

OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE

Cina - Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta

n. 132 - maggio 2017

Approfondimenti

a cura di T.wai (Torino World Affairs Institute)

Approfondimento a cura del Torino World Affairs Institute (T.wai) su

Cina - Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta

a cura di Andrea Ghiselli ed Enrico Fardella

Indice

Executive Summary	5
La "Belt and Road Initiative"	6
L'origine e il significato della BRI	10
L'attuazione della BRI.....	11
La regione mediterranea e la BRI	15
Energia	17
Commercio, infrastrutture e logistica.....	22
Sicurezza	28
Conclusioni	33

Executive Summary

La “Belt and Road Initiative” (BRI) o “One Belt One Road” (OBOR) è l’ambizioso progetto di politica industriale e finanziaria transnazionale presentato da Xi Jinping, Presidente della Repubblica Popolare Cinese e Segretario generale del Partito Comunista Cinese, nell’autunno del 2013. Principalmente rivolto al continente eurasiatico, esso coinvolge ufficialmente 65 paesi (Cina compresa) nei quali si concentrano quasi il 30% della ricchezza e oltre il 60% della popolazione mondiale. Tra questi figurano 9 membri dell’Unione Europea: Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovenia. La BRI è tuttavia ormai la cornice entro la quale agenzie governative, imprese (di Stato e non) e centri di ricerca cinesi interagiscono tra loro nel coltivare relazioni in una varietà di campi anche con paesi non ufficialmente parte dell’iniziativa, Italia inclusa.

Sebbene la BRI venga presentata come un progetto internazionale, per comprenderne appieno le finalità è necessario contestualizzarla rispetto alle logiche della politica interna del paese, seguendo una traiettoria che dall’interno muove verso l’esterno.

La BRI si presenta così, anzitutto, come vettore di una più ampia strategia volta alla realizzazione del “Sogno Cinese” (*zhongguo meng* 中国梦), ossia il rinascimento della nazione cinese attraverso lo sviluppo di una società “moderatamente prospera” entro il 2021 – centenario della costituzione del Partito Comunista Cinese (RPC) – e la costruzione di un paese “forte e ricco” entro il 2049 – centenario della fondazione della Repubblica Popolare Cinese. Per raggiungere questi ambiziosi traguardi, Pechino punta su due strumenti: il piano “Made in China 2025”, per rendere la Cina leader globale nello *smart manufacturing*, e – appunto – la BRI, per riorganizzare il controllo delle *supply chains* globali in funzione degli interessi di Pechino.

Anche se gli elementi che la compongono riprendono politiche e idee precedenti, la Belt and Road Initiative rappresenta il primo vero tentativo da parte cinese di concepire organicamente un disegno di integrazione dell’ordine globale in chiave sino-centrica. Pur essendo presentata come una “piattaforma” aperta e partecipativa, è evidente che la BRI riserva infatti alla Cina quantomeno un ruolo di *primus inter pares*.

In questo disegno, la maggiore connettività nel continente eurasiatico dovrebbe essere favorita da una riorganizzazione della “Going out strategy” cinese, ossia della proiezione economico-finanziaria della Cina verso l’esterno lungo alcune specifiche direttrici: la “Belt”, costituita da sei corridoi terrestri che, partendo dalla Cina, attraversano l’Asia centrale per raggiungere il cuore dell’Europa, e la “Road”, la rotta marittima che collega gli hub portuali cinesi con l’Oceano Indiano e il Mediterraneo, passando attraverso gli stretti di Malacca e di Suez.

In termini di volumi, la componente marittima – con le relative infrastrutture logistiche – risulta più rilevante all’interno del progetto rispetto ai corridoi continentali, imperniati sullo sviluppo dei collegamenti ferroviari. In questa cornice il Mediterraneo, in quanto punto di approdo della “Road”, acquisisce nuova salienza strategica.

A ciò si accompagnano l’approfondirsi dell’interdipendenza tra la Cina e i paesi produttori di idrocarburi della regione e la crescita degli investimenti cinesi in infrastrutture e zone economiche speciali, dinamiche che generano evidenti implicazioni di sicurezza, sollecitando una crescente proiezione militare della RPC tra Medio Oriente e Africa settentrionale. Nonostante ciò, occorre rilevare come in Cina manchi tuttora un’adeguata conoscenza del

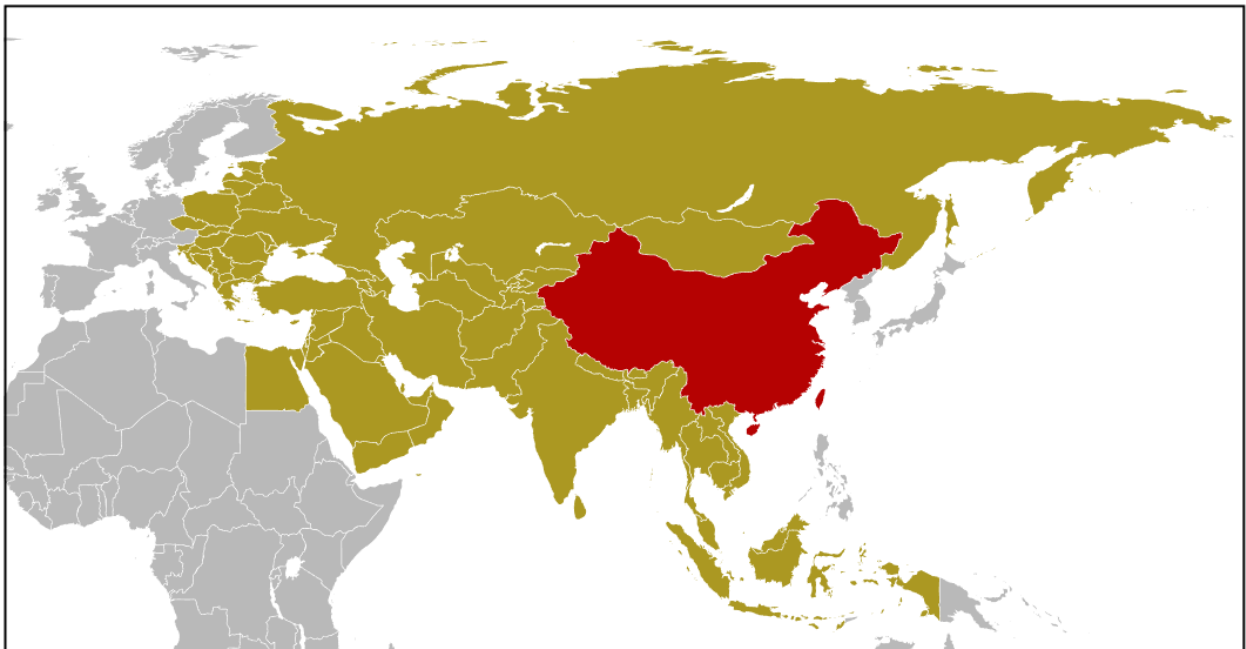
Mediterraneo: i paesi che vi si affacciano rientrano nella giurisdizione di due diversi dipartimenti del Ministero degli Esteri, circostanza che non favorisce una visione organica della regione, e gli studi di area negli ultimi decenni si sono sviluppati poco.

La “Belt and Road Initiative”

La “Belt and Road Initiative” (BRI) o “One Belt One Road” (OBOR) è il progetto di punta della politica estera del Presidente della RPC e Segretario del Partito Comunista Cinese Xi Jinping, presentato nell’autunno del 2013 durante due visite ufficiali in Kazakistan e Indonesia.

Formalmente l’iniziativa si propone di favorire l’integrazione eurasiatica attraverso lo sviluppo di infrastrutture funzionali alla crescita dei mercati locali e all’incremento degli scambi commerciali.

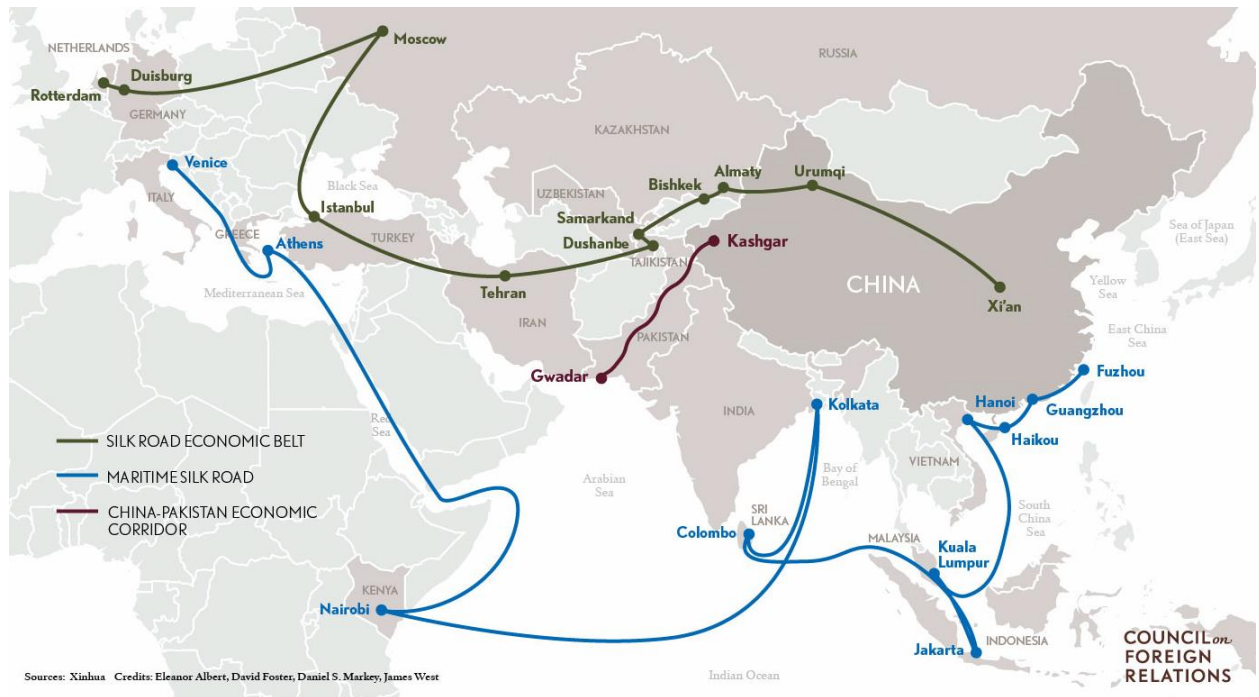
L’iniziativa coinvolge ufficialmente 65 paesi (Cina compresa) (Fig. 1) nei quali si concentra quasi il 30% della ricchezza e più del 60% della popolazione mondiale. Tra questi figurano 9 membri dell’Unione Europea: Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovenia. La BRI è tuttavia ormai la cornice entro la quale agenzie governative, imprese (di Stato e non) e centri di ricerca cinesi interagiscono tra loro nel coltivare relazioni in una varietà di campi anche con paesi non ufficialmente partecipi dell’iniziativa, Italia inclusa.



