità di obiettivi strategici sono stati individuati nove corridoi essenziali che corrono lungo tutta l'Europa da nord a sud e d est ad ovest. I corridoi in questione sono il corridoio Baltico-Adriatico, il corridoio del Mare del Nord-Mar Baltico, il corridoio Mediterraneo, il corridoio orientale-Mediterraneo orientale, il corridoio scandinavo-Mediterraneo, il corridoio Reno-Alpi, il corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo e il corridoio Reno-Danubio. Questi sono rappresentati nella mappa in figura 60.



Figura 60: TEN-T core network 2030 (fonte rappresentazione grafica sito UE)

Come si vede anche dalla figura ben quattro corridoi interessano l'Italia, a dimostrazione del ruolo strategico che il nostro paese potrebbe ricoprire nella logistica europea, anche in forza del sempre maggiore afflusso nei porti italiani delle navi che arrivano da Suez.

La TEN-T intesa dopo all'approvazione delle modifiche del 2004 predispone, in base alla conformazione territoriale (in senso fisico) e alla base infrastrutturale e quella produttiva (in senso geografico) una politica che si sviluppa con riferimento questioni di politica infrastrutturale articolata principalmente in ferroviaria, portuale e della navigazione interna. Un'importanza minore, un po' come per la BRI è rivestita dalla rete autostradale, visto il vantaggio comparato in termini di efficienza e costo degli altri vettori di trasporto, al quale si aggiunge poi la problematica del divario fra Europa dell'est e occidentale. Partendo dal mondo delle ferrovie, va detto che attualmente sia problematiche relative ad una organizzazione efficiente, sia relative alla capacità di introdurre delle vere e proprie innovazioni tecnologiche hanno fatto sentire il proprio peso un po' in ogni parte del continente. È proprio attraverso le discussioni sulla programmazione del piano infrastrutturale ferroviario che è venuta a formarsi quella che ha preso il nome di core network basandosi sulle definizioni fornite dalla "bozza di rete TEN-T"⁵⁴ di nodi primari intesi come punti strategici, archi multimodali come collegamento fra nodi principali e nodi secondari come punti di intersezione fra nodi

⁵⁴ Si veda "The New Trans-European Transport Network Policy Planning and implementation issues. Commissione Europea (2011)

principali. Come detto la TEN-T si basa principalmente su infrastrutture di trasporto ferroviario e sui nodi portuali e di navigazione interna che ora vedremo più nel dettaglio, salvo poi passare a valutare l'applicazione al caso italiano.

2. I corridoi ferroviari nel sistema unificato ERTMS e i corridoi ferroviari di trasporto merci RFC

Parlando di ERTMS intendiamo una politica sviluppata dall'Unione Europea per il miglioramento e l'unificazione dei sistemi di controllo e gestione del traffico ferroviario, attraverso l'adozione di standard fisici (linee) ed organizzativi conformi ed omogenei fra i vari paesi dell'UE. L'omogeneità che si cerca di raggiungere al fine di ottenere un incremento dell'efficienza a livello comunitario passa proprio attraverso il Sistema Europeo per la Gestione del Traffico Ferroviario che verrà applicato seguendo i dettami di un master plan elaborato in sede comunitaria, il quale prevede che alcuni tratti della rete ferroviaria comunitaria venga implementata con segnaletica e sistemi di controllo comuni entro il 2020. Il master plan per l'ERTMS come è facile intuire va a sovrapporsi a quelli che sono gli archi che fungono da collegamento fra i nodi integrati della TEN-T facendole da precursore, essendo anche essa organizzata secondo la logica dei corridoi, specificando che le sezioni nazionali da adattare andrebbero modificate con grande urgenza per far sì che l'intero corridoio sia pronto entro la scadenza prevista. Vi è un rischio implicito nella gestione nazionale dell'adattamento agli standard ERTMS ovvero quello secondo cui non si adattano le linee perché i treni non sono conformi e viceversa. Il master plan individua sei corridoi dall'A all'F:

- 1 A) Reno-Regione Alpina;
- 2 B) Stoccolma-Napoli;
- 3 C) Antwerp-Basel-Lione;
- 4 D) Valencia-Lione-Lubiana-Budapest;
- 5 E) Dresda-Praga-Budapest;
- 6 F) Aquisgrana-Berlino-Varsavia-Tripasol;

Di questi sei corridoi il corridoio A, il corridoio B e il corridoio D interessano direttamente l'Italia come possiamo vedere in figura 61.

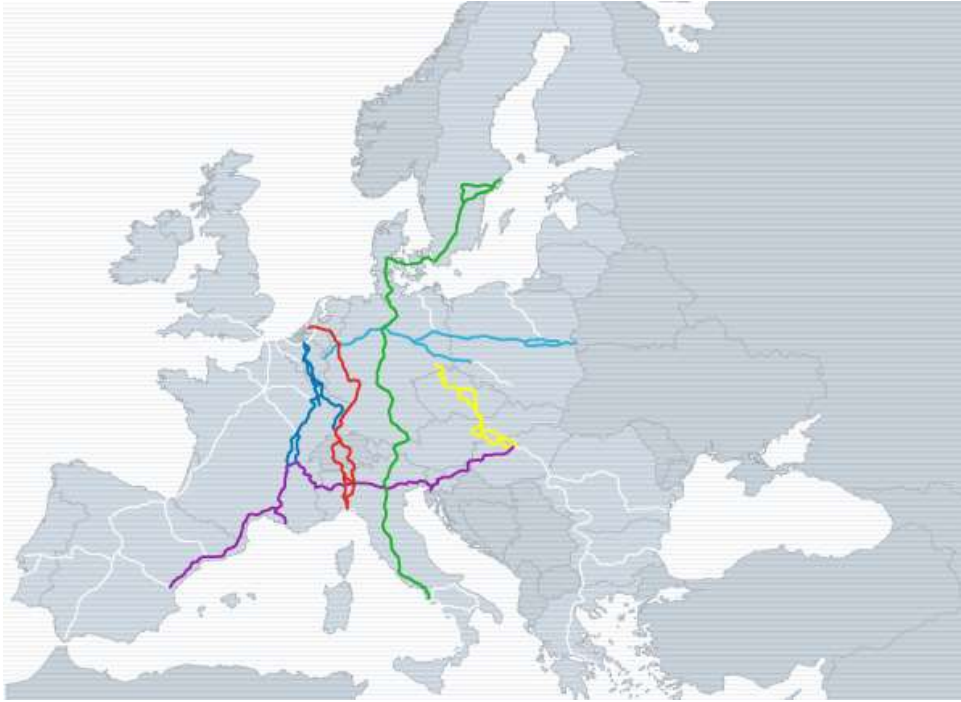


Figura 61: mappa dei sei corridoi ERTMS (fonte: <https://www.mobility.siemens.com/mobility/global/en/interurban-mobility/rail-solutions/locomotives/vectron/boundlessness/cutting-edge-country-packages/pages/cutting-edge-country-packages.aspx>)

Dalla mappa risulta ancora più evidente l'importanza del ruolo dei porti che è stata riconosciuta in fase di creazione del master plan visto l'andamento del commercio globale, di cui abbiamo parlato in apertura. Non risulta comunque strano che chi ha pianificato questa forma di standardizzazione sotto criteri di eccellenza ed efficienza abbia pienamente considerato il ruolo dei porti come gate d'Europa per le merci provenienti da altri continenti. Un'altra conclusione che si può trarre da quanto visto nell'immagine è il ruolo di primo piano che il nord Italia si appresta a giocare vista la presenza dei tre porti principali di Venezia, Trieste e Genova ai quali si aggiungono Gioia Tauro, Taranto e La Spezia. Non sono solo i porti a rendere interessante lo scenario del nord Italia, visto il grande vantaggio (almeno rispetto al sud) data la presenza di migliori collegamenti verso l'hinterland, che come si rammenta sono uno dei principali indicatori di competitività di un porto. In questo caso i collegamenti sono rappresentati dai terminali di Verona, Milano, Padova e Novara. Sovrapponendosi ERTMS e TEN-T non solo si rinforzano vicendevolmente ma lo stesso ERTMS che collega i nodi principali attraverso gli archi multimodali già consolidati ed in uso non fa altro che aumentare l'efficienza potenziale della TEN-T che utilizza gli stessi canali collegando gli stessi nodi è pertanto spiegata l'influenza del master plan per i corridoi ERTMS sulla pianificazione

dei corridoi delle rete Core della TEN-T. Leggermente diversa è la questione dei RFC o Rail Freight Corridors, diversa non per l'approccio dato che parliamo sempre di sfruttamento e miglioramento delle linee ferroviarie, diverso è l'impatto che questo regolamento ha avuto sulla TEN-T, in quanto trattasi di trasporto ferroviario di merci, si può ben capire quanto questo più che una semplice influenza abbia creato un vero e proprio obbligo ad adattarsi per i corridoi della TEN-T, che si sarebbe andata a modificare di lì a breve (il regolamento degli RFC risale al 2010). Anche il sistema delle linee ferroviarie per il trasporto delle merci, come è intuibile si articola in corridoi che sono stati individuati attraverso il regolamento citato sopra in nove Rail Freight Corridors (ai quali si prevede ne verranno aggiunti altri due entro il 2020) di cui quattro passanti per l'Italia. Sembra scontato che questi corridoi ferroviari di trasporto merci di interesse europeo debbano coincidere con quei tracciati ai quali si applicherà l'ERTMS al fine di permettere di raggiungere il massimo dell'efficienza. Parlando di corridoi di interesse europeo (in questo caso i RFC) non possiamo esentarci dal far presente una delle problematiche più annose, ovvero considerata l'osservanza del principio per cui ERTMS e RFC dovessero rifarsi alle linee già esistenti e maggiormente in uso, sorgono alcuni ritardi, per non dire seri problemi, a causa dell'obsolescenza di queste linee che poco ammodernate non permettono di soddisfare i requisiti imposti dalla corsa al gigantismo che non ha colpito solo le navi ma anche i treni. A causa di limiti come la portanza dei ponti, la sagoma delle gallerie, la geometria delle reti stesse che il sistema di trasporto ferroviario risulta meno competitivo, senza parlare che con l'arrivo dei treni dalle linee ferroviarie del corridoio del "New Eurasian Land Bridge" questi potrebbero subire un ulteriore impeto all'ingrandimento per favorire l'abbassamento del costo di trasporto unitario.

3. La TEN-T in Italia

Da quanto detto si evince che l'unione dei progetti prioritari del 2010 e rivisti nel 2014 aggiunti ai progetti per l'applicazione dei sistemi ERTMS in base al master plan e l'identificazione delle linee ferroviarie di trasporto merci di interesse europeo del regolamento 913/2010, dei nodi urbani e logistici (aeroporti, interporti, porti ecc.) si uniscano fino a dar vita alla rete core della TEN-T da mettersi in funzione entro il 2030 e

quella complessiva prevista per il 2050. Per quanto riguarda l'Italia possiamo dire certamente che l'implementazione anche solo della rete core avrà un impatto forte e potenzialmente molto positivo, essendo stato previsto transito di ben quattro canali su nove, per lo più nel nord della penisola, come possiamo anche ben vedere in figura 62.