1 - I paesi ufficialmente considerati parte della BRI. Fonte: elaborazione T.wai.

Sebbene la BRI venga presentata come una “piattaforma” aperta e partecipativa è evidente che la Cina riserva a se stessa un ruolo quantomeno di *primus inter pares*. In questo disegno,

l'integrazione – o, secondo una dicitura più soft, la maggiore connettività – nel continente eurasiatico dovrebbe essere favorita da una riorganizzazione della “Going out strategy” cinese, ossia della proiezione economico-finanziaria della Cina verso l'esterno lungo alcune specifiche direttrici: la “Belt”, costituita dai sei corridoi terrestri che dalla Cina attraversano l'Asia centrale per raggiungere il cuore dell'Europa, e la “Road”, la rotta marittima che collega gli hub portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo passando attraverso gli stretti di Malacca e di Suez (Fig. 2).



2 - Le "Vie della Seta" della Cina. Fonte: Council on Foreign Relations.

Questa razionalizzazione sembra avere due obiettivi. Sul fronte interno prosegue e rafforza l'impegno del governo cinese nel favorire lo sviluppo e la sicurezza delle province occidentali più arretrate e turbolente – Xinjiang in primis –, trasformandole in snodi strategici dei corridoi eurasiatici. All'esterno punta a riorganizzare le *supply chains* globali in modo funzionale agli interessi di Pechino.

La BRI non costituisce dunque un disegno del tutto nuovo nelle sue componenti. Essa riprende, amplifica e sistematizza in chiave retorico-diplomatica le politiche avviate dal governo centrale cinese e da alcune province di confine già alla fine degli anni '90, a partire dalla “Great Western Development Strategy” –concepita per favorire lo sviluppo delle province occidentali (Fig. 3) –, e le coniuga con progetti di sviluppo infrastrutturale eurasiatici già esistenti come la Trans-Asian Railway (TAR) (Fig. 4), la rete ferroviaria e stradale progettata dalle Nazioni Unite negli anni '60, e la "New Silk Road Initiative" lanciata da Hillary Clinton nel 2011 per stabilizzare l'Afghanistan attraverso progetti di integrazione economica regionale (Fig. 5).

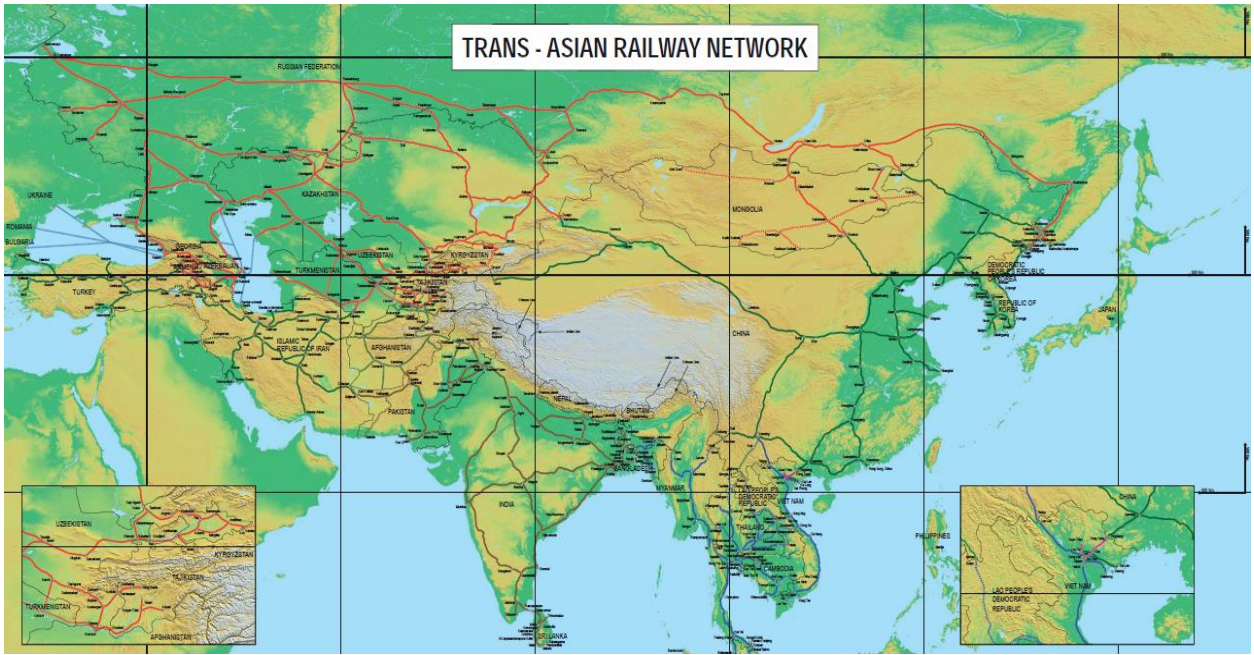
La novità della BRI rispetto a tali precedenti iniziative risiede nella sua dimensione: si tratta infatti del progetto di politica infrastrutturale e industriale transnazionale più ambizioso della storia di questa ampia regione.

La vastità del disegno riflette a sua volta il nuovo globalismo sino-centrico di Pechino, linea che segnala quanto meno un cambio di passo nella politica estera cinese. Un orientamento più o meno marcatamente sino-centrico caratterizza da sempre lo sguardo della Cina sul mondo, ma solo oggi, con il tramonto delle potenze egemoniche tradizionali e in ragione della nuova forza acquisita dal paese, si aprono gli spazi necessari a tradurre questo orientamento in un disegno organico e strutturato, che sta portando Pechino al centro della politica e dell'economia internazionale.

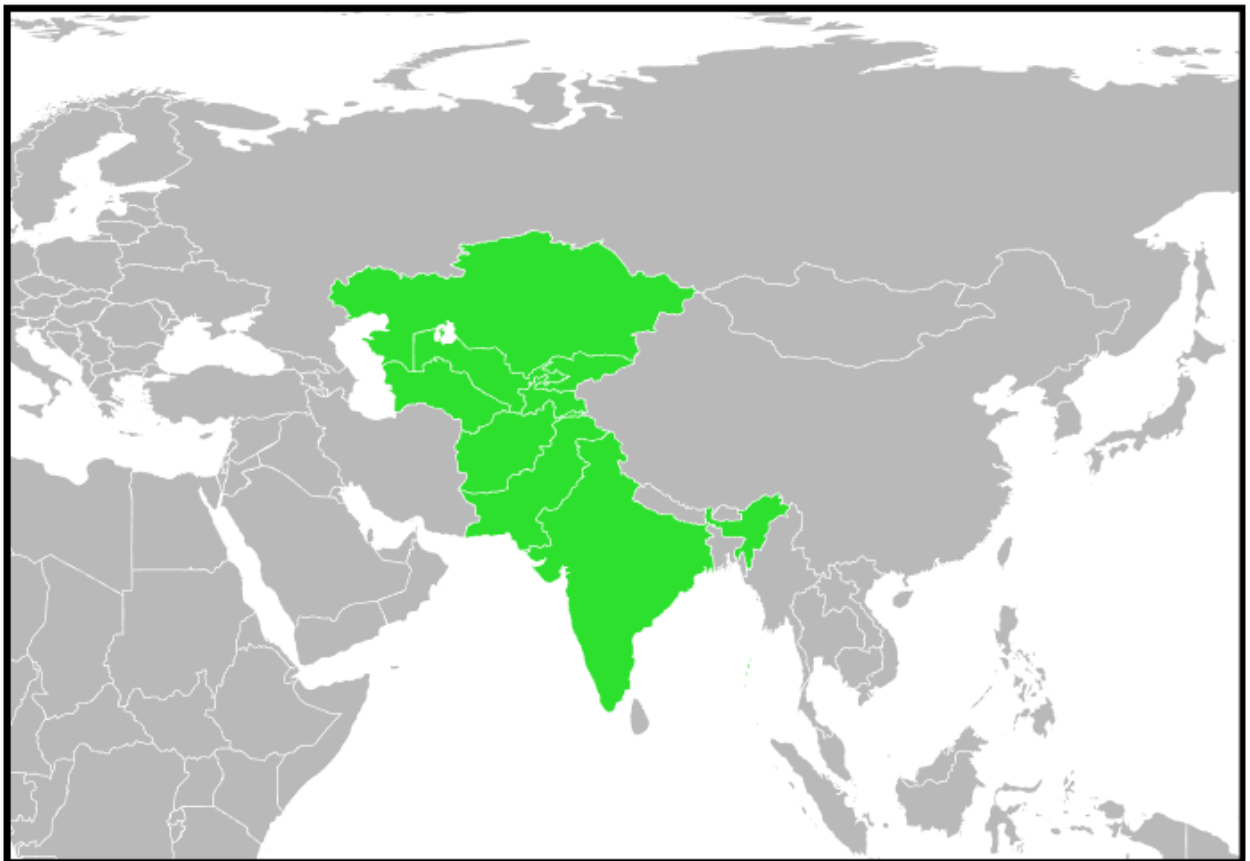
La BRI non è dunque che il segno più evidente di una nuova proiezione globale della Cina: secondo molti osservatori, il primo vero tentativo di proselitismo politico-economico cinese ad ampio spettro nel mondo post-ideologico.



**3 - Province interessate dalle politiche della "Great Western Development Strategy".
Fonte: elaborazione T.wai.**



4 - Mappa della TAR aggiornata al 2016. Fonte: UNESCAP.



5 - Paesi inclusi nel progetto "Silk Road" proposto dall'allora Segretario di Stato USA Hillary Clinton nel 2011. Fonte: elaborazione T.wai.

L'origine e il significato della BRI

Sebbene la BRI venga presentata come un progetto internazionale, per comprenderne appieno le finalità è necessario contestualizzarla rispetto alle logiche della politica interna del paese, seguendo una traiettoria che dall'interno muove verso l'esterno.