Figura 62: mappa dei corridoi Core passanti per l'Italia. (fonte: Commissione Europea)

Più precisamente i canali che ci riguardano da vicino sono il “Mediterraneo” segnato in verde, il “Baltico-Adriatico” segnato in blu, lo “Scandinavo-Mediterraneo” segnato in rosa e il “Reno-Alpino” segnato in arancione. Dalla mappa possiamo vedere a colpo d’occhio come i principali nodi italiani siano stati identificati prevalentemente nelle grandi città del nord, nei maggiori aeroporti ed in particolar modo nei porti, che grazie alla loro posizione strategica, resa ancora più evidente dallo shift dell’industria manifatturiera possono contendere il ruolo di punto di sbarco e di partenza non solo per i beni destinati al mercato finale ma anche ed in particolare per tutte quelle materie destinate agli impianti produttivi dell’est Europa. Da quanto detto si evince il ruolo chiave giocato dai porti nel futuro del paese, in particolare per le attività di import export e logistiche interne, perché se appare chiaro che anche se l’obiettivo della BRI può essere quello di abbassare i costi di trasporto tramite l’utilizzo di rail freight attraverso i

corridoi che dalla Cina giungono direttamente al cuore d'Europa (vedi New Eurasian Land Bridge) sono altrettanto evidenti due fattori: il primo è che tale implementazione anche se si muove con reti già collaudate necessiterà di altro tempo per essere pienamente efficiente. In secondo luogo, avendo previsto delle tratte marittime ci possiamo attendere che anche se la quota di utilizzo del vettore marittimo (attualmente circa il 59%) per il trasporto merci dalla Cina dovesse scendere, quella via mare rimarrebbe comunque una modalità centrale nello spostamento delle merci. È chiaro, anche in base a quanto abbiamo esposto nella prima parte sullo sviluppo infrastrutturale sbilanciato che fino all'ultima revisione della TEN-T la situazione dei porti in Europa evidenziava un divario netto fra i porti del nord e quelli del sud. I porti del nord Europa godono di un vantaggio comparato in termini di dimensioni e di collegamenti infrastrutturali, senza contare che ogni singolo porto da Le Havre ad Amburgo ha dimensioni sufficienti per essere considerato un gate marittimo. Ciò nonostante con la formazione della nuova rotta da est, passante per il canale di Suez si sono venute a formare delle opportunità legate anche, ma non solo alla BRI, la quale vede nel nord dell'Adriatico un punto di accesso naturale al mercato europeo. Se è vero che ad oggi per un vettore marittimo è ancora più conveniente dirigersi verso i porti del nord Europa data la loro migliore connessione infrastrutturale e la loro capacità di accogliere navi molto più grandi rispetto a quelle che possono approdare nei porti del sud, come possiamo vedere in figura 63 è altrettanto vero che in termini di efficienza e tutela ambientale.

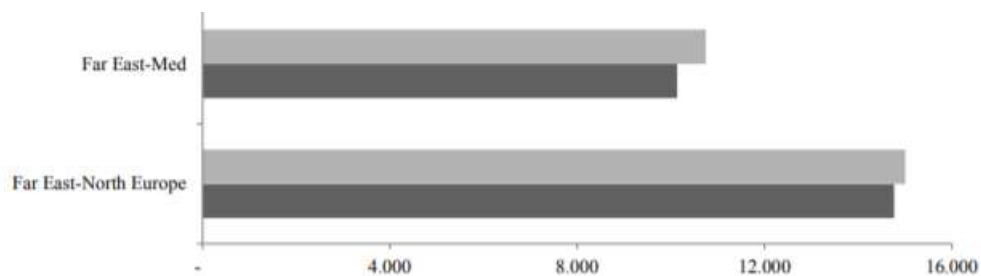


Figura 63: dimensioni delle navi cinesi in TEU (fonte SRM)

Una nave cargo che decide di attraccare nei porti del nord impiega circa dieci giorni in più per giungere a destinazione causando di conseguenza una emissione molto maggiore che si aggira attorno ai 135kg/TEU di CO₂ come possiamo vedere dalla figura 64.

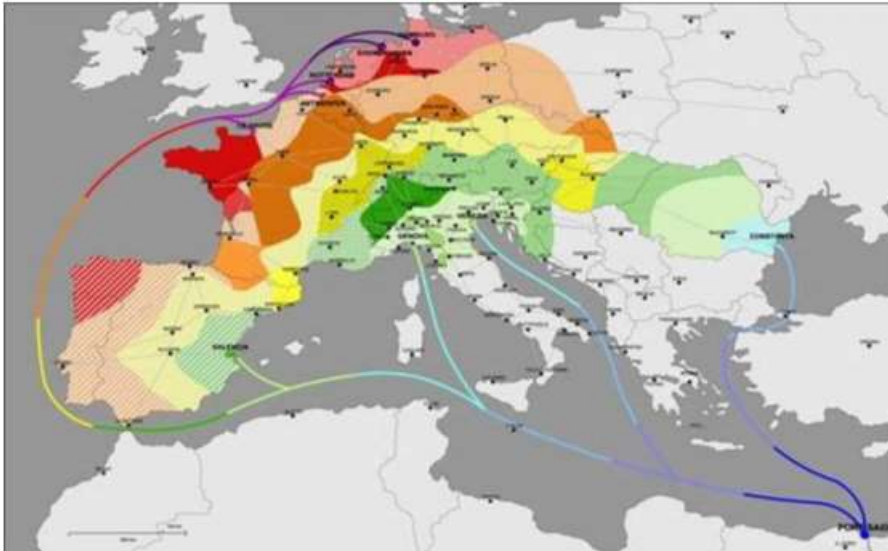


Figura64: mappa delle tratte marittime alternative fra Northern Range e nord Adriatico (fonte: VPA)

Ora possiamo concludere, stando a quanto visto sulla implementazione della TEN-T secondo principi di efficienza e tutela ambientale sulla formazione della rotta da est passando per il canale di Suez che al 2017 attraverso il quale passano più di 45 milioni di TEU (con un aumento del 434% dal 1995 al 2016) tutte dirette verso il Mediterraneo che per la portualità italiana si sia venuta a creare una grandissima opportunità per contendere quote di mercato sia ai competitors europei che agli altri competitors nelle sponde del nord Africa. Sfruttando la TEN-T (che ci si tiene a ribadire non necessariamente andrà a combaciare con i canali della BRI, benché questo sia quantomeno auspicabile) sarà possibile, previa applicazione riforma delle autorità portuali da organizzarsi in gateway multi-portuali, trarre vantaggio dalla posizione geografica dei nostri porti nel servire i mercati dell'est (dal nord adriatico) e del centro Europa (dai porti di Genova, del sud Italia e di Venezia-Trieste). I porti del nord Adriatico godono del vantaggio della conformazione geografica che permette loro di trovarsi molto vicina a Roma, Torino e Basilea da Ravenna e Venezia, a Vienna, Monaco e Bratislava da Venezia, Trieste e Capodistria, infine attraverso Trieste, Capodistria e Rijeka si possono servire Budapest, Zagabria, Belgrado e Sarajevo. Tutto ciò a dire che con la giusta rete infrastrutturale (archi e nodi della TEN-T) si può facilmente accedere ai mercati ricchi di Svizzera, Francia, Germania, Austria e Italia settentrionale ed al contempo raggiungere anche i nuovi mercati produttivi dell'Est Europa.

CAPITOLO II: I TREND NELLO SHIPPING VERSO L'EUROPA, LA RIFORMA DELLA PORTUALITÀ NAZIONALE DEL 2016 E POSSIBILI ALTERNATIVE TERRESTRI

1. I trend

In base a quanto riportato dall'UNCTAD attraverso le rotte marittime si sono movimentate nel 2015 più di 10 miliardi di tonnellate di merci con una variazione positiva del 2.1% su base annua. Negli ultimi anni si è andato delineando uno scenario molto particolare che oltre alla BRI ha visto affermarsi alcune dinamiche che hanno impatto enorme sia sul commercio sia sulla portualità mondiale ed europea. La prima di queste dinamiche riguarda il gigantismo navale, il quale ha non solo permesso di abbattere i costi migliorando le economie di scala dello shipping marittimo ma ha anche avuto un effetto un po' più controverso. Ha avviato un processo di selezione dei porti, i quali si ritrovano in competizione per essere in grado di accogliere navi sempre più grandi, cosa non facile particolarmente nei porti mediterranei sia visto che nel passato vi era scarsità di fondi per l'investimento infrastrutturale (anche se tale fattore è molto meno incisivo da quando è stata implementata la TEN-T e sono aumentati gli IDE specialmente dalla Cina) sia per motivi geografici, essendo i porti collocati in zone che ne rendono difficile un ampliamento nello spazio. La seconda dinamica riguarda il formarsi di alleanze fra i maggiori carriers che hanno finito per intaccare il potere contrattuale dei porti, i quali in alcuni casi come quello della NAPA, di cui parleremo dopo, hanno optato per una forma di cooptation. Fra queste alleanze le più importanti, per gli attori coinvolti sono tre:

- Ocean Alliance: CMA CGM/APL, Cosco Shipping, Evergreen, OOCL;
- The alliance: Hapag Lloyd/USAC, NYK, MOL, K-line, Yang Ming;
- 2M: Maersk e MSC+HMM;

Abbiamo già detto che la rotta orientale dalla Cina al mediterraneo attraverso Suez ha avuto una crescita importantissima negli ultimi anni e in considerazione di ciò non è strano che sia anche la più battuta dalle flotte di queste tre alleanze che nel 2015 hanno

raggiunto e superato i 52 milioni di TEU, come possiamo vedere dal grafico in figura 65. La questione della corsa al gigantismo navale trova conferma nelle undici navi che sono state ordinate da una delle alleanze le quali entreranno in funzione a breve ed avranno una portata superiore alle 20.500 TEU, alle quali si aggiungono altre nove navi con una portata di 15.200 TEU. Nonostante in linea teorica ed anche pratica il ricorso a navi sempre più grandi riduce i costi di trasporto unitario, va detto che uno studio della DSC⁵⁵ ha rilevato che la riduzione dei costi di trasporto è pari solo al 5% dei costi del network, mentre i costi di trasporto potrebbero salire di 0.4 miliardi di dollari l'anno a causa delle continue manutenzioni e ampliamenti per poter accogliere le mega navi.

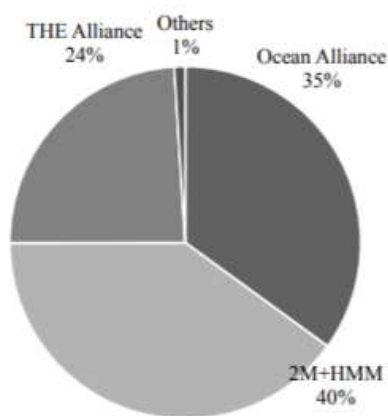


Figura 65: quote di movimentazione merci, suddivise in base alle alleanze nella rotta Far East-Med. (fonte SRM 2017)

I porti lungo il Mediterraneo e sulla costa settentrionale dell'Europa si stanno adoperando per mantenere la competitività e contendersi quote di mercato e migliorare la propria efficienza, si investe per ampliare le aree portuali o quando non è possibile per razionalizzare al meglio le tempistiche. Essendo questi investimenti molto costosi molto spesso si cerca un partenariato con le varie società di shipping, come succede ad esempio per i moltissimi investimenti cinesi nei porti europei. Un esempio sono i porti del Pireo, di Venezia, Port Said, il porto di Alessandria e Kumpport. La necessità di migliorare l'efficienza e la gamma dei servizi nasce proprio da una variabile che abbiamo considerato poche righe fa: le grandi alleanze hanno dato il via ad una selezione dei porti di riferimento lungo non solo la tratta Far East-Med ma lungo tutte le rotte mondiali. Le considerazioni delle grandi aziende di shipping si basano, dato il loro enorme potere contrattuale prevalentemente sull'abbattimento dei costi, una cosa che va tenuta in

⁵⁵ Drewry Shipping Consultants

enorme considerazioni specie dopo che alcuni studi hanno dimostrato che una riduzione dei porti di transshipment comporta una riduzione fino al 5.4% dei costi. Negli ultimi anni è evidente la politica di aumentare le dimensioni delle navi al fine di ricercare comunque economie di scala che ha comportato una riduzione dei porti di riferimento a causa come dicevamo dell'incapacità di accogliere navi superiori alle 15.000 TEU o di smistare i container con celerità nell'entroterra. Ad oggi comunque i porti del nord partono da una dotazione infrastrutturale sia portuale sia di collegamento con l'hinterland molto superiore, questo però non ha impedito una performance di crescita dinamica dei porti mediterranei. Il nostro paese nel contesto di questa crescita dinamica è considerato come favorito dalla posizione geografica che lo vedrebbe come hub naturale. Ad oggi la portualità nazionale ha un volume merci pari a 484 milioni di tonnellate, il che ci colloca al terzo posto in Europa, anche se nel periodo 2010-2015 il ritmo di crescita del volume di merci movimentate è stato inferiore a quello degli altri porti mediterranei, nonostante il recupero dei livelli precedenti alla crisi. Lo stesso trend si conferma anche nel settore container dove nel 2016 sono stati movimentati poco più di 10 milioni di TEU con una variazione positiva del 3.8%, l'Italia non riesce ad imporsi né sui concorrenti mediterranei né sui concorrenti dei porti del nord. Volendo scendere un po' più nel dettaglio la concorrenza è maggiormente sentita dai porti hub che nel periodo 2007-2016, complice anche la crisi, hanno perso 1.25 milioni di TEU. A differenza di questi ultimi i porti gateway, grazie ai collegamenti con l'hinterland hanno guadagnato nello stesso periodo un incremento di più di un milione di TEU. Questa differenza di performance è evidenziata dal grafico in figura 66 che ci mostra i trend nelle performance dei due tipi di porti.

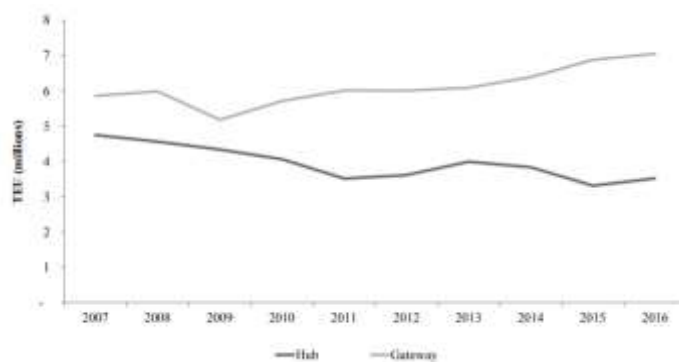


Figura 66: milioni di TEU movimentati dai porti Hub e Gateway nel periodo 2007-2016. (fonte: SRM)

Questi problemi di competitività del nostro sistema portuale sono attribuibili ad un insieme di fattori fra cui spicca la carenza di una visione sistematica con una programmazione condivisa che sappia valorizzare la predisposizione a delle attività specifiche dei singoli scali permettendo di predisporre ed attuare investimenti efficienti. Altri problemi sono a esempio l'eccessiva lentezza burocratica e procedurale che non solo limitano l'attrattività dei porti a causa delle ripercussioni delle procedure di gestione dei traffici merci, ma ne rallentano anche gli investimenti per migliorie infrastrutturali sia a livello di nuove costruzioni che di manutenzioni. Le inefficienze portuali si ripercuotono come è ovvio anche nella capacità competitiva delle imprese nazionali le quali trovano nel porto il principale interlocutore per poter movimentare i prodotti al di fuori del mercato nazionale. La dimensione del problema è facilmente comprensibile se facciamo presente che l'Italia è un paese dai bassi consumi interni e decisamente votata all'export, che è uno dei pochi salvagenti della nostra traballante economia. Il dato sul consumo finale dei mercati, tanto per rendere l'idea è mostrato in figura 67 ed è comparato a dati analoghi di Germania e Cina al fine di evidenziare il fatto che ad ogni l'economia è orientata all'export e necessita di avere infrastrutture adeguate alla sua natura.

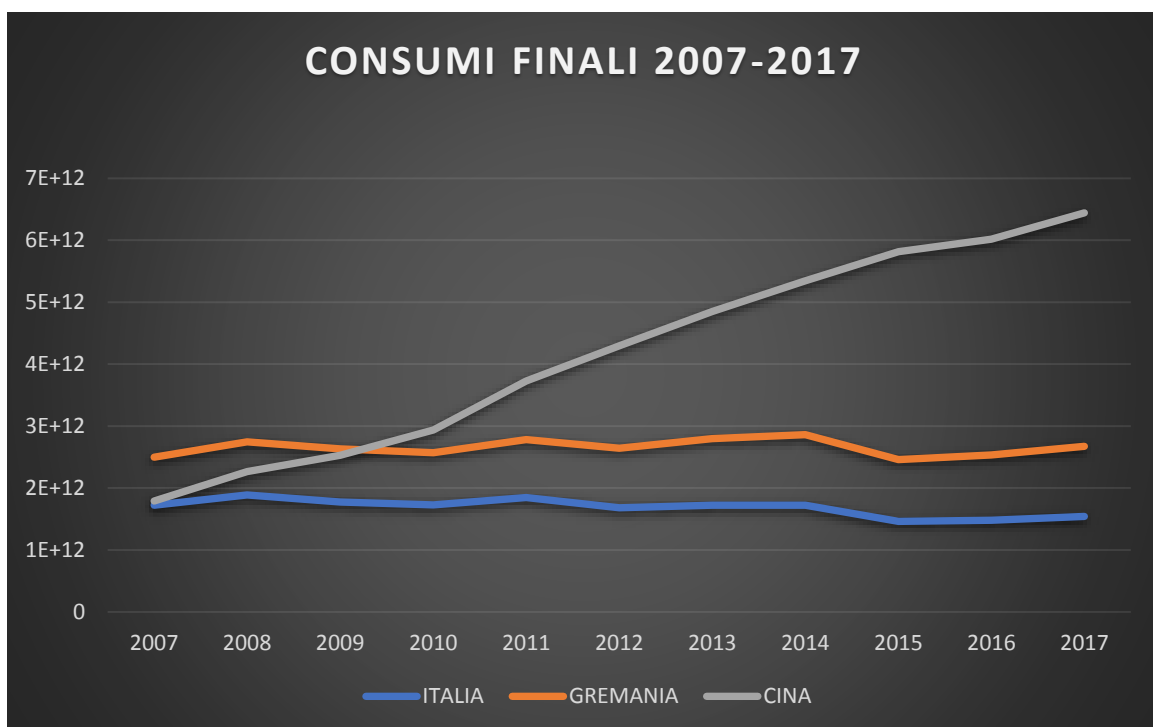


Figura 67: Grafico dei consumi finali in Italia, Germania e Cina dal 2007 al 2017. (fonte: World Bank)

2. Riforme portuali in Italia

Una prima svolta per la portualità italiana era arrivata con la prima riforma del 1994 la quale rivedeva gli spazi demaniali e la loro gestione affidandola alle varie Autorità Portuali che rimanevano enti pubblici volti al controllo delle attività e che restavano divise dalle organizzazioni private che operavano nel porto. Nonostante ciò permane la carenza di una visione d'insieme che denota un sistema frammentato privo di qualsiasi strategia condivisa, salvo poche eccezioni. Nel 2016 entra in vigore il Piano Strategico Nazionale per la Portualità e la Logistica denominato PSNPL 21, il quale introduce una nuova riorganizzazione che a livello teorico dovrebbe meglio interpretare un contesto troppo dinamico perché una disposizione come quella del 1994 potesse risultare ancora efficace. Il piano è pensato per valutare la situazione geografica e la distribuzione dei porti su una superficie estesa che impedisce o rende estremamente difficile la concentrazione di funzioni che migliorino le economie di scala in un numero ristretto di porti. Il PSNPL incorpora nelle disposizioni tre obiettivi strategici principali:

- Migliorare la competitività della portualità nazionale;
- Migliorare la circolazione di merci e persone;
- Promozione dell'intermodalità di trasporto;

Per il raggiungimento di questi e degli altri obiettivi viene delineata una strategia per punti che suggeriscono azioni di policy nazionali e locali comuni ai diversi ambiti produttivi volti al recupero della competitività. I punti-obiettivi della strategia sono:

- 1- Semplificazione e snellimento: questo primo radicale cambiamento colpisce la lentezza burocratica introducendo due sportelli: lo sportello unico doganale e dei controlli ed un front office per i procedimenti che non riguardano attività commerciali ed industriali. Questi andranno a sostituire i 113 procedimenti amministrativi svolti da ben 23 soggetti che componevano la macchina burocratica precedente la riforma. La conseguenza sarà una evidente maggior efficienza nelle procedure di sdoganamento e amministrative;
- 2- Promozione delle Autorità di Sistema Portuale: il sistema portuale è ridefinito e riorganizzato in 15 ASP i cui centri strategici sono collocati nelle realtà portuali

maggiori individuati tramite la definizione di nodi core che si rifà alla programmazione della TEN-T ai quali sono assoggettati 54 porti che hanno rilevanza nazionale, su base di richiesta delle regioni. Le ASP hanno ruolo di coordinamento e programmazione strategica. La mappa delle ASP con la distinzione fra l'inserimento del porto nei nodi della rete core o Comprehensive è riportata in figura 68;

- 3- Riorganizzazione amministrativa: lo snellimento amministrativo si inserisce in un certo modo nello snellimento burocratico citato al primo punto. La differenza sta che in questo caso l'efficienza non si ha verso l'esterno ma al proprio interno, passando dai precedenti 336 membri delle dirigenze portuali precedenti ai 70 previsti fra presidenti, comitati di gestione, segretario generale e revisori dei conti. È stato poi istituito un tavolo di coordinamento al MIT per favorire il dialogo delle ASP sui grandi investimenti e le strategie di promozione del sistema portuale;