La BRI si presenta così anzitutto come vettore di una più ampia strategia volta alla realizzazione del “Sogno Cinese” (*zhongguo meng* 中国梦), ossia il rinascimento della nazione cinese attraverso lo sviluppo di una società "moderatamente prospera" entro il 2021 – centenario della costituzione del Partito Comunista Cinese – e la costruzione di un paese "forte e ricco" entro il 2049 – centenario della fondazione della Repubblica Popolare Cinese.

Per raggiungere questi ambiziosi traguardi Pechino punta su due strumenti. Oltre alla BRI, appare centrale il progetto “Made in China 2025”, ideato per trasformare il paese nel futuro leader della nuova rivoluzione industriale 4.0, incentrata sullo “smart manufacturing”. L'obiettivo è sostituire le tecnologie straniere con quelle autoctone, prima nel mercato interno e poi progressivamente anche in quello internazionale.¹

In sintesi, la realizzazione del “Sogno Cinese” prevede l'implementazione in parallelo di due strategie. Puntare innanzitutto su “Made in China 2025” per prevalere sulla concorrenza straniera nei settori tecnologici e nei network produttivi di punta in Cina attraverso acquisizioni di aziende strategiche all'estero, trasferimento tecnologico e investimenti massicci nella ricerca. Al contempo, riorganizzare le *supply chains* grazie agli strumenti politici e istituzionali sviluppati nel contesto della BRI, influenzando così il funzionamento dell'economia globale.

Come ha scritto l'ex Vice ministro degli Esteri cinese He Yafei (何亚非), la globalizzazione neoliberista sta per essere travolta dalla marea del populismo: la reazione dei popoli alle tremende diseguaglianze e alle crescenti dicotomie (di marxiana memoria) tra capitale e lavoro prodotte dalla *governance* occidentale.² Il modello cinese, sia politico sia economico, si è dimostrato invece, secondo il diplomatico cinese, ben più resiliente di fronte alla crisi economica e più efficace nel ridurre la povertà e promuovere lo sviluppo. Sarà dunque la Cina – secondo He Yafei – con il suo modello vincente e un nuovo paradigma di sviluppo più inclusivo ed equilibrato, a guidare la nuova globalizzazione.

La BRI è la manifestazione più evidente di questa nuova versione del paternalismo globalista cinese. Come afferma lo stesso preambolo del suo “statuto” ufficiale, presentato nel marzo del 2015 dal governo cinese, la BRI è infatti un “impegno solenne che recherà beneficio a tutti i popoli del pianeta”.³

Per certi versi pare palesarsi un ritorno del concetto di “*Tianxia*” (“Tutto ciò che è sotto il cielo”, 天下), la tradizionale visione cinese dell'ordine mondiale ispirata a un sistema di

¹ Jost Wubekke e altri, "Made in China 2025", *MERICs Papers on China*, No.2 (dicembre 2016), https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/MPOC/MPOC_Made_in_China_2025/MPOC_No.2_MadeinChina_2025.pdf.

² He Yafei, "Globalization isn't doomed. It's evolving, with China as a leader", *Huffington Post*, 4 gennaio 2017, http://www.huffingtonpost.com/entry/globalization-china-leader_us_586bcee0e4b0d9a5945c8b2a.

³ "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", Commissione per lo Sviluppo e le Riforme della Repubblica Popolare Cinese, Ministero degli Affari Esteri della Repubblica Popolare Cinese, Ministero del Commercio della Repubblica Popolare Cinese, Pechino, 28 marzo 2015. http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

governance “cosmopolita”, che travalica i confini geografici ed etnici. Questo riferimento filosofico sta tornando in auge a Pechino grazie al lavoro di Zhao Tingyang (赵汀阳), intellettuale di punta del dipartimento di filosofia dell’Accademia Cinese delle Scienze Sociali. Il mondo, secondo Zhao, non è maturato in un’entità organica, ma vive ancora in uno stato hobbesiano di conflitto perenne. È dunque imperativo creare un sistema istituzionalizzato che promuova il benessere universale e non solo quello dei paesi più potenti. La Cina, grazie alla sua tradizione di pensiero, possiederebbe la ricetta ideale.

In realtà, come rilevano diversi osservatori, più che un ordine post-egemonico la versione contemporanea del *Tianxia* secondo Zhao appare piuttosto un tentativo di aggiornamento dell’egemonia imperiale cinese fondato sul dissolvimento dei confini concettuali che separano le nozioni di impero, globalizzazione, nazionalismo e spirito cosmopolita.⁴

Il recente intervento di Xi Jinping al forum di Davos è stato il battesimo ufficiale di questa nuova vocazione globale di Pechino, di cui la BRI è la perfetta rappresentazione: il primo vero tentativo da parte cinese di concepire organicamente un disegno di integrazione della fisionomia dell’ordine globale in chiave sino-centrica.

L'attuazione della BRI

Secondo la prassi consolidata, il processo di policy-making a Pechino inizia con un’indicazione generale da parte del Presidente della RPC e Segretario Generale del Partito Comunista Cinese, che viene in seguito tradotta in politiche specifiche dai vari organi del Consiglio di Stato e del Partito.

Nel caso della BRI il processo di incubazione si è prolungato. Dopo essere stata lanciata nel 2013, per tutto il 2014 l’iniziativa è rimasta a uno stadio embrionale e solo nel 2015, dopo la pubblicazione di un apposito *White Paper* da parte del Consiglio di Stato cinese, la macchina burocratica si è messa in moto.

Nel 2015 il Presidente Xi ha costituito in seno al Partito un comitato speciale per l’implementazione della BRI – “Advancing the development of the One Belt One Road Leading Group” (*tuijin 'yi dai yi lu' jianshe lingdao xiaozu*, 推进‘一带一路’建设工作领导小组) – guidato da Zhang Gaoli (张高丽), uno dei potenti sette membri del Comitato Permanente del Politburo del Partito, e composto da figure di spicco del Partito, tra cui Yang Jiechi (杨洁篪), il Consigliere di Stato architetto della politica estera di Pechino, Wang Huning (王沪宁), il teorico ufficiale del “Sogno Cinese” promosso dallo stesso Xi, Yang Jing (杨晶) Vice-premier, il più alto rappresentante delle minoranze etniche nel paese, e Wang Yang (汪洋) altro Vice-premier, considerato uno dei campioni delle riforme cinese.

Il sistema burocratico dello Stato cinese è stato organizzato, per l’implementazione della BRI, in una catena di comando che dai vertici del Consiglio di Stato e dei ministeri (la Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme, il Ministero degli Esteri e il Ministero del Commercio), passa ai governi locali e alle imprese di stato (in particolare China State Construction Engineering Corporation, China Communications Constructions Company, China CAMC Engineering Co., ecc.).

⁴ William A. Callahan, "Chinese visions of world order: post-hegemonic or a new hegemony?", *International Studies Review*, No.10 (2008), pp.749-761.

LE ISTITUZIONI COINVOLTE NELLA BRI
Pianificazione e direzione

"Advancing the development of the One Belt One Road" Leading Group

Presidente: Zhang Gaoli 张高丽 (Vice Premier e Membro del Comitato Permanente del Politburo del Partito Comunista Cinese).

Vice Presidente: Wang Huning 王沪宁 (Membro del Politburo del Partito Comunista Cinese).

Vice Presidente: Wang Yang 汪洋 (Vice Premier e Membro del Politburo del Partito Comunista Cinese).

Vice Presidente: Yang Jing 杨晶 (Consigliere di Stato e Membro del Politburo e del Segretariato del Partito Comunista Cinese).

Vice Presidente: Yang Jiechi 杨洁篪 (Consigliere di Stato e Membro della Comitato Centrale del Partito Comunista Cinese).



Implementazione

**Commissione Nazionale
per lo Sviluppo e le
Riforme**

Ministero degli Esteri

Ministero del Commercio



Le nuove istituzioni finanziarie per la BRI

Silk Road Fund

**Asian Infrastructure
Investment Bank**



Imprese di Stato

La Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme (CNSR) ha avuto sinora un ruolo-guida nell'implementazione dell'iniziativa, sebbene i risultati che ha ottenuto non sembrano stati all'altezza del progetto affidatole. La CNSR ha una chiara vocazione "nazionale" in quanto organismo promotore dell'economia di piano. Al momento del suo lancio, la BRI fu affidata all'ufficio della CNSR incaricato per lo sviluppo delle province occidentali, quasi a ribadire la salienza "interna" dell'iniziativa stessa. Ma questo ufficio occupava una posizione periferica nelle istituzioni e il suo personale non aveva alcuna esperienza internazionale. Questo ha probabilmente rallentato l'implementazione iniziale del progetto e ha provocato notevole disappunto presso i Ministeri degli Esteri e del Commercio, nei quali risiedono le migliori competenze tecniche per la cooperazione e i progetti internazionali.

Se Partito e Stato sono la mente della BRI, il "braccio armato" è la finanza cinese. La China Investment Corporation, la Export and Import Bank e la China Development Bank hanno creato il Silk Road Fund, un fondo di investimenti da 40 miliardi di dollari per la promozione degli investimenti lungo la OBOR, ai quali si aggiungono i 100 miliardi di dollari della Banca Asiatica per gli Investimenti in Infrastrutture (AIIB), una banca di sviluppo multilaterale guidata dalla Cina, alla quale hanno già aderito 70 paesi, tra i quali l'Italia.

Fra la fine del 2013 e la fine del 2016 la Cina ha investito più di 50 miliardi di dollari nell'iniziativa: nel 2014 gli investimenti nei paesi BRI erano l'11,1% del totale degli investimenti cinesi all'estero, per calare al 10,5% nel 2015. I dati ufficiali per il 2016 non sono ancora disponibili, ma a metà del 2016 il Ministero del Commercio ha reso noto che gli investimenti nei paesi BRI durante i primi 7 mesi dell'anno erano il 12% del totale. Si tratta di percentuali ancora poco significative, ma che hanno ampi margini di crescita. È bene sottolineare, tuttavia, che, sebbene i cinesi si siano dimostrati maggiormente propensi al rischio dei loro colleghi occidentali, i loro investimenti fino ad oggi continuano a indirizzarsi ancora verso i mercati classici – Europa, Stati Uniti, Canada, Australia – piuttosto che verso quelli dei paesi coinvolti nella BRI.