Figura 68: mappa delle AS. (fonte: elaborazione de Il secolo XIX)

- 4- Riorganizzazione amministrativa: lo snellimento amministrativo si inserisce in un certo modo nello snellimento burocratico citato al primo punto. La differenza sta che in questo caso l'efficienza non si ha verso l'esterno ma al proprio interno,

passando dai precedenti 336 membri delle dirigenze portuali precedenti ai 70 previsti fra presidenti, comitati di gestione, segretario generale e revisori dei conti. È stato poi istituito un tavolo di coordinamento al MIT per favorire il dialogo delle ASP sui grandi investimenti e le strategie di promozione del sistema portuale;

5- Altre azioni: si tratta di tutti quegli strumenti aggiuntivi messi a disposizione per fronteggiare le sfide come il gigantismo navale, le alleanze fra carriers, il raddoppio della portata del canale di Suez ecc. in particolare ci riferiamo a:

- Semplificazione su dragaggi nel Collegato ambientale;
- Collegamenti ultimo miglio in collaborazione con le ferrovie dello stato;
- Revisione dei progetti e sblocco di fondi per gli investimenti;
- Introduzione e miglioramento di ferro bus e mare bus;

La nuova governance non è ancora entrata pienamente in funzione a causa della mancata individuazione dei membri di alcuni organi direttivi di certe ASP. Nonostante ciò la riforma dimostra che il problema della competitività è stato finalmente recepito, anche se in ritardo, dalla politica pubblica, specialmente se consideriamo che in Italia il settore portuale/logistico valgono il 2% del PIL e il 2% degli impiegati con cifre rispettivamente pari a 32.6 miliardi di euro e 471.000 impiegati. Dal 2015 il settore a livello nazionale ha incrementato l'occupazione del 60% e la produttività del 65% negli anni dal 1995 al 2015.

3. Investimenti cinesi nei porti

la Cina come si è detto più volte ha iniziato il suo percorso di sviluppo come potenza esportatrice, non stupisce quindi che l'economia marittima legata ai trasporti ed all'affidarsi a vettori marittimi sia una pratica comune e decisamente molto sviluppata per la più grande e potente delle tigri asiatiche. Solo l'area che comprende Cina Taiwan Macau e Hong Kong movimentata ad oggi circa 200 milioni di TEU (su un totale economico in Cina che sfiora i 970 miliardi di dollari per una percentuale di PIL pari al 9.4%), che contano per il 31% degli spostamenti di merci nel globo. Al 2030 la zona della Greater China si stima vedrà un aumento del 151% rispetto al 2013, sfiorando i 300 milioni di

TEU a conferma delle prospettive di crescita sia in termini economici sia in termini di “peso” internazionale grazie alle enormi quantità di merci movimentate. Le previsioni presentate si basano sulle linee guida in termini di politica aziendale e nazionale che ha visto la Cina seguire una strategia di merger and acquisition di molte imprese nazionali lungo le principali rotte. Il paese asiatico era già gestore di due enormi carriers quali Cosco e China Shipping che ad oggi sono stati fusi in Cosco Shipping generando una movimentazione pari a 90 milioni di TEU/anno lungo le rotte più importanti, sulle quali spicca sicuramente la rotta Far East-Med riprodotta in figura 69 che evidenzia anche un trend in forte crescita dai primi anni del duemila, segnando una crescita del 532% in tale periodo. La movimentazione di merci nell’Mediterraneo ha giovato alle economie europee evidenziando un trend positivo a Italia (da 40 a 66 miliardi di USD), Germania (da 37 a 89 miliardi di USD) ma soprattutto a trarne giovamento è stata la Cina (da 16.2 a 185 miliardi di USD con stime di crescita proiettate verso i 203 miliardi di USD).

Considerando che una gran mole di dati numerici può creare trambusto rendendo meno chiaro il panorama possiamo pensare ad una forma di classificazione basata sugli indicatori utilizzati nel report SRM “Italian Maritime Economy. Scenari e geo mappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: L’Italia sulla Via della Seta” del 2017. Quella proposta è una classificazione che vede l’utilizzo di due indici: il LSCI⁵⁶ che valuta la connettività e il LPI che valuta la qualità dei servizi logistici.

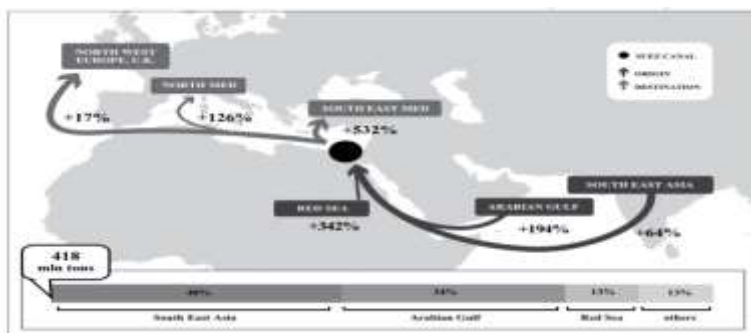


Figura 33: dati della rotta far East-Med al 2017. (fonte: SRM)

partendo dal LSCI è un indicatore studiato dall’UNCTAD basato su cinque elementi: numero delle navi, capacità di trasporto espressa in numero di containers, tonnellaggio massimo, numero di servizi marittimi e infine numero di compagnie che utilizzano porta

⁵⁶ Liner Shipping Connectivity Index

container nei servizi da e per i porti. Il secondo indicatore, forse un po' più conosciuto è il LPI⁵⁷ che considera: efficienza doganale, qualità delle infrastrutture di trasporti e commercio, quantità e qualità dell'internazionalizzazione marittima, competenza e qualità dei servizi logistici, tracciabilità delle navi, frequenza del raggiungimento dei porti nel tempo stabilito. Partiamo proprio da questo ultimo indicatore. Questo prende in considerazione ben 160 paesi nel mondo e vede ben 7 paesi nei primi 10 posti con l'Italia al 21° posto (si pensi che stando a recenti studi un minimo aumento dell'LPI che lo facesse convergere verso lo standard tedesco avrebbe un sensibile impatto sulla crescita del PIL), la Cina invece a causa di ritardi e minor precisione nella tracciabilità delle navi si piazza al 27° posto. Per quanto riguarda il LSCI invece la situazione è molto diversa, vedendo nella Cina viene percepita come uno standard di perfezione nello sfruttamento del trasporto marittimo, nell'accoglienza e nell'attrarre naviglio nei porti. Delle 157 nazioni considerate la Cina ha totalizzato un punteggio nel 2015 pari a 167,48, l'Italia si colloca al 16° posto, mentre il primo paese europeo è la Germania al 7° posto (97,65 punti).

La Cosco Shipping che abbiamo nominato prima è il maggiore gruppo armatoriale al mondo, conta più di 1.100 navi con un tonnellaggio lordo di portata pari a 85.32 milioni di tonnellate. Oltre al naviglio il suo vero vantaggio comparato sta nel possesso di 46 terminal container posseduta tramite la Cosco Shipping Ports, seconda al mondo per volumi di traffico. È proprio per mezzo di queste aziende che la Cina ha dato il via alla strategia di penetrazione nelle principali aree marittime (Mediterraneo, Nord Europa, Golfo). La strategia si concretizza mediante l'acquisizione materiale di terminal portuali di cui detiene partecipazioni di maggioranza o comunque di rilievo oppure attraverso il sistema di alleanze e di rotte più redditizie da percorrere. Un esempio del primo tipo di strategia è l'acquisizione che ha portato la Cosco a controllare il 67% dell'Autorità portuale del porto del Pireo, principale porto ellenico e porta del Mediterraneo oltre che dell'Europa. Altri investimenti in partecipazioni hanno riguardato il 35% del terminal Euromax del porto di Rotterdam, il 20% del Antwerp Gateway del porto di Anversa, l'interesse verso il terzo terminal di Algeciras in Spagna, porto fra i più importanti per la movimentazione di containers, il transshipment e la movimentazione di petrolio (2.3

⁵⁷ Logistic Performance Index

milioni di TEU nel 2016). Oltre a quelli europei una joint venture cinese ha acquistato partecipazioni in due società turche che controllano Kumport e il porto di Ambarli. Per finire nell'ottobre 2016 è stato formalizzato l'accordo tra APM Terminals e China Cosco Shipping Ports per formare una joint venture che gestirà il terminal container di Vado Ligure e del Refeer Terimnal dello scalo. La APM controllerà il 50.1% mentre Cosco il 40%. Ultimo investimento di particolare rilievo, anche se più datato è l'investimento nel Canale di Suez con la Cosco che acquista il 15% della SCCT-Suez Canal Container Terminal portando la quota a 20%. Gli investimenti sopra citati sono ben visibili in figura 70. Il Mediterraneo comunque è ad oggi luogo di scontro strategico fra i maggiori carriers e tutte e tre le alleanze più importanti sia nella sponda europea che in quella del nord Africa. Gli investimenti cinesi, anche interpretando quelle che saranno le sfide future rappresentate dalla Belt and Road Initiative possono comportare effetti positivi in termini di maggior movimentazione di merci, sia sotto forma di container che di rinfuse, considerando anche che si stima vi sarà un interscambio fra i paesi BRI di 1.300 miliardi di USD, anche se questo enorme volume d'affari attiverà ed inasprirà le dinamiche competitive fra i porti che se non adeguatamente attrezzati si vedranno tagliati fuori.

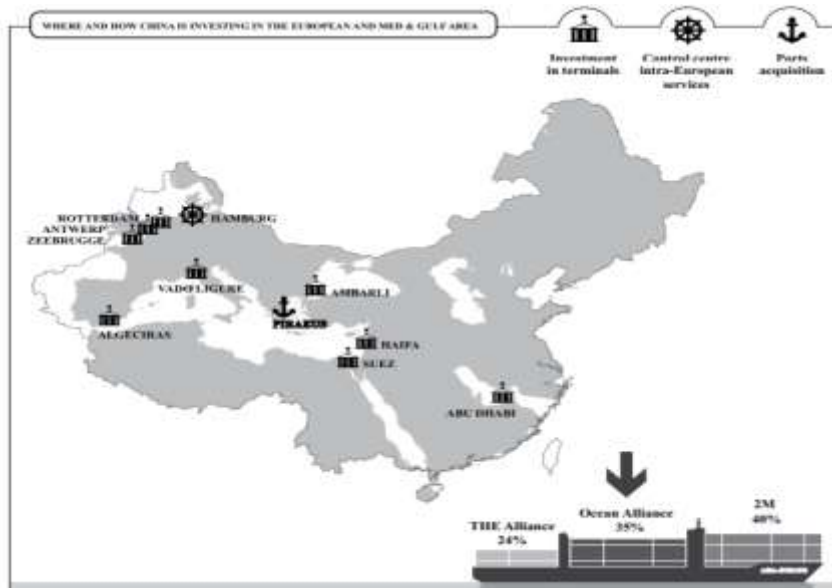


Figura 70: Gli investimenti cinesi nel Mediterraneo (fonte: SRM)

Per l'Italia tutto ciò significa il dovere di essere in grado di consolidare i rapporti già molto positivi con la Cina (27 miliardi di euro di interscambio marittimo). La sfida sta nell'adeguare i porti agli standard delle navi e rendere più efficaci i collegamenti logistici che smistano le merci. Basti pensare che solo una nave da 8.000 TEU (per cui neanche

fra le più grandi) possa movimentare 1.100 tir, 12 barche altro trasporto navale per il transshipment senza contare l'enorme impegno per le aziende del settore logistico e manifatturiero. Ne deriva che non vengono solo opportunità ma anche eventualità che bisogna saper affrontare per rendere competitivo il nostro paese. Queste sfide non coinvolgeranno solo il porto di Venezia, punto di attracco della MSR ma anche tutto il sistema portuale nazionale. Il decreto che ha sancito la riforma portuale sembra andare in contro alle nuove necessità di efficacia ed efficienza della portualità italiana, anche se molto va ancora fatto dato che nella classifica dell'World Economic Forum (2016) i porti di Olanda, Belgio e Germania si piazzano rispettivamente al primo, sesto ed undicesimo posto della graduatoria mondiale dei porti, mentre l'Italia e la Grecia sono al cinquantaseiesimo e quarantasettesimo posto.