La tipologia degli investimenti cinesi nell'area BRI non sembra peraltro seguire la tendenza degli OFDI (Outward Foreign Direct Investment) cinesi a livello globale, che premia i settori più innovativi e ad alto valore aggiunto.⁵ Nel caso della BRI, i capitali, investiti soprattutto da imprese di stato, sono impiegati principalmente per acquisizioni nel settore manifatturiero, in quello immobiliare, dei trasporti e della logistica, e in quello energetico. Secondo alcune fonti, proprio il settore minerario e quello dell'energia assorbirebbero la maggior parte degli OFDI cinesi nei paesi interessati dalla BRI (87%).⁶

Fino ad oggi le principali destinazioni degli investimenti cinesi sono l'Asia Sud-orientale (soprattutto i paesi membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico, ASEAN) e il Medio Oriente.⁷ Le province di Pechino, Shanghai, Guangdong e Zhejiang sono all'origine dei flussi di capitale più importanti. Questo avviene nonostante il governo cinese si sforzi di rafforzare il flusso di capitali e merci da e fra regioni occidentali e paesi confinanti,

⁵ Liu Xuan, "Chinese overseas investment patterns evolving", *China Daily*, 16 dicembre 2016, http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2016-12/16/content_27685673.htm.

⁶ Li Feng 李锋, "'一带一路'沿线国家的投资风险与应对策略" *'yi dai yi lu' yanxian guojia de touzi fengxian yu yingdui celve* [I rischi associati agli investimenti nei paesi BRI e suggerimenti per evitarli], *China Business And Market*, Vol.30, No.2 (2016), pp.115-119.

⁷ "中国对'一带一路'相关国家投资保持增势" *Zhongguo dui 'yi dai yi lu' xiangguan guojia touzi baochi zengshi* [Gli investimenti cinesi verso i paesi BRI si mantengono in crescita], *People's Daily*, 10 aprile 2017, <http://world.people.com.cn/n1/2017/0410/c1002-29200459.html>.

soprattutto attraverso zone economiche speciali, come la Ningxia Inland Opening-up Pilot Economic Zone, la Beibu Gulf Economic Zone e la Pearl River-Xinjiang Economic Zone.

Gli effetti sulle relazioni commerciali dei pur modesti investimenti cinesi in ambito BRI sembrerebbero positivi: mentre fra 2015 e 2016 le esportazioni totali cinesi calavano del 2%, quelle verso i paesi BRI aumentavano dello 0,5% raggiungendo i 3.831,9 miliardi di RMB. Le importazioni cinesi totali e quelle dai paesi BRI sono cresciute in parallelo, rispettivamente dello 0,5% e dello 0,6%.⁸ Nel 2015 il volume degli scambi commerciali con i paesi BRI rappresentava circa il 25% del totale del commercio cinese (27% delle esportazioni e 23% delle importazioni).

All'interno di questi scambi, la rotta marittima della BRI domina sui flussi che avvengono lungo le direttrici continentali. Benché i nuovi collegamenti ferroviari abbiano molto fascino, se si considera il volume totale del commercio tra i due poli più importanti della BRI – Cina ed Europa – nel 2016 soltanto l'1% delle merci è stato trasportato via terra (2% se si considera il valore totale delle merci).⁹

Secondo l'OCSE nel 2030 le ferrovie saranno in grado di trasportare dall'Asia all'Europa dai 500.000 al milione di container l'anno. Se si confronta questo dato con i 20 milioni di container che possono già oggi essere trasportati via mare ci si rende conto che si parla ancora di volumi molto ridotti.¹⁰

Le nuove infrastrutture ferroviarie potranno, dunque, produrre cambiamenti rilevanti solo per alcuni paesi europei, come l'Ungheria, o dell'Asia centrale, come il Kazakistan, che non hanno uno sbocco al mare. Ugualmente significative saranno per alcune filiere di prodotti con un rapporto tra valore e peso elevato, o per merci che sono particolarmente sensibili ai tempi di trasporto (ben più celeri via terra) perché a media scadenza o inserite in *supply chain* in cui il *just in time* è particolarmente importante. Si tratta soprattutto di merci che rientrano nei settori dell'*automotive* o in particolari filiere della meccanica, dell'elettronica e dell'alimentare. Tuttavia, la sostenibilità delle dinamiche commerciali in questi settori appare molto influenzata dai sussidi che province e città cinesi riversano nello sviluppo dei trasporti su rotaia al fine di incentivare lo sviluppo locale.

Il prevalere della "Road" marittima nel quadro della BRI, collegato anche all'importanza dei mercati europei per l'export cinese e di quelli mediorientali per gli approvvigionamenti energetici, rivela la crescente importanza che la regione del Mediterraneo allargato gioca nel futuro del progetto varato dal Presidente Xi.

⁸ Sun Dan 孙丹, "2016年中国对'一带一路'沿线国家进出口总额 62517 亿元" 2016 nian Zhongguo dui 'yi dai yi lu' yan xian guojia jinchukou zonghe 62517 yi yuan [Nel 2016 il volume complessivo delle importazioni ed esportazioni fra la Cina e i paesi BRI è stato di 6.251,7 miliardi di RMB], *China Economic Net*, 28 febbraio 2017, http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201702/28/t20170228_20584919.shtml; "海关总署公布 2016 年我国外贸进出口情况" *Haiguan zongshu gongbu 2016 nian woguo waimao jin chu kou qingkuang* [L'Ufficio Centrale delle Dogane rilascia i dati sul commercio estero del 2016], Consiglio di Stato della Repubblica Popolare Cinese, 13 gennaio 2017, http://www.gov.cn/shuju/2017-01/13/content_5159478.htm.

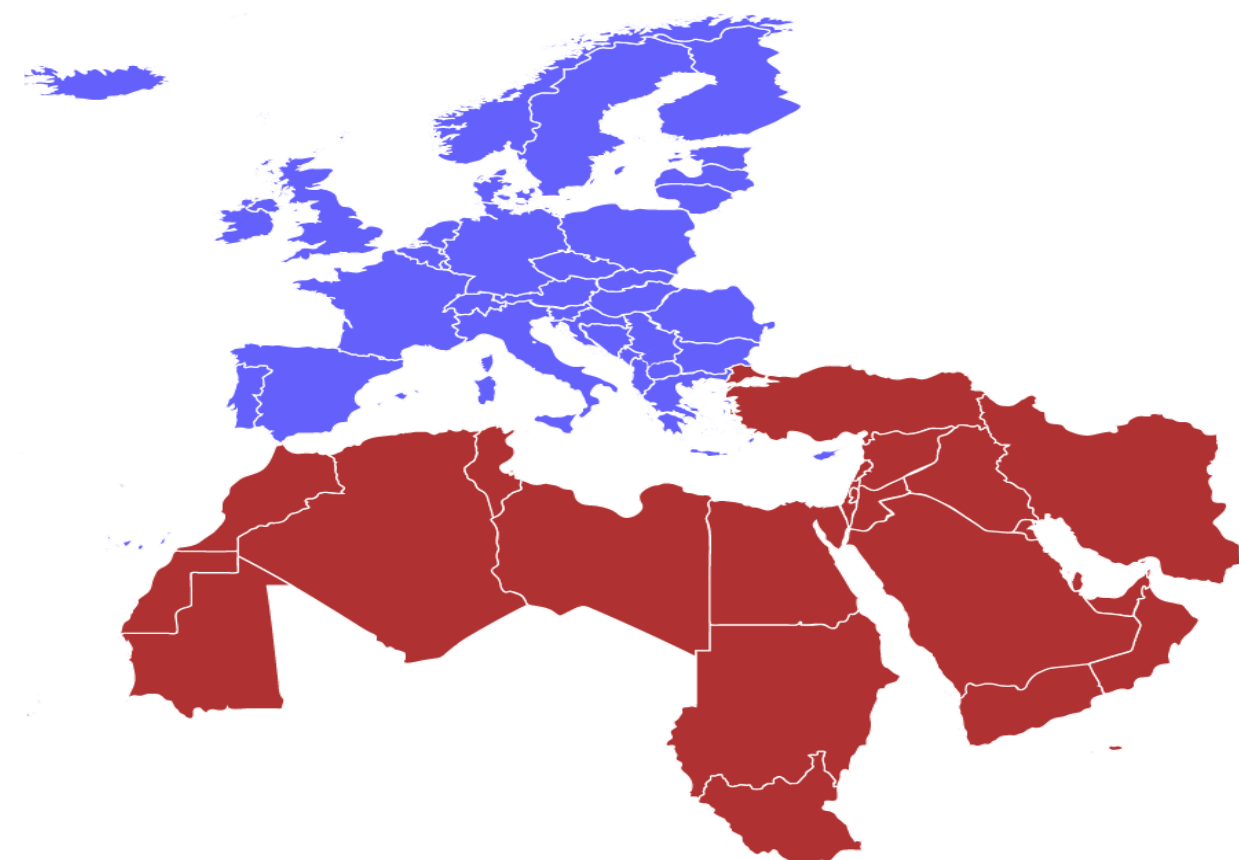
⁹ Giorgio Prodi e Enrico Fardella, "Sino-European investment opportunities in the framework of the Belt&Road Initiative", in *Joint Report on Sino-European Investment Opportunities in the Framework of the Belt&Road Initiative*, (Pechino: Torino World Affairs Institute, The Pangoal Institution, Center for Mediterranean Area Studies, 2017), p.3.

¹⁰ Enrico Fardella, "La nuova 'Via della Seta' e le sfide per l'Italia", *Il Sole 24 Ore*, 8 luglio 2016, <http://www.ilsole24ore.com/art/viaggi/2016-07-08/la-nuova-via-seta-e-sfide-l-italia-203413.shtml?uid=ADfLp2p>.

La regione mediterranea e la BRI

Nei tracciati ufficiali della BRI, il Mediterraneo viene presentato come la parte terminale della “Via della Seta Marittima” ossia della componente “Road” della BRI, che collega i porti cinesi con quelli dell’Europa meridionale attraverso una serie di scali intermedi nell’Oceano Indiano.

Le istituzioni cinesi, tuttavia, non guardano al Mediterraneo come a una regione integrata. I paesi che vi si affacciano ricadono infatti sotto la giurisdizione di due diversi dipartimenti del Ministero degli Esteri (Fig. 6): il Dipartimento per gli Affari dell'Asia Occidentale e Nord Africa (rosso nella mappa) e il Dipartimento per gli Affari Europei (blu nella mappa).

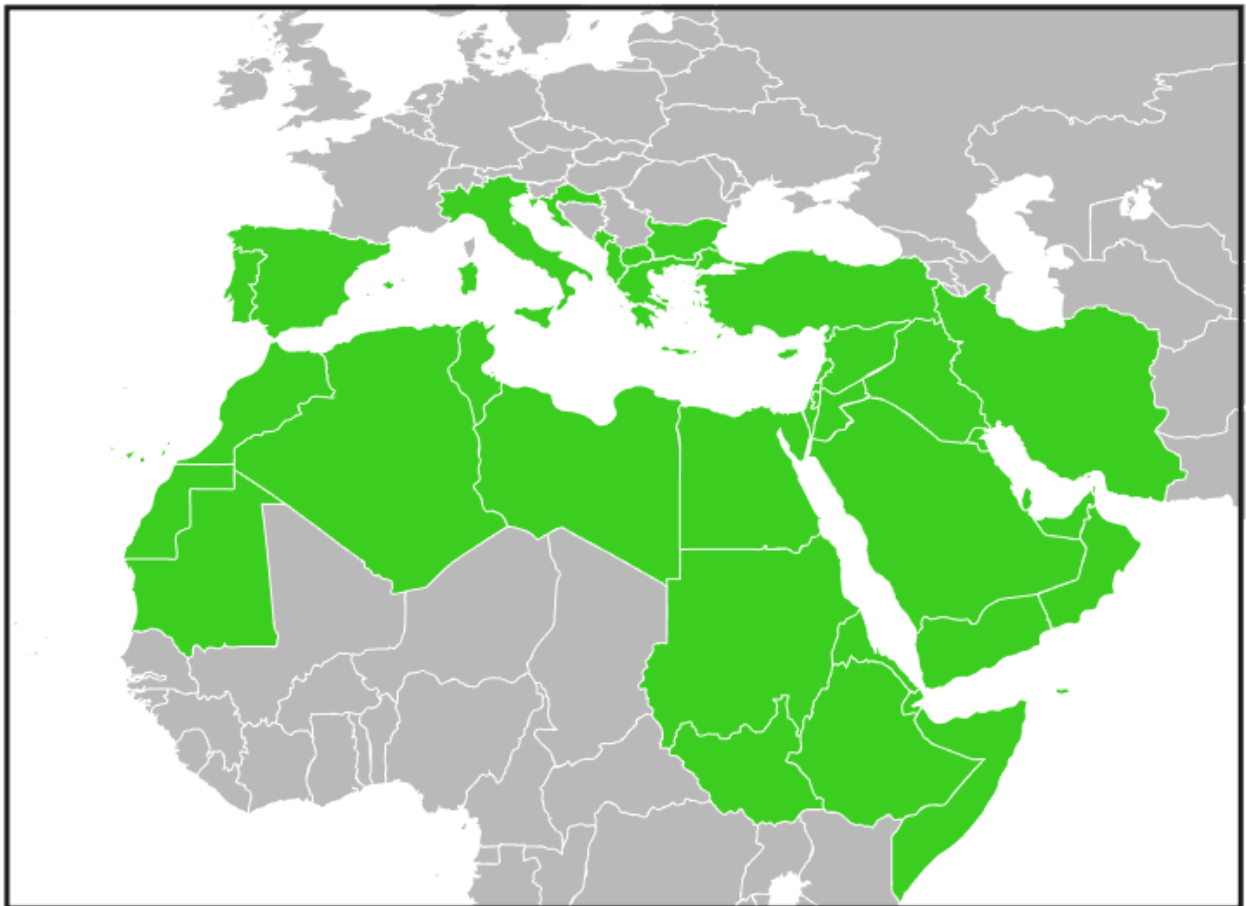


6 - La suddivisione delle competenze all'interno del Ministero degli Esteri cinese con riferimento alla regione mediterranea. Fonte: elaborazione T.wai.

Questa ripartizione si riflette anche nelle carriere dei diplomatici cinesi, scandite da un'alternanza tra esperienze nei paesi di una determinata regione e periodi di lavoro al Ministero nel dipartimento che si occupa della medesima regione. Ciò rischia evidentemente di creare compartimenti stagni, con problemi di comunicazione tra i vari dipartimenti e carenza di coordinamento su dossier che presentano ricadute sia sui paesi della sponda settentrionale del Mediterraneo, sia su quelli che insistono sulle sponde orientali e meridionali.

La stessa frammentazione, forse ancora più accentuata, esiste all'interno di università, centri di ricerca e think tank, ai quali il governo cinese si rivolge costantemente per ottenere analisi di questioni regionali. Se da un lato la competenza su Medio Oriente e Africa del Nord è ancora limitata a un esiguo numero di esperti, la più numerosa comunità di studiosi di affari europei è principalmente concentrata sull'Unione Europea in quanto tale e sui maggiori paesi membri. Fra questi, la Germania, la Francia e il Regno Unito sono i paesi osservati con maggiore attenzione dagli esperti cinesi, e ciò determina una carenza di sensibilità rispetto all'Europa mediterranea all'interno di questa comunità epistemica.

Vi è quindi una scarsità di conoscenze sulla regione del Mediterraneo che mal si concilia con l'evidente espansione della presenza e degli interessi cinesi nell'area. Una presenza sempre più attiva, i cui effetti sembrano progressivamente modificare le geografie economiche e politiche della regione stessa attraverso flussi commerciali e di investimento più corposi, che, attraverso il Canale di Suez e il Golfo Persico, legano i nuovi snodi logistici del Mediterraneo allargato (Fig. 7)¹¹ ai grandi centri urbani e produttivi cinesi.



7 - Mappa della regione del Mediterraneo allargato. Fonte: elaborazione T.wai.

¹¹ Il Mediterraneo "allargato" si intende qui includere i paesi appartenenti alle regioni identificate dal Ministero degli Esteri cinese come "Asia Occidentale e Nord Africa" (Algeria, Bahrain, Egitto, Iran, Iraq, Israele, Giordania, Libano, Libia, Mauritania, Marocco, Oman, Palestina, Qatar, Arabia Saudita, Siria, Sudan, Sudan del Sud, Tunisia, Turchia, Emirati Arabi Uniti, Yemen), Europa mediterranea (Albania, Croazia, Cipro, Grecia, Italia, Macedonia, Montenegro, Portogallo, Spagna), e gli altri paesi che rivestono un ruolo determinante nella composizione degli interessi energetici, economici, e di sicurezza cinesi nella regione (Gibuti, Eritrea, Etiopia, Mali, Somalia).

Si tratta di una interdipendenza che, negli ultimi anni, si è andata rafforzando proprio in ragione del ruolo di Pechino – la Cina è oggi il secondo partner commerciale dell'Unione Europea e di molti paesi del Medio Oriente e dell'Africa del Nord –, e che presenta implicazioni importanti sulla stabilità e sullo sviluppo della regione, che la Cina ha sempre più interesse a promuovere.

Dal 2011 il diffondersi della tensione nella regione costituisce, infatti, in una minaccia diretta per gli interessi cinesi. La crescente instabilità regionale rischia di compromettere i traffici commerciali cinesi verso l'Europa – il 60% delle esportazioni cinesi verso il continente passa attraverso il canale di Suez – e l'export cinese nell'area MENA – il 12,2 % delle importazioni dell'intera regione.¹² La sola guerra in Libia del 2011 ha causato notevoli perdite alla Cina (più di 18,8 miliardi di dollari secondo fonti cinesi) e perdite ancora più ingenti potrebbero derivare da una prolungata instabilità nella regione causata dal rafforzamento ed espansione di strutture antagoniste come lo Stato Islamico.¹³

Energia, commercio e sicurezza: sono questi dunque i cardini su cui si fonda e si diffonde l'interesse cinese nella regione del Mediterraneo.

Energia

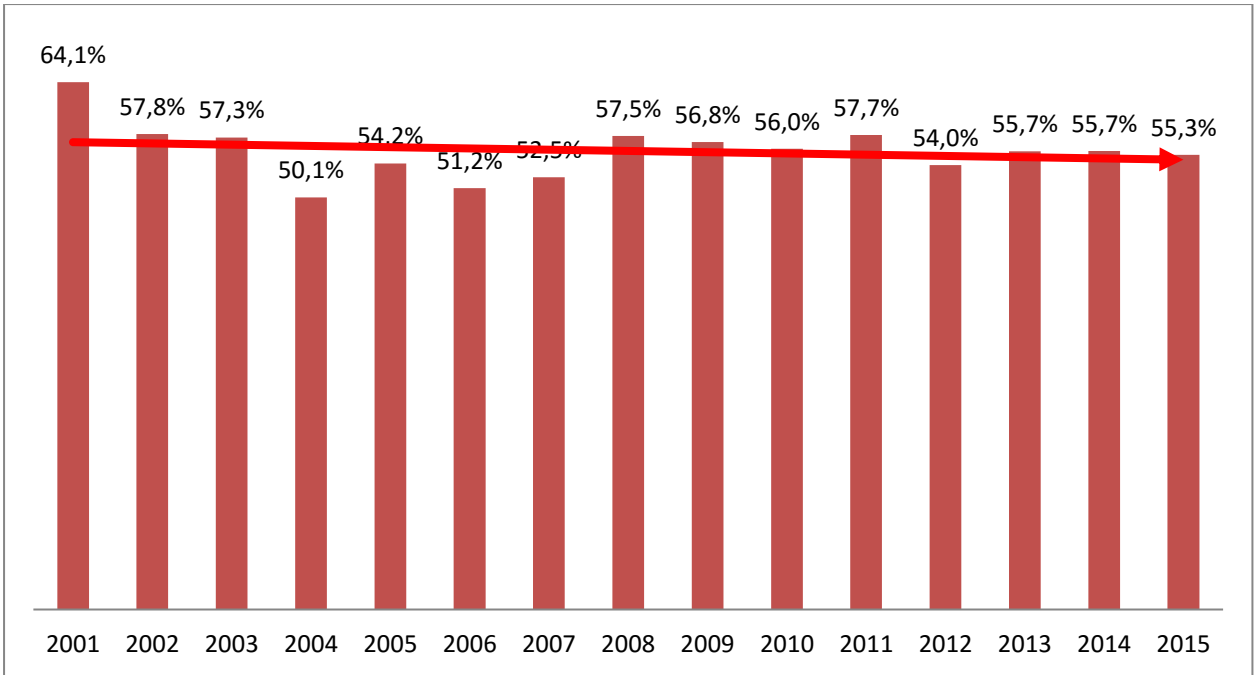
Petrolio e gas naturale costituiscono il pilastro principale dei rapporti fra la Cina e la regione mediterranea, in particolare la sub-regione denominata "Asia Occidentale e Nord Africa" dal Ministero degli Esteri cinese. Come indicato nel "China's Arab Policy Paper" – pubblicato dal Consiglio di Stato nel gennaio del 2016 in occasione della visita ufficiale del Presidente Xi Jinping in Medio Oriente – le relazioni tra la Cina e la regione devono essere improntate al modello "1+2+3", che in ordine di importanza favorisce il commercio e gli investimenti nel settore energetico (il numero "1"), la cooperazione finanziaria e nella costruzione di infrastrutture logistiche ("2"), e, infine, la cooperazione per il nucleare, nel settore aerospaziale, e per lo sviluppo di fonti di energia rinnovabili ("3").¹⁴

Dall'inizio del nuovo millennio alla fine del 2015, circa il 56% delle importazioni annuali di petrolio in Cina ha avuto origine da Medio Oriente e Nord Africa (Fig. 8). Le importazioni di gas naturale, invece, hanno seguito un andamento più fluttuante (Fig. 9), probabilmente a causa di una crescente capacità produttiva interna e dell'incremento degli acquisti di gas naturale russo e dai paesi dell'Asia Centrale. Complessivamente, circa l'11% dell'energia consumata in Cina ogni anno è prodotta grazie al petrolio e al gas naturale importato dal Medio Oriente (Fig. 10).