Come sappiamo bene la BRI non si muove solo via mare e anche se i porti sono il principale focus del capitolo non ci si può esimere da far presente che, specie con il corridoio denominato "New Eurasian Land Bridge" potremo assistere ad un sempre maggior utilizzo della rete ferroviaria transcontinentale per movimentazione delle merci.

4. trasporti ferroviari

Come possiamo facilmente intuire dalla geografica dei canali della BRI, al suo interno grande peso è dato ai trasporti ferroviari. Stando a quanto riportato da Seabury al 2016 il totale del traffico merci ferroviario fra Europa e Cina, legato agli undici treni che viaggiano settimanalmente fra i due continenti è arrivato a 511.000 tonnellate nel 2016 con un incremento medio del 54% annuo dal 2013, dove toccava la cifra di 114.000 tonnellate. Facendo semplici calcoli in base agli ultimi dati ciò significa che la capacità di movimentazione annua della rete ferroviaria è di 75.000 TEU circa. Ne consegue che negli anni a venire potremmo assistere ad uno shift nelle modalità di trasporto con quella ferroviaria che finirebbe per appropriarsi di quote di mercato appartenenti ai trasporti marittimi ed aerei. I dati raccolti da MDST⁵⁸ mostrano che una spedizione aerea impiega circa 5 giorni dalla Cina al cuore dell'Europa con un prezzo indicativo di

⁵⁸ Agenzia di ricerca nel settore logistico

trasporto di 2 euro al kg, una spedizione marittima e ferroviaria, entrambe basate su un container da 2 TEU impiegano rispettivamente 35 e 16 giorni e con un costo di 2.000€ circa per quella marittima e poco più di 4.000 euro per quella ferroviaria. I trend, visti i dati esposti potrebbero cambiare da qui al 2040, secondo alcune previsioni fatte da agenzie dell'UE. Stando a queste previsioni per quanto riguarda il trasporto aereo potremmo assistere ad una diminuzione pari a 0.5 milioni di TEU, pari al 50% del totale movimentato da questa tipologia a favore di quella ferroviario a patto che questa si dimostri in grado di garantire tempistiche accettabili. Per quanto riguarda il trasporto marittimo le condizioni sono più numerose, considerando che i beni spediti via mare possono comunque essere scaricati nel porto strategico del Pireo per poi continuare il viaggio via ferrovia dai Balcani. Se dovessimo assistere alla scalata della value chain ed al successo del piano di miglioramento della produzione nazionale in termini di qualità ed innovazione, infatti il maggior valore aggiunto dei prodotti giustificerebbe i maggiori costi del trasporto ferroviario permettendo così uno spostamento a favore del canale che dalla Cina attraversa l'Asia Centrale passando poi per Mosca, la Polonia e giungendo in fine in Germania. Tale prospettiva ci fa giungere verosimilmente alla conclusione che:

- I beni di maggior valore continuerebbero a viaggiare via aereo;
- Alcuni beni ad alto valore verrebbero movimentati tramite ferrovia passando per la Russia e la Bielorussia, fino in Polonia e Germania;
- I beni di minor valore continuerebbero ad essere spediti via mare ma non fermandosi nel porto del Pireo, bensì proseguendo fino all'Adriatico o al Tirreno, in un'ottica di ottimizzazione dei costi.

Ad ogni modo fonti della CER⁵⁹ riportano che il 90-95% del traffico commerciale fra Cina ed Europa avviene via mare e ciò è destinato a proseguire negli anni a venire. Possiamo pensare quindi che i miglioramenti nei servizi ferroviari siano più incentrati sul fornire un servizio rapido ed efficiente che possa favorire anche le imprese lungo tali tratte piuttosto che sul mettere sotto pressione il settore dei trasporti marittimi, il quale qualora dovesse comunque perdere parte del carico che necessita di un minor tempo di

⁵⁹ Community of European Railway and Infrastructure Companies

spedizione, a favore delle più rapide ferrovie potrebbe decidere di dilatare i tempi di navigazione abbassando i costi e diminuendo le emissioni di CO2.

Le opportunità per le imprese europee sono notevoli e nascono dalla possibilità, dato il basso livello di sviluppo nell'area lungo il corridoio Cina-Asia-Russia, derivanti dalla costruzione di infrastrutture, dalla consulenza per la necessaria armonizzazione delle legislazioni sul trasporto utili ad ottimizzare tempi e costi di percorrenza, opportunità per migliorare la connettività tramite le tecnologie ICT, sviluppo di sistemi in grado di sfruttare le energie rinnovabili per i trasporti salvaguardando l'ambiente e ovviamente la più importante, la possibilità di inserirsi in un contesto che richiederà un vasto appoggio di servizi di logistica.

Lungo tutta l'area coperta dalla BRI stiamo assistendo a sempre maggiori traffici commerciali fra i paesi coinvolti nella BRI e la Cina. Anche in Europa sia i terminal che le compagnie sono già impegnate in una standardizzazione dei sistemi e dei processi. Unica pecca per l'unione rimane, per così dire è proprio il sistema ferroviario che risulta meno preparato per movimentazioni continue fra la Cina e il vecchio continente. L'adattamento a nuovi sistemi e standard quali il miglioramento della capacità dei treni, informazioni disponibili in tempo reale e cambi nelle infrastrutture come avviene con la TEN-T necessitano di un tempo di assestamento tecnico il quale dovrà essere quanto più contenuto possibile dato che le più recenti stime delle commissioni del Parlamento Europeo parlano di un incremento di traffico da oggi al 2040 che potrebbe arrivare a 3 milioni di TEU via ferrovia, pari a 50-60 treni al giorno nella tratta del corridoio Cina-Asia-Russia. Con queste ultime previsioni possiamo concludere questa overview sul sistema logistico e sulle sue possibili evoluzioni per passare all'ultimo capitolo che tratterà un tema più caro al nord est italiano.

CAPITOLO III: NORTH ADRIATIC PORT ASSOCIATION E LA STRATEGIA DELLA COOPETITION

1. NAPA

È chiaro che per poter tradurre il vantaggio geografico e permettere un pieno sfruttamento della TEN-T, che almeno per la rete core si pone l'obiettivo minimo della movimentazione di 6.000.000 di TEU/anno la portualità del nord Adriatico dovesse necessariamente attrezzarsi per catturare nuove quote di mercato in termini di volumi di traffico a danno di quelle degli altri porti europei. Il punto di forza, su cui fare leva è il vantaggio in termini di giorni di navigazione che come abbiamo detto prima sono notevolmente inferiori. Una nave cargo che parte da Shanghai impiega 20 giorni ad arrivare nel nord Adriatico contro i 28 circa impiegati per raggiungere Amburgo come vediamo in figura 71. Fino ad oggi questo risparmio di tempo e denaro non si è mai concretizzato a causa delle difficoltà dei porti di Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria e Rijeka di accogliere singolarmente le mega navi che invece potevano tranquillamente essere gestite dai porti di Amburgo, Rotterdam, Le Havre comportando un costo inferiore anche contro il risparmio derivante dagli 8 giorni di navigazione.

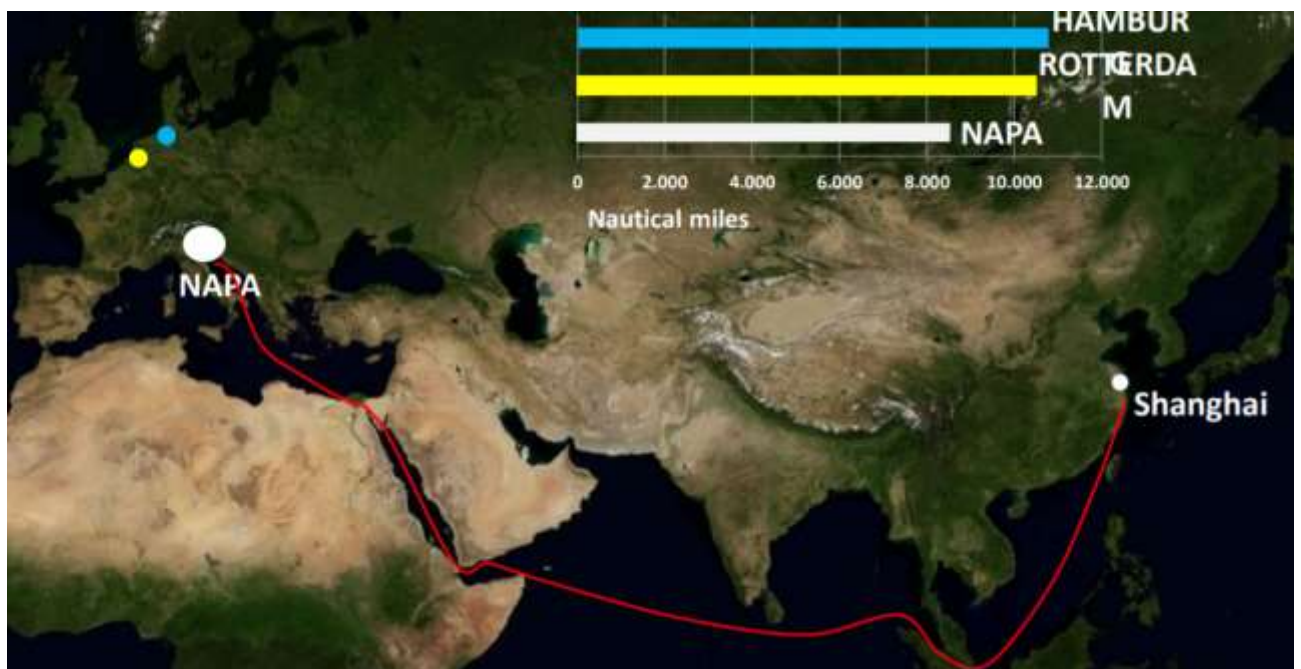


Figura 71: rotta Shanghai-nord adriatico e differenza con i porti del nord in termini di miglia nautiche (fonte: VPA)

Ne consegue che questa alleanza strategica sia il frutto della necessità di rafforzare la propria posizione nei confronti dei porti più avanzati del nord Europa, date le difficoltà geografiche e di collegamento nell'accoglienza efficiente delle mega navi e nella necessità di rendere i porti appetibili agli occhi delle grandi alleanze. Della North Adriatic Port Association fanno parte cinque porti in tre paesi dell'Unione Europea: Venezia, Trieste e Ravenna (che aveva abbandonato la NAPA nel 2012 per ricongiungersi nel 2017) in Italia, Capodistria in Slovenia e Rijeka in Croazia. La logica sottostante al loro agire nel mercato è quella della cooptation che consiste in una cooperazione, un fronte unito quando la necessità è quella di attirare naviglio nei porti dell'area e di competizione una volta che le navi decidono di utilizzare i porti per sbarcare le merci. Come possiamo vedere bene dalla figura 72 l'area è molto ristretta e si adatta perfettamente ad una strategia di questo tipo.