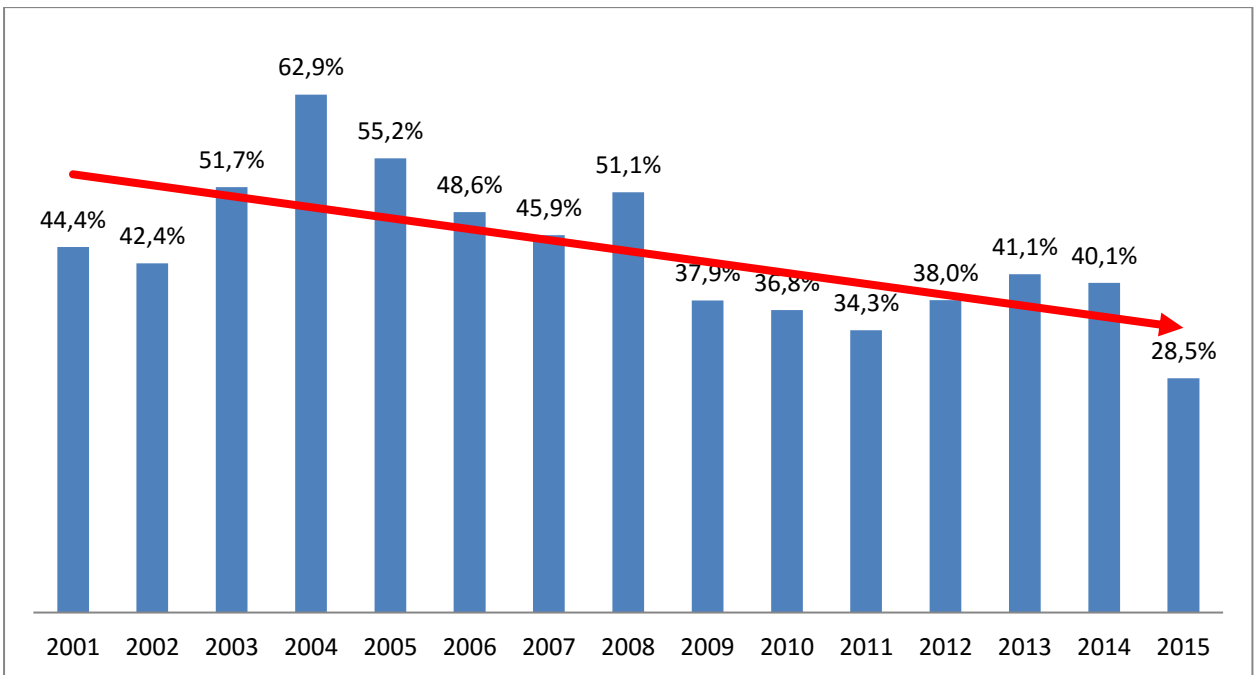
¹² Elaborazioni di dati UNCTAD realizzata da Massimo Deandreis in "Italian FDI and trade relations with WANA region in comparison with trade flows of other Western countries and China", paper presentato alla conferenza "Stormy Waters, Bright Horizons? China and Europe's Changing Roles in the Mediterranean Region", Torino World Affairs Institute, Torino, 27-28 giugno 2014.

¹³ Ma Lu 陆马, "中国奈利比亚损失了什么" *Zhongguo zai libiya sunshi le shenme* [Cosa ha perso la Cina in Libia?], *Elite Reference*, 10 giugno 2011, http://qnck.cyol.com/html/2011-06/10/nw.D110000qnck_20110610_1-01.htm.

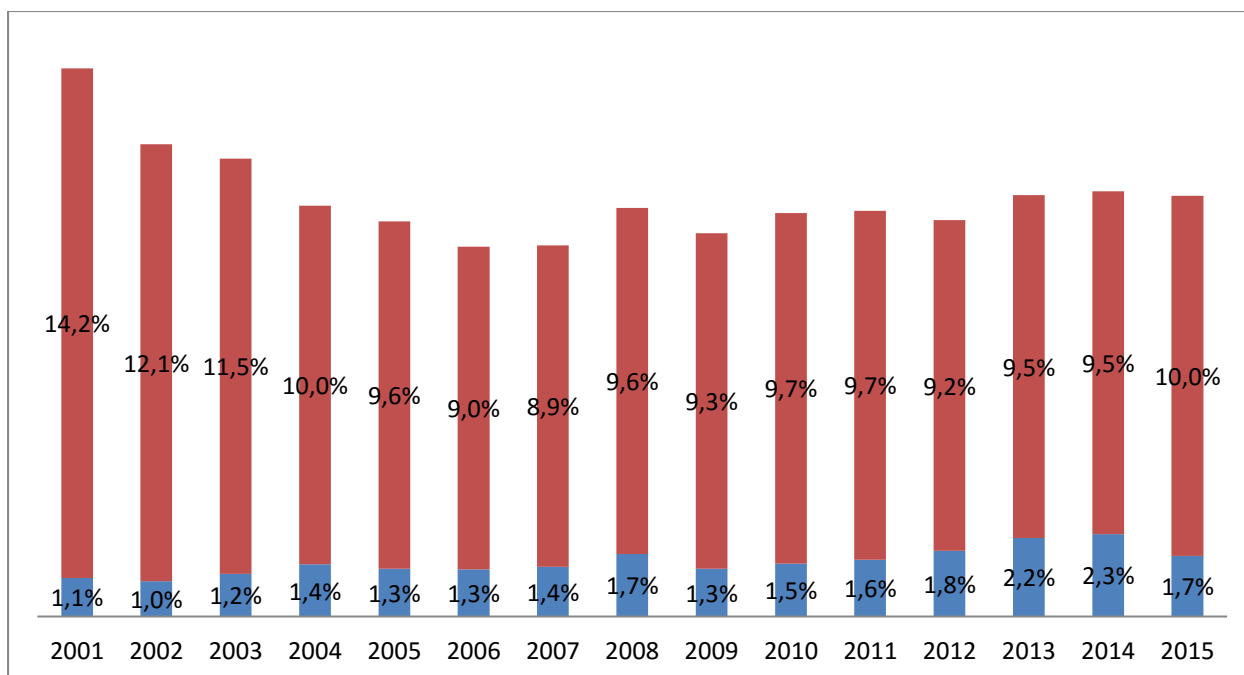
¹⁴ "China Arab Policy Paper", Consiglio di Stato della Repubblica Popolare Cinese, gennaio 2016, http://english.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm



8 - Percentuale delle importazioni cinesi di petrolio da Nord Africa e Medio Oriente.
Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'International Trade Center e National Bureau of Statistics of China.



9 - Percentuale delle importazioni cinesi di gas naturale da Nord Africa e Medio Oriente.
Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'International Trade Center e National Bureau of Statistics of China.

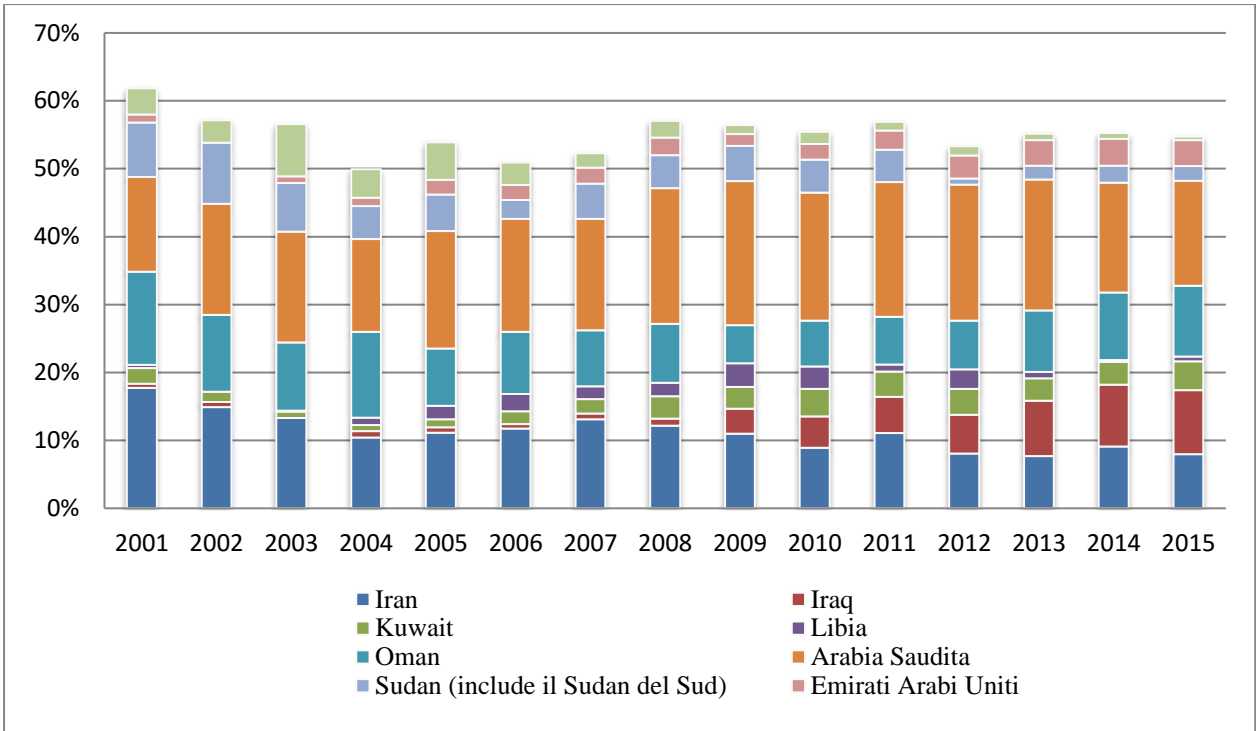


10 - Percentuale dell'energia consumata ogni anno in Cina prodotta con petrolio (rosso) e gas naturale (blu) importati da Nord Africa e Medio Oriente. Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'International Trade Center e National Bureau of Statistics of China.

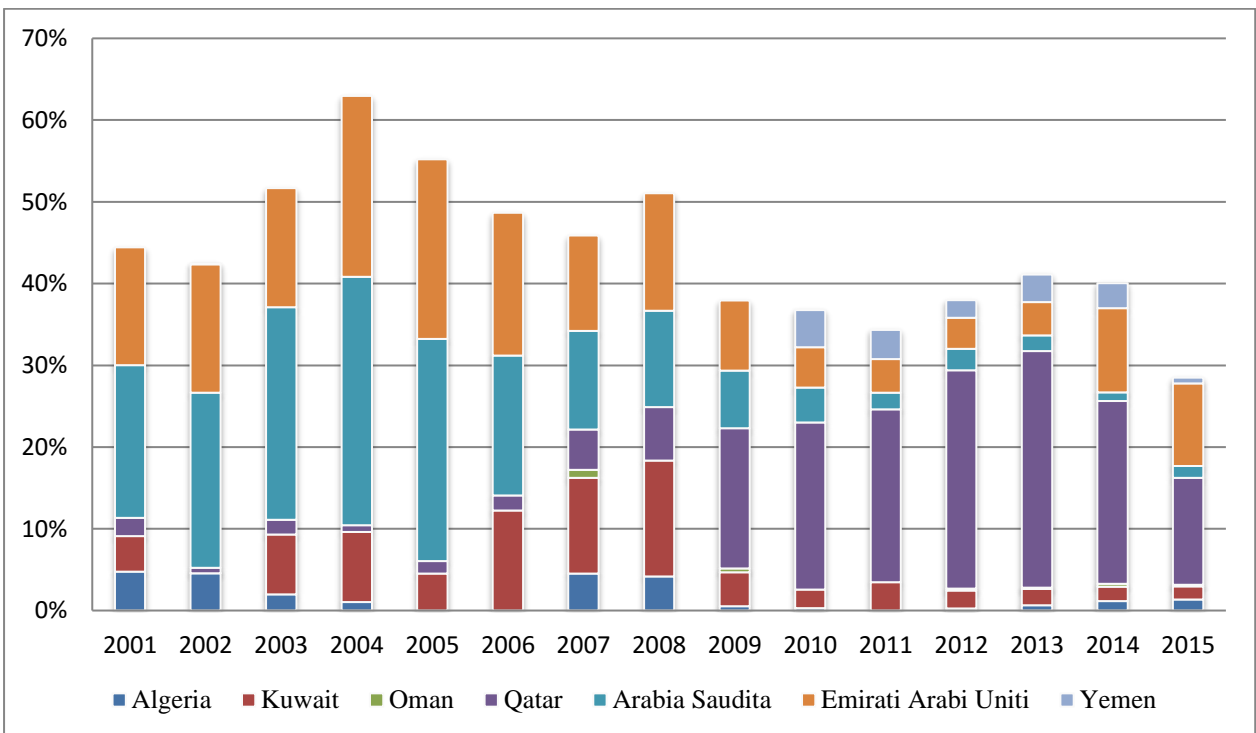
Iran, Iraq, Arabia Saudita, Kuwait, Oman, Emirati Arabi Uniti, Sudan, Sud Sudan, Yemen - e in passato anche Libia - sono da tempo i fornitori di prodotti energetici della Cina in quest'area (Fig. 12 e 12). L'Arabia Saudita dal dicembre del 2016 risulta il principale esportatore di petrolio verso la Cina, mentre l'Iraq – nonostante le minacce dell'ISIS e le turbolenze politiche interne – sta emergendo come uno dei mercati più dinamici per le importazioni cinesi di greggio.¹⁵ Altri potenziali fornitori potrebbero presto emergere nella regione. Questo è, per esempio, il caso dell'Etiopia grazie agli ingenti investimenti cinesi per lo sviluppo di infrastrutture locali finalizzate alla produzione e al trasporto di gas naturale.¹⁶

¹⁵ "沙特重回中国最大原油供应国原油供应增加 30%" *Shate chonghui Zhongguo zui da gongying guo yuanyou zengjia 30%* [L'Arabia Saudita torna ad essere il principale fornitore di petrolio alla Cina: fornisce oltre il 30% dell'import di greggio], *Business.Sohu.Com*, 22 dicembre 2016, <http://business.sohu.com/20161222/n476672693.shtml>.

¹⁶ Li Xin, "China moves on 4 billion Ethiopian export project", *Interfax*, 13 aprile 2016, <http://interfaxenergy.com/gasdaily/article/19903/china-moves-on-4-bln-ethiopian-export-project>.

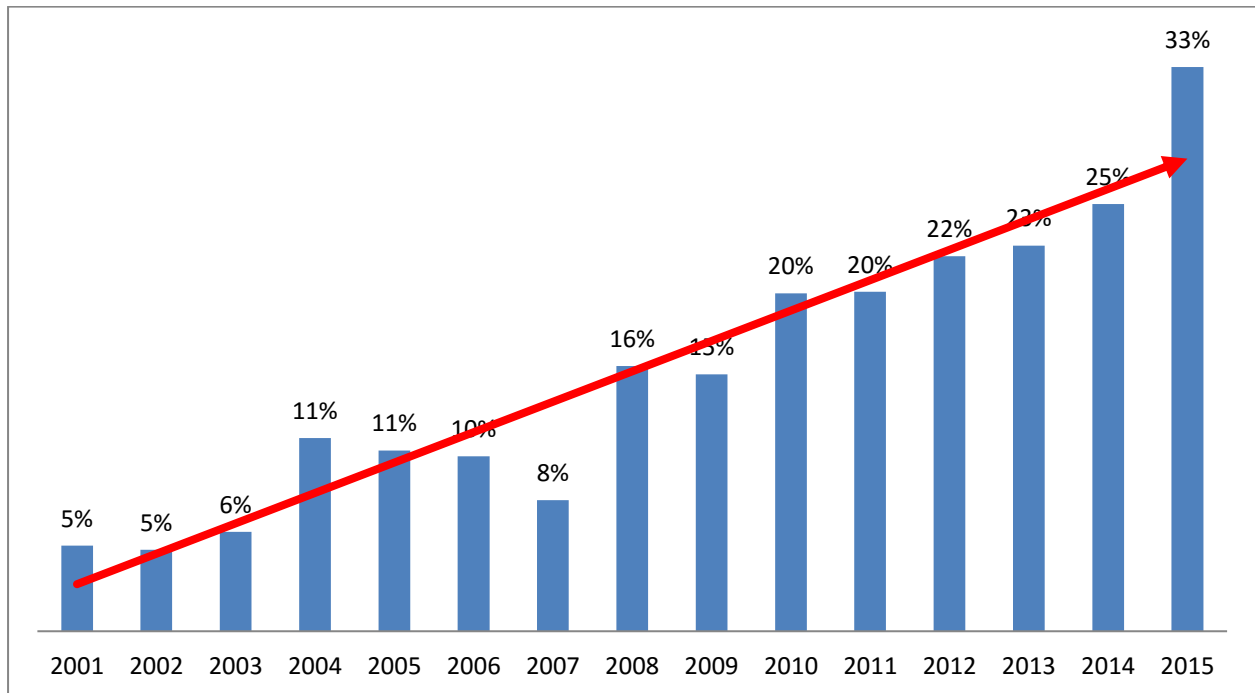


11 - Principali fornitori di petrolio nord africani e medio orientali per la Cina (percentuale delle importazioni cinesi di petrolio divise per paese). Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'International Trade Center e National Bureau of Statistics of China.



12 - Principali fornitori di gas naturale nord africani e medio orientali per la Cina (percentuale delle importazioni cinesi di gas naturale divise per paese). Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'International Trade Center e National Bureau of Statistics of China.

A causa del calo della domanda di prodotti energetici da parte di Stati Uniti e, in misura minore, Europa, e dato il crescente fabbisogno di energia da parte di Pechino, la quantità di petrolio e gas naturale prodotti in Nord Africa e Medio Oriente assorbita dal mercato cinese è diventata una porzione sempre più ampia delle esportazioni di quei paesi (Fig. 13). I dati mostrano infatti che, nel corso del tempo, fra Cina e paesi produttori di energia del Mediterraneo allargato si è andata creando un'interdipendenza sempre più marcata.



13 - Percentuale media delle esportazioni di petrolio e gas naturale provenienti da Nord Africa e Medio Oriente assorbite dalla Cina. Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'International Trade Center e National Bureau of Statistics of China.

Per questa ragione, secondo un rapporto pubblicato nel dicembre 2016 dalla Chinese Academy of Social Sciences, la Cina mira alla costruzione di una “comunità dell'energia” (*nengyuan gongtongti* 能源共同体) fondata su un patto ideale tra produttore e consumatore mirante alla stabilizzazione dei prezzi dei prodotti energetici in cambio della garanzia da parte di Pechino di mantenere stabile la propria domanda.¹⁷

In questa cornice, la BRI mira dunque a garantire alla Cina fonti di petrolio e gas naturale stabili, ma al contempo ambisce a rafforzare la capacità cinese di influenzare i mercati energetici globali – il “diritto di parola” (*huayu quan* 话语权) secondo il vocabolario politico di Pechino – e le politiche energetiche ed economiche sia dei propri fornitori sia degli altri importatori di prodotti energetici.