Figura 72: mappa dei porti del nord adriatico. (fonte: SRM)

La posizione geografica non è funzionale solo alla concentrazione dei porti ma ha anche almeno altri due vantaggi che permettono di affrontare la sfida del gigantismo e la nuova geografia dei mercati produttivi dell'UE successiva all'espansione verso est. In primis parlando della possibilità di accogliere le nuove mega-navi la conformazione e i nuovi investimenti di cui parleremo in seguito danno una duplice scelta ai carriers:

- È possibile operare una call singola grazie al sistema offshore/onshore che collega Venezia, Chioggia e Ravenna⁶⁰;
- In alternativa si può fare una call multipla caratterizzata da più scali nei porti della sponda est da Trieste a Rijeka;

Entrambe le alternative permetteranno, negli anni e grazie agli investimenti l'arrivo di navi fino a 18.000-20.000 TEU in linea con i trend attuali. La seconda forza dell'area sta nella possibilità di servire, sfruttando un'area geografica ridotta i mercati sviluppati tipici del centro Europa da Venezia, Ravenna e Trieste e le installazioni manifatturiere ed i mercati dell'est Europa da Trieste, Capodistria e Rijeka, come possiamo vedere in figura 73.

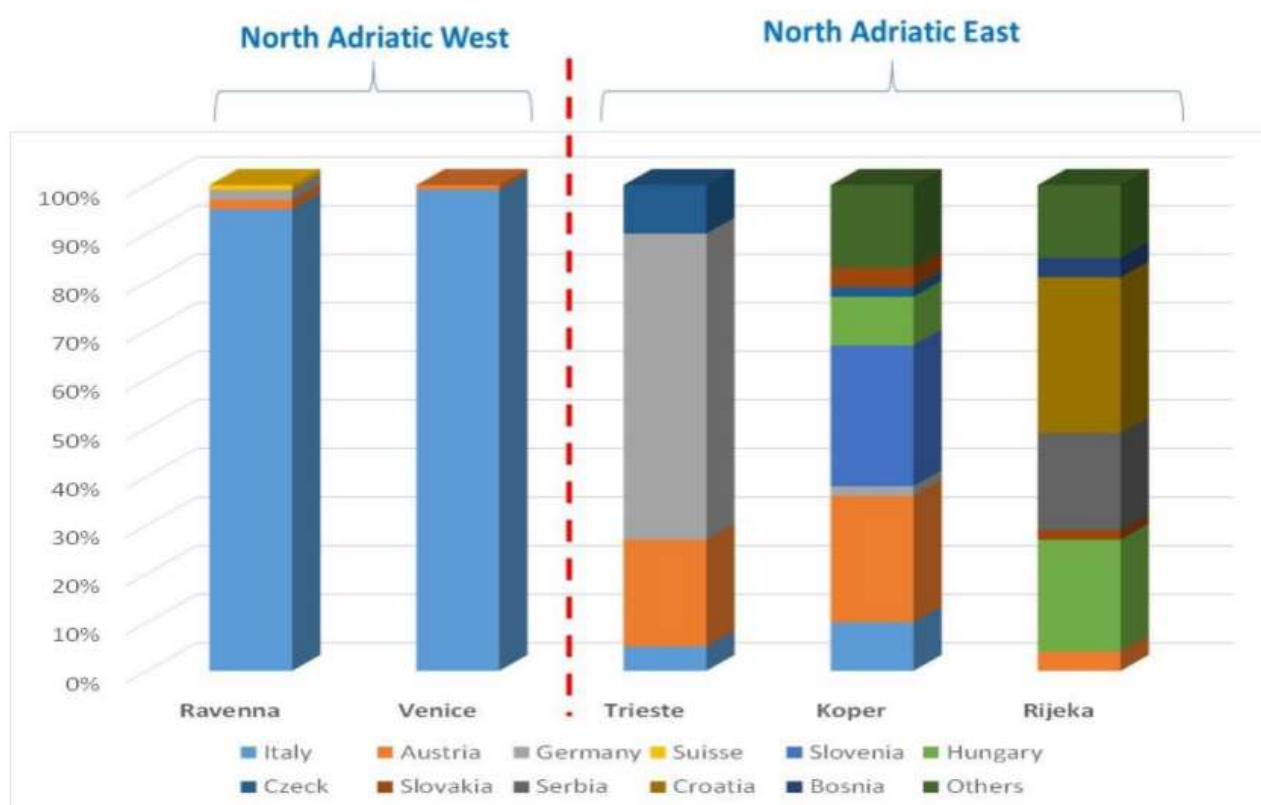


Figura 73: quote di mercato servibili attraverso i porti del NAPA. (fonte: sito NAPA)

⁶⁰ Il sistema onshore/offshore è attualmente stato messo da parte col cambio al vertice della AP di Venezia. Il caso è in fase di studio dato che ad oggi investimenti cinesi sono già stati fatti convergere nel porto e un abbandono del progetto causerebbe un forte danno d'immagine di portata internazionale



Figura 74: Posizionamento e mercati contendibili dai porti del NAPA (fonte: Università di Lubiana)

Grazie a questi vantaggi geografici ed alla strategia della cooptation i porti del NAPA sono riusciti raggiungere un miglioramento della performance nella movimentazione del comparto container pari a circa un +100% dal 2007 al 2016. In meno di 10 anni infatti si è passati da circa un milione di TEU a più di due milioni di TEU/anno. Tale performance è dovuta grazie alla sottrazione di quote di mercato ai danni dei porti del Northern Range (Notteboom, 2010). Le migliori performance fortificate anche grazie ai fondi europei per il miglioramento e l'investimento in strutture portuali ed infrastrutture di collegamento ricollegabile alla TEN-T hanno fatto sì che anche Drewry in un report del 2016 arrivasse alla conclusione che la strada per Monaco di Baviera e quindi per il mercato mitteleuropeo passi proprio per Capodistria e Trieste. Ne consegue che negli ultimi anni i principali carriers e le più importanti alleanze hanno aumentato la loro presenza nella zona del NAPA facendo segnare un aumento dei traffici di container del +250% dal 2006. Gli investimenti a loro volta non hanno tardato ad arrivare: la polacca OT Holding detiene il 20% del terminal Luka di Rijeka, la MSC ha una partecipazione importante nel terminal container del porto di Trieste e la ICSTI (compagnia che opera anch'essa nei terminal) ha stipulato una joint venture per operare nel terminal Adriatic Gate del porto di Rijeka. Le quote di mercato interne al NAPA, riportate nella tabella mostrano come il porto di Capodistria detenga più del 40% del traffico dell'area portuale del NAPA.

Cargo type split in % of total	KOPER	VENICE	TRIESTE	RJEKA	NAPA-TOTAL
Dry bulk	35%	32%	1%	38%	17%
Liquid bulk	16%	35%	70%	0%	48%
Containers	37%	22%	11%	41%	20%
Ro-Ro	4%	3%	4%	0%	4%
Other/General cargo	7%	9%	13%	20%	11%

Tabella 2: Quote di mercato dei porti divise per tipologia di cargo. (fonte: Università di Lubiana)

Il modello della NAPA è stato preso ad esempio anche in altre regioni (oltre che in un certo senso anche dalla riforma della portualità e della logistica del 2016) ad esempio è stato firmato un Memorandum of Understandings nell'area del Mar Nero occidentale i cui porti di Odessa, Varna, Burgas e Costanza hanno iniziato le negoziazioni sulla creazione di una organizzazione sulla base del NAPA al fine di unire gli sforzi e stabilire obiettivi comuni, collaborazione nella promozione del sistema e fronte comune nelle sedi europee. Ad ogni modo se la NAPA vorrà dimostrarsi competitiva con i porti del nord il target da raggiungere sarebbe una movimentazione di 6 milioni di TEU/anno entro il 2030, anno in cui dovrebbe essere completata la rete core della TEN-T che diverrebbe il principale alleato della NAPA in ottica di un ribilanciamento portuale fra nord e sud Europa. La soglia dei sei milioni di TEU passa da obiettivo a vera necessità per la sopravvivenza della competitività del sistema portuale se consideriamo che comunque, nonostante i trend positivi e l'interferenza del sistema ferroviario nei trasporti, le principali rotte riguardano ancora quasi esclusivamente i porti del nord. Per raggiungere la soglia critica dei 6 milioni di TEU potrà essere raggiunta solo se saranno predisposte basi infrastrutturali in tutti e cinque i porti coinvolti aumentando sia l'attrattività del singolo che dell'intero sistema. Passiamo quindi, per concludere all'approfondimento sugli investimenti infrastrutturali dei porti.

2. Miglioramento della dotazione infrastrutturale nella NAPA

Allo stato attuale delle cose nessuno dei porti della NAPA ha la capacità di gestire un traffico di 6 milioni di TEU/anno a causa di carenze infrastrutturali sia portuali, sia di

collegamento. La capacità portuale, il potenziale di supporto terrestre delle ferrovie di collegamento, gli spazi operativi delle banchine e il pescaggio (che può arrivare fino anche a 16 metri in una nave di grandi dimensioni) non permettono di raggiungere gli obiettivi prefissati, mettendo in pericolo la potenzialità di sfruttamento dei porti dei corridoi TEN-t che li interessano, con la conseguenza che tali opportunità potrebbero essere sfruttate da concorrenti quali ad esempio i porti spagnoli o del NR. Ne consegue che l'unica possibilità di questo sistema multi portuale è quella di attrezzarsi coordinando ed ampliando le proprie iniziative per far sì che ogni singolo porto sia in grado in futuro di servire navi con pescaggio di almeno 16-20 metri, migliorare gli spazi disponibili per lo sbarco delle merci (banchine) e far partire treni delle dimensioni allineate alla questione del gigantismo ferroviario (almeno di lunghezza pari a 750 mt.).