Gli investimenti di China National Petroleum Corporation (CNPC) e CEFC China (la più grande azienda privata cinese attiva nel campo dell'energia) negli Emirati Arabi Uniti

¹⁷ "中东黄皮书:中国与中东正在形成能源共同体" *Zhongdong huang pishu: Zhongguo yu Zhongdong zheng zai xingcheng nengyuan gongtongti* [Libro Giallo sul Medio Oriente: la Cina e il Medio Oriente stanno costruendo un comunità dell'energia], *21st Century Business Herald*, 17 dicembre 2016, http://m.21jingji.com/article/20161216/herald/6a76d8fce2b5e235aedcdf9487100b00_baidunews.html.

rivelano chiaramente questo duplice orizzonte strategico nelle mire energetiche di Pechino all'interno della BRI. Le due società cinesi fra gennaio e febbraio 2017 hanno investito 2,6 miliardi di dollari per acquisire il 12% di Abu Dhabi for Onshore Petroleum Operations (ADCO), una sussidiaria della compagnia petrolifera nazionale degli Emirati.¹⁸ Il Presidente di CECF ha dichiarato che questo investimento era necessario sia per continuare a soddisfare la domanda energetica cinese – ogni anno il consumo di petrolio e gas naturale cresce di circa 13 milioni tonnellate – sia per avere un controllo più diretto sullo sviluppo dei giacimenti, sull'estrazione e sulla raffinazione del petrolio. Questo dovrebbe consentire alla Cina di diminuire la capacità dei paesi produttori di determinare in maniera unilaterale la quantità – e quindi il prezzo – del petrolio sul mercato.¹⁹

Questo approccio riflette sui mercati energetici quanto suggerito da uno dei massimi studiosi d'area cinesi in relazione alla presenza commerciale della Cina in queste zone, oggi interessate dalla BRI. Niu Xinchun, direttore del Centro sul Nord Africa e Medio Oriente per il China Institutes of Contemporary International Relations, ritiene che la Cina debba favorire la dipendenza della regione dall'economia cinese attraverso lo sviluppo degli scambi e degli investimenti in modo da acquisire la capacità di esercitare pressione su di essi anche tramite politiche sanzionatorie. La Cina, secondo Niu, dovrebbe dunque provare a influenzare la regione alimentandone la “sensibilità” (敏感性, *minganxing*) – ossia la rapidità dell'impatto che i cambiamenti di condotta della Cina possono avere sulla regione – e la “fragilità” o “vulnerabilità” (脆弱性 *cuiruoxing*) – l'entità dei danni che un cambiamento di politica cinese può sulla regione – nell'ambito di una relazione fondata sulla dipendenza.²⁰

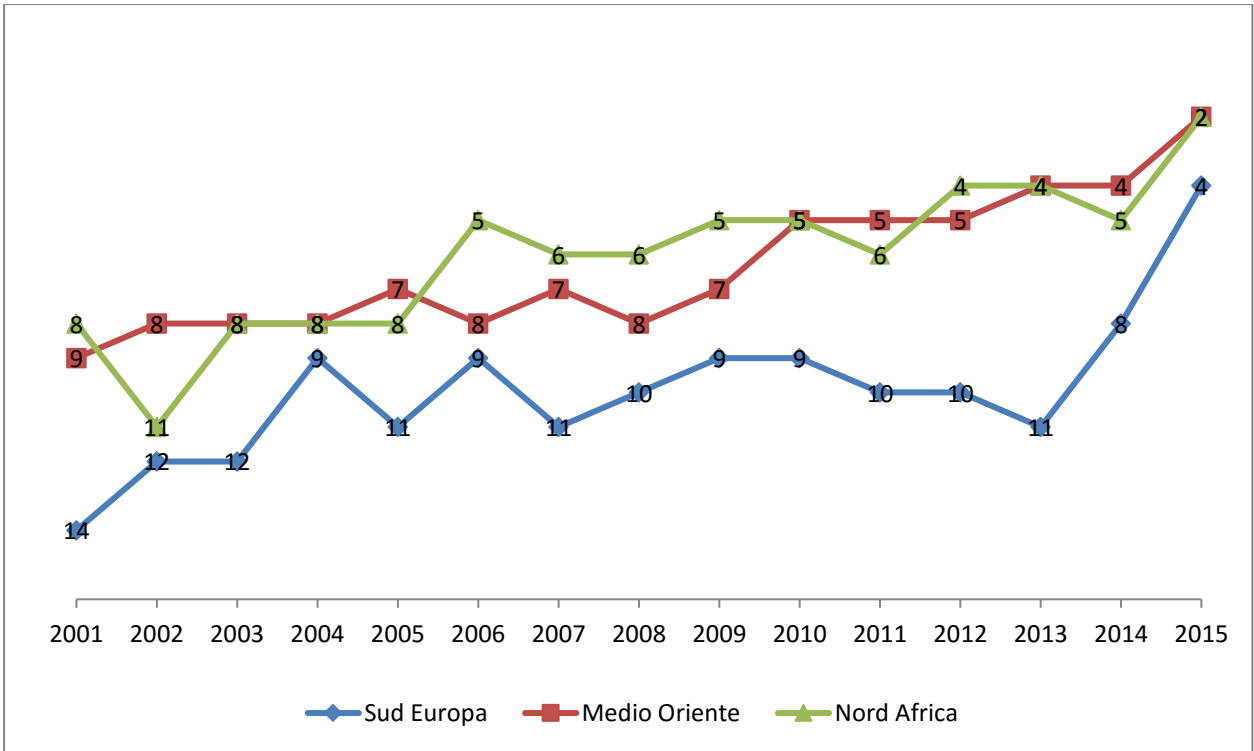
Commercio, infrastrutture e logistica

La Cina è oggi uno dei principali partner commerciali della regione (Fig. 14 e 15). Anche se fino ad oggi la Cina risulta un esportatore netto, negli ultimi anni, soprattutto per i paesi del Medio Oriente e Nord Africa, il mercato cinese sta diventando un mercato di sbocco importante. A parte il recente calo nelle importazioni cinesi (Fig. 16) – legato ad una contrazione più generale della domanda interna cinese –, e nonostante la crescente instabilità regionale, l'interscambio commerciale fra la Cina e la regione è cresciuto sostanzialmente negli ultimi anni (+6% annuo di media tra il 2011 e il 2015).

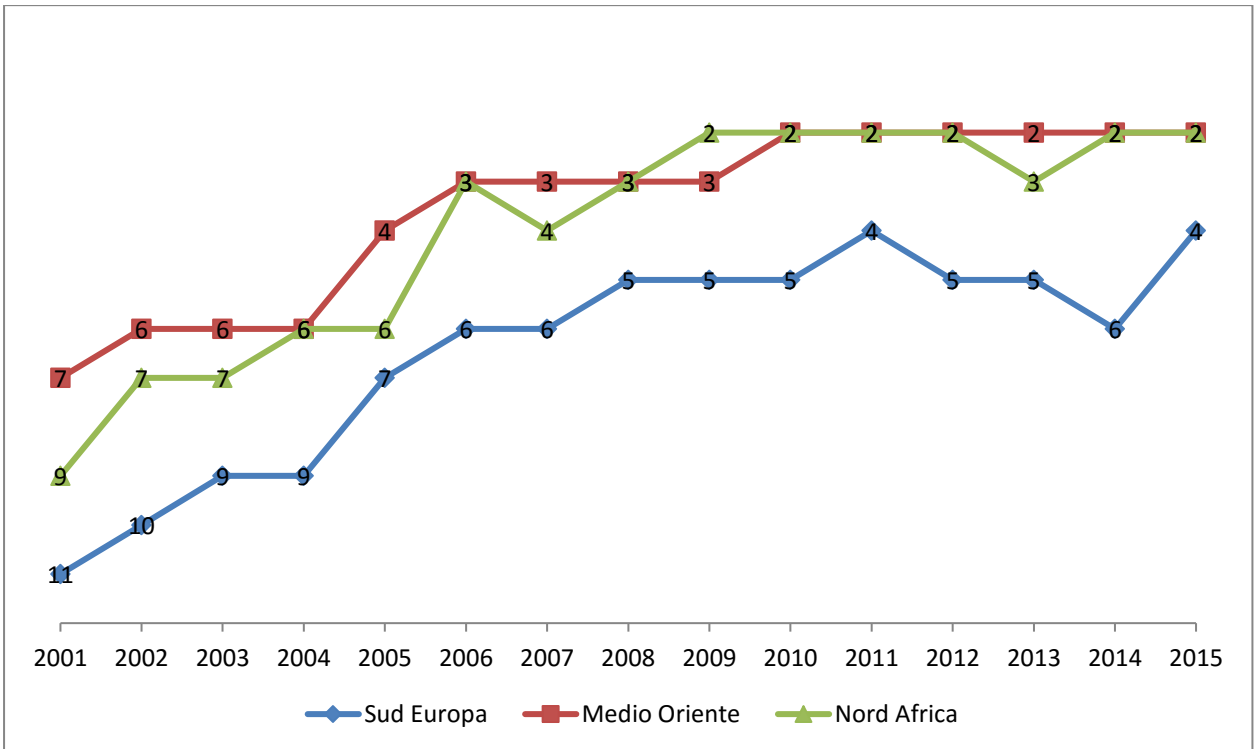
¹⁸ “中资首次参股阿布扎比油田 国企民企齐获中国在中东油气话语权” *Zhongzi shouci cangu abuzhabi youtian guoqi minqi qi huo Zhongguo zai Zhongdong youqi huayuquan* [Primo investimento cinese in ADNOC - La Cina guadagna il diritto di parlare nel settore del gas e del petrolio in Medio Oriente], *The Observer*, 22 febbraio 2017, http://www.guancha.cn/economy/2017_02_21_395349_s.shtml.

¹⁹ La CNPC ha dichiarato ufficialmente di voler sviluppare questa strategia espansiva all'interno della BRI. Sin dal lancio della BRI la compagnia ha infatti già sviluppato 50 progetti in 19 tra i paesi della BRI con un valore medio superiore ai 10 milioni di tonnellate di petrolio ciascuno. “中国石油与‘一带一路’沿线 19 个国家进行 50 个项目合作” *Zhongguoshiyou yu 'yi dai yi lu' yanxian 19 ge guojia jinxing 50 ge xiangmu hezuo* [CNPC coinvolta in 50 progetti di cooperazione in 19 paesi BRI], *China Security*, 8 maggio 2017, http://www.cs.com.cn/ssgs/gsxw/201705/t20170508_5272521.html.