2.1 Capodistria

Il porto come unico accesso al mare della Slovenia è parte dell'interesse strategico nazionale. È un porto polifunzionale con specializzazione in traffici container e di automobili, ad oggi è il più importante porto della NAPA per movimentazione merci come abbiamo visto precedentemente. I progetti più importanti che hanno riguardato lo sviluppo dell'area portuale sono stati:

- Ingrandimento (per almeno 100 metri) del molo I adibito al traffico di container con aumento della capacità fino a 2 milioni di TEU/anno. Le migliorie del molo I comporteranno anche canali di navigazione che costeggeranno l'accesso al molo con una profondità di 15 metri e miglioramento delle strutture operative per aumentare l'efficienza delle operazioni di carico/scarico oltre che di svuotamento e stoccaggio.
- Ingrandimento del molo II per altri 350 metri. Il molo è adibito a rinfuse secche e liquide e uno spazio è dedicato allo stoccaggio di merci pesanti⁷
- Costruzione del molo III adibito ad attività multimodali
- Creazione del centro logistico retro portuale
- Creazione di una porta d'accesso per mezzi pesanti così da decongestionare il traffico nell'area esterna al porto

- Creazione di una nuova linea ferroviaria di collegamento fra porto e hinterland.

2.2 Trieste

Gli investimenti nell'area portuale di Trieste (alcuni visti nei paragrafi e capitoli precedenti) mirano ad incrementare la capacità di movimentazione del flusso di container e merci, aumentando l'offerta portuale e diversificandone i settori. Di interesse sono i nuovi terminal per il traffico container e RO-RO. I progetti che hanno riguardato e riguardano il porto sono:

- Realizzazione di un terminal con banchina di 600 metri e fondale da 14 metri, collegato alla grande viabilità e ad una linea ferroviaria;
- Proseguo del punto precedente con l'ampliamento e la creazione di altre banchine e piazzali attrezzati che costituiscono il molo VIII;
- Recupero dello stabilimento di Ferriera per utilizzo portuale;
- Costruzione di un terminal per traghetti, di un terminal per movimentazione container e deposito merci;
- Nuovo scalo ferroviario di Campo Marzio;

2.3 Rijeka

I progetti che riguardano il porto di Rijeka sono principalmente due: il primo prevede la costruzione di un terminal container sul molo Zagabria, il quale avrà una estensione di 25 ettari e sarà caratterizzato da una banchina da almeno 680 metri, fondali di 20 metri per accogliere le navi più grandi. Da questo terminal i container verranno smistati via ferrovia e via strada, in base anche al nuovo ampliamento ferroviario, mentre a livello stradale si considera un by-pass stradale che collega le principali arterie al porto in maniera diretta. Il secondo progetto riguarda l'Adriatic Gate ed in particolare il suo ingrandimento tramite:

- Estensione del molo per 328 metri con finalità di manipolazione e stoccaggio container;
- Realizzazione di un ingresso principale dotato di parcheggio per mezzi pesanti;

- Realizzazione di un terminal ferroviario con stazione di carico e scarico in uno scalo merci;
- Realizzazione di un magazzino per carico e scarico contenitori con reparto manutenzione e parcheggio per i mezzi adibiti alla movimentazione merci;

2.4 Ravenna

Quello di Ravenna è il porto fra quelli della NAPA che forse necessita di maggiori investimenti visti i limiti dovuti alla posizione del porto, del terminal container e dei fondali. Interventi su queste problematiche potrebbero permettere al porto di meglio servire mercati più ampi rispetto a quelli serviti attualmente. Nello specifico, gli investimenti principali riguardano:

- Operazioni per portare la profondità dei canali ad almeno 12 metri;
- Realizzazione in più fasi di un terminal container con una banchina di 1.000 metri e capacità iniziale di almeno 650.000 TEU/anno, dotato di nuove gru più efficienti;
- Realizzazione di un fascio di binari per il collegamento al nuovo terminal in grado di collegare Ravenna ai mercati del centro-sue Europa;

2.5 Venezia

Venezia merita forse un cenno particolare vista la vicinanza della realtà portuale a quella locale e visto il grande grado di innovazione nel principale progetto che riguarda il porto: la costruzione di una piattaforma d'altura che sarà parte di un sistema onshore-offshore che comunque teniamo a specificare nuovamente è stata rimessa in discussione e momentaneamente eliminata da progetti futuri con il cambio al vertice dell'Autorità Portuale di Venezia. Il progetto nasce dalla necessità causata dalla limitata accessibilità al porto e unendo innovazioni tecnologiche e di processo permetterà di creare una piattaforma in acque profonde almeno 20 metri che permetteranno l'accessibilità alle navi di ultima generazione e grazie alla distanza dal porto anche la salvaguardia dell'ecologia lagunare. Il sistema che si è pensato di utilizzare è quello di un primo

stoccaggio in altura, collegato a terra tramite delle chiatte semi-affondanti che in maniera continuativa viaggiano fra i due punti per liberare la banchina e predisporre in porto i container per la lavorazione. Ognuna di queste chiatte ha una portata di 320 TEU e l'operazione è completata con l'installazione di gru ad alta tecnologia che in maniera automatica e con la massima efficienza permessa dal progresso tecnologico scaricano le navi e caricano le chiatte. Il sistema ha due vantaggi: il primo è che permetterà l'estromissione dalla laguna del traffico petrolifero, cosa che si cercava di ottenere da molto tempo. In secondo luogo, permetterà di sfruttare al meglio tutti i vasti spazi a terra e i collegamenti ferroviari e fluviali di cui il porto è ben fornito grazie all'eredità dello sviluppo dell'industria pesante di Marghera e grazie anche ai nuovi progetti per i collegamenti fluviali lungo l'asta del po' i cui entra in gioco anche la TEN-T che ne ha recepito la necessità per fare da arco di collegamento nella rete core. Il sistema non avrebbe solo effetti locali a livello del porto, ma permetterebbe di raggiungere benefici anche a livello regionale grazie alla valorizzazione dei retro porti situati nei crocevia logistici di Padova e Verona, valorizzare il sistema di movimentazione fluviale interno, migliorare l'immagine del sistema portuale italiano grazie ad uno scalo ad alto contenuto di innovazione, creare un porto rifugio per navi anche molto grandi qualora queste necessitassero di riparazioni urgenti o le condizioni metereologiche rendessero difficile la navigazione ed in fine permetterebbe di raggiungere gli obiettivi in termini di traffico che la NAPA si è posta e che valorizzano l'implementazione della TEN-T.

Nello specifico questo sistema innovativo prevede:

- Una diga foranea che protegga le infrastrutture d'altura (terminal petrolifero, terminal container e porto rifugio);
- Infrastrutture terra (depositi, terminal container e terminal petrolifero, magazzini di stoccaggio);
- I collegamenti offshore/onshore per i container tramite le chiatte semi-affondanti e del petrolio tramite una pipeline sub lagunare;
- Collegamenti stradali e ferroviari del porto verso le reti TEN-T;

La figura 75 illustra al meglio la posizione della struttura d'altura, il suo funzionamento e il collegamento verso la rete.

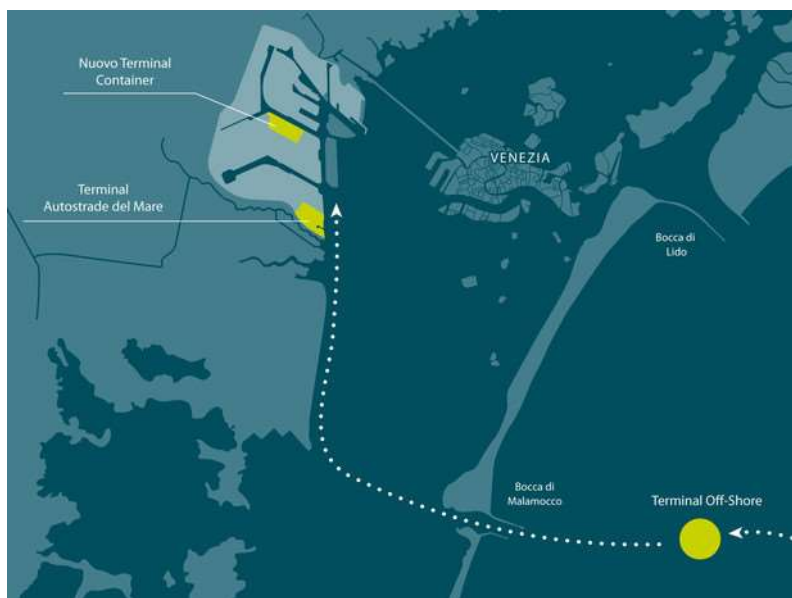


Figura 75: mappa del funzionamento del nuovo sistema portuale. (fonte: <https://dstandish.com/2012/09/24/innovative-offshore-platform-to-develop-venices-port/>)

Con questa review dei progetti dei porti della NAPA concludiamo questa terza ed ultima parte riguardante la valutazione su come il sistema logistico in Unione Europea stia rispondendo alle necessità di un commercio i cui volumi si cresceranno sempre più anche grazie ad iniziative quali la BRI. In particolare abbiamo visto che nuove sfide si avvicinano per l'Europa (dal fronte dei collegamenti ferroviari) e per l'Italia ed il Mediterraneo (dal fronte marittimo).

CONCLUSIONI

Giunti a questo punto è ora di provare a trarre delle conclusioni sulle dinamiche mondiali e locali tenendo in considerazione tutto ciò che è stato detto e visto nelle tre parti che compongono questo elaborato. Fare delle considerazioni su una iniziativa così recente e con un grado di avanzamento che la vede ancora nelle sue fasi iniziali certo non è cosa facile, ma si può comunque tentare di trarre qualche conclusione. Iniziando proprio dalla Cina, quello che possiamo dire su questo grande paese è che nell'arco di un periodo relativamente breve è riuscita ad affermarsi come una delle principali economie mondiali e nonostante la peggiore crisi finanziaria ha saputo continuare a crescere economicamente e a livello internazionale. Un cambio della politica estera del paese ha fatto sì che questo cercasse nuove potenzialità all'estero per i suoi prodotti fino ad arrivare ad un vero e proprio cambio del pattern di crescita che sposta il focus dalle esportazioni allo sviluppo della domanda interna. Un secondo cambiamento che forse è anche più radicale è la decisione di passare da una produzione ad alta intensità di fattore lavoro di bassa qualità ad una produzione basata sull'innovazione, di maggior qualità e con un valore aggiunto più elevato. L'innovazione ha assunto un ruolo prominente tanto che la Cina ha iniziato a imporre dei veri e propri standard qualitativi come accade ad esempio nel settore della High Speed Rail. Questo ci porta a pensare che se questo cambio di paradigma non sarà recepito per tempo, in particolare dalla società imprenditoriale nazionale con particolare riferimento alle PMI, superando i vecchi stereotipi che vedono nella Cina un paese produttore solo di beni di bassa qualità, non solo rischiamo di perdere delle opportunità di investimento in nuovi mercati ma ben peggio rischiamo di veder eroso anche il nostro vantaggio in termini qualitativi senza nemmeno rendercene conto. Sarebbe necessario che la politica anche locale facesse sue queste necessità e permettesse di rendere note queste informazioni alla rete di PMI che caratterizzano specialmente il nord del paese. Per quel che riguarda la BRI in se possiamo dire che rischia di risultare come un progetto che potrebbe non portare a nulla a causa di elementi contestuali quali il mutato panorama geopolitico che vede un forte

attrito con la globalizzazione ed una sempre maggior chiusura oltre ad una ridefinizione del ruolo internazionale delle grandi potenze mondiali, a causa di rivalità e ostruzionismo interno ed a causa di instabilità politica, sociale ed economica che caratterizzano molte aree lungo l'area BRI. D'altro canto, se il progetto andasse a buon fine negli anni a venire potremmo assistere alla creazione di un numero enorme di mercati potenziali che sperimenterebbero repentini tassi di crescita, fornendo opportunità più che valide per investimenti delle imprese sia cinesi sia europee. Tutto ciò potrebbe eventualmente comportare per tutti quei PVS e quelle economie in transizione l'uscita dalla povertà ed il miglioramento della qualità di vita per miliardi di persone oltre a dare nuova verve alla crescita economica mondiale. Le infrastrutture, come giustamente intuito dalla Cina, potrebbero essere l'elemento che generando externalità positive e aumentando la connettività permetterà un nuovo impeto dell'ondata della globalizzazione sotto però ad uno schema amministrativo, funzionale e di pensiero diverso rispetto al passato passando da uno schema occidentale ad uno sino-centrico. Riguardo al settore trasporti in Unione Europea possiamo dire che sicuramente questo sarà il settore che dalla BRI potrebbe ricevere le maggiori opportunità sia a livello di infrastrutture che di logistica, tutto ciò in termini multimodali perché come abbiamo visto la BRI non riguarda solo i porti ma sarà fonte di sfide soprattutto per il sistema ferroviario europeo. L'UE dal canto suo non è rimasta impassibile ai cambiamenti dei pattern del commercio estero arrivando a rivalutare il progetto della connettività interna passando da una finalità di esclusivo completamento del mercato unico a strumento di collegamento del mercato europeo in un'ottica di ampio raggio nel tentativo di far convergere ed inserire l'economia del vecchio continente con quella mondiale. Il sistema TEN-T sembra già ben strutturato sulla carta non necessita, per ora di ulteriori aggiornamenti. L'unico settore che dovrà abituarsi ex novo a standard correnti è quello ferroviario, ma è chiaro che questo percorso richiede un tempo fisiologico di adattamento. La TEN-T combinata alla BRI dà delle enormi opportunità specialmente al nostro paese che ha un mercato interno debole, si basa per lo più sull'export e gode di una posizione strategica nella planimetria della MSR. La tradizione portuale e la posizione geografica supportate dagli investimenti infrastrutturali della rete core della TEN-T permetteranno di superare colli di bottiglia come i valichi alpini e l'obsolescenza infrastrutturale che ad oggi hanno costituito più di

un problema per la competitività dei nostri porti e delle nostre imprese nell'ottica del commercio intra-europeo. Sarà proprio grazie a fattori contestuali come la TEN-T, i flussi commerciali generati dalla BRI e lo spostamento della geografia manifatturiera in Unione Europea a creare un importante stimolo alla crescita economica nazionale, a patto che come è lecito pensare stia accadendo avevo presente la riforma della portualità le classi dirigenti sappiano cogliere i punti e capire le potenzialità che queste nuove dinamiche comunitarie mondiali comportano e comporteranno.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

- A. Amighini. China's Belt and Road: A Game Changer?, Milan: ISPI, 2017
- Adel Abdel Ghafar. Toward a Recalibration of EU-North Africa Relations. Doha, Brooking Institution 2017
- AIIB PRESENTATION. Asian Infrastructure Investment Bank. 2018
- Alexander Cooley. The Emerging Political Economy of OBOR A REPORT OF THE CSIS SIMON CHAIR IN POLITICAL ECONOMY OCTOBER 2016 The Challenges of Promoting Connectivity in Central Asia and Beyond. Washington, CSIS 2016
- Barbara Woodward, Stephen Phillips. One Belt One Road: A role for UK companies in developing China's new initiative. Londra, CBBC 2015
- China Economic Information Service. Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative. 2018
- Dr. Denise PREVOST, Dr. Leïla CHOUKROUNE, Rogier CREEMERS, Dr. Jean-François HUCHET. RELAZIONI COMMERCIALI UE-CINA. Bruxelles, DIREZIONE GENERALE DELLE POLITICHE ESTERNE DELL'UNIONE, 2011
- Enza Roberta Petrillo. Russian foreign policy towards the Balkans: which perspective?. Milano, ISPI 2013
- Fabio Indeo. The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: the impact of the Sino-Russian geopolitical strategies in the Eurasia region. Maastricht, MSM 2016
- Francis Lok-Wing Yee. ECONOMIC AND URBAN CHANGES IN THE SHENZHEN SPECIAL ECONOMIC ZONE, 1979-1986. 1992
- François Godement. China Analysis: China's neighbourhood policy. London: Asia Centre 2014
- Frank Frost. Directions in China's foreign relations. Implications for East Asia and Australia. Canberra, Dept. of Parliamentary Services 2005
- HKTDC RESEARCH Shenzhen (Guangdong) City Information. Hong Kong, HKTDC 2017
- HKTDC RESEARCH. China (Guangdong) Pilot Free Trade Zone. Hong Kong, HKTDC 2017
- HKTDC RESEARCH. The Belt and Road Initiative. Hong Kong, HKTDC 2018
- IMF PUBLICATION SERVICES. ARTICLE IV CONSULTATION—PRESS RELEASE; STAFF REPORT; AND STATEMENT BY THE EXECUTIVE DIRECTOR FOR THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. Washington, IMF 2017
- IMF PUBLICATION SERVICES. EURO AREA POLICIES 2017 ARTICLE IV CONSULTATION—PRESS RELEASE; STAFF REPORT; AND STATEMENT BY THE EXECUTIVE DIRECTOR FOR MEMBER COUNTRIES. Washington, IMF 2017
- Janusz Bugajski, Margarita Assenova. EURASIAN DISUNION Russia's Vulnerable Flanks. Washington, The Jamestown Foundation 2016

- Jean-Marc F. Blanchard & Colin Flint. The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. 2017
- Jiahui Chen. The Rise of Shenzhen – Since 1979. Wisconsin, School of Lawrence University 2017
- Kristijan Stamatović, Peter de Langen, Aleš Groznik. Port cooperation in the North Adriatic ports. Lubiana 2018
- Li Hao. Development of the Shenzhen Special Economic Zone. China, National People's Congress
- M. Královičová M. Žatko. One belt one road initiative in Central Asia: implications for competitiveness of Russian economy. Maastricht, MSM 2016
- Martin A. Weiss. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). 2017
- Massimo DEANDREIS, Alessandro PANARO, Michele ACCIARO, Anna Arianna BUONFANTI, Onno DE JONG, Olimpia FERRARA, Bart KUIPERS, Zhao NAN, Dario RUGGIERO, Giuseppe RUSSO, Liu WEIRONG. Italian Maritime Economy Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta. SRM 2017
- Matthew Funaiolo, Jonathan Hillman. China's Maritime Silk Road Initiative. Washington, CSIS 2018
- Michael D. Swaine. Chinese Views and Commentary on Periphery Diplomacy. Washington, Hoover Institution 2014
- Michael Emerson. Towards a Greater Eurasia: Who, Why, What, and How?. Astana, 2013
- Moonis Ahmar. Strategic Meaning of the China-Pakistan Economic Corridor. Karachi 2015
- Nicholas Szechenyi, Michael J. Green. China's Maritime Silk Road Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region. Washington, CSIS 2018
- Paolo Costa, Maurizio Maresca. Il futuro europeo della portualità italiana. 2013
- Paul Stronski, Richard Sokolsky. THE RETURN OF GLOBAL RUSSIA An Analytical Framework. Washington, Carnegie Endowment for International Peace 2017
- Peter Cai. Understanding China's Belt and Road Initiative. Australia, Lowy institute 2017
- Plamen Tonchev. China's Road: into the Western Balkans. Parigi, ISS 2017
- Prof. Dr. Nikolaus Wolf, Felix Mihram Myriel, Frische. Perspectives on Economic Integration between the EU and North Africa: Investments, Reforms, Partnership. Berlino, Humboldt Universität zu Berlin
- Rachel MIU, CHONG Tjen-San, Chris LEUNG. One Belt, One Road Moving Faster Than Expected. Singapore, Asian Insights Office 2017
- Steer Davies Gleave: Bianca COSENTINO, Dick DUNMORE, Simon ELLIS, Alberto PRETI, Davide RANGHETTI, Clémence ROUTABOUL. Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport. Bruxelles, Directorate-General for International Policies 2018
- XIANGMING CHEN, TOMAS DE' MEDICI. THE "INSTANT CITY" COMING OF AGE: China's Shenzhen Special Economic Zone in Thirty Years. Hartford, Trinity College 2009
- Žarko Koboević, Željko Kurtela, Srđan Vujičić. The Maritime Silk Road and China's Belt and Road Initiative Dubrovnik 2018

SITOGRAFIA:

- <http://bruegel.org/2018/03/the-economic-ties-that-bind-the-western-balkans-and-the-eu/>
- <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/Facts-and-Figures/Shenzhen-Guangdong-City-Information/ff/en/1/1X000000/1X09VT4H.htm>
- <http://data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=E0103>
- http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics
- http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Globalisation_patterns_in_EU_trade_and_investment
- http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods
- <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20180109-1?inheritRedirect=true>
- http://english.sz.gov.cn/sp/201709/t20170913_8678202.htm
- <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Country=CN>
- <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Country=CA>
- http://stat.wto.org/CountryProfiles/E28_e.htm
- <http://www.geogsci.com/article/2014/1009-637X/22964>
- <http://www.kinibiz.com/story/world-biz/139151/investors-urged-to-tap-into-greater-mekong-subregion.html><https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>
- <http://www.kinibiz.com/story/world-biz/139151/investors-urged-to-tap-into-greater-mekong-subregion.html>
- <https://comtrade.un.org/labs/dit-trade-vis/?reporter=826&type=C&year=2016&flow=2&commodity>
- <https://eng.vidaiyilu.gov.cn/>
- https://europa.eu/european-union/about-eu/history_it
- <https://tradingeconomics.com/china/consumer-spending>
- <https://warontherocks.com/2017/11/unexpected-regional-player-balkans-china/>
- <https://warontherocks.com/2017/11/unexpected-regional-player-balkans-china/>

- <https://worldview.stratfor.com/article/southeast-asia-notch-chinas-belt-and-road-initiative>
- [https://www.ecfr.eu/publications/summary/blue china navigating the maritime silk road to europe](https://www.ecfr.eu/publications/summary/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe)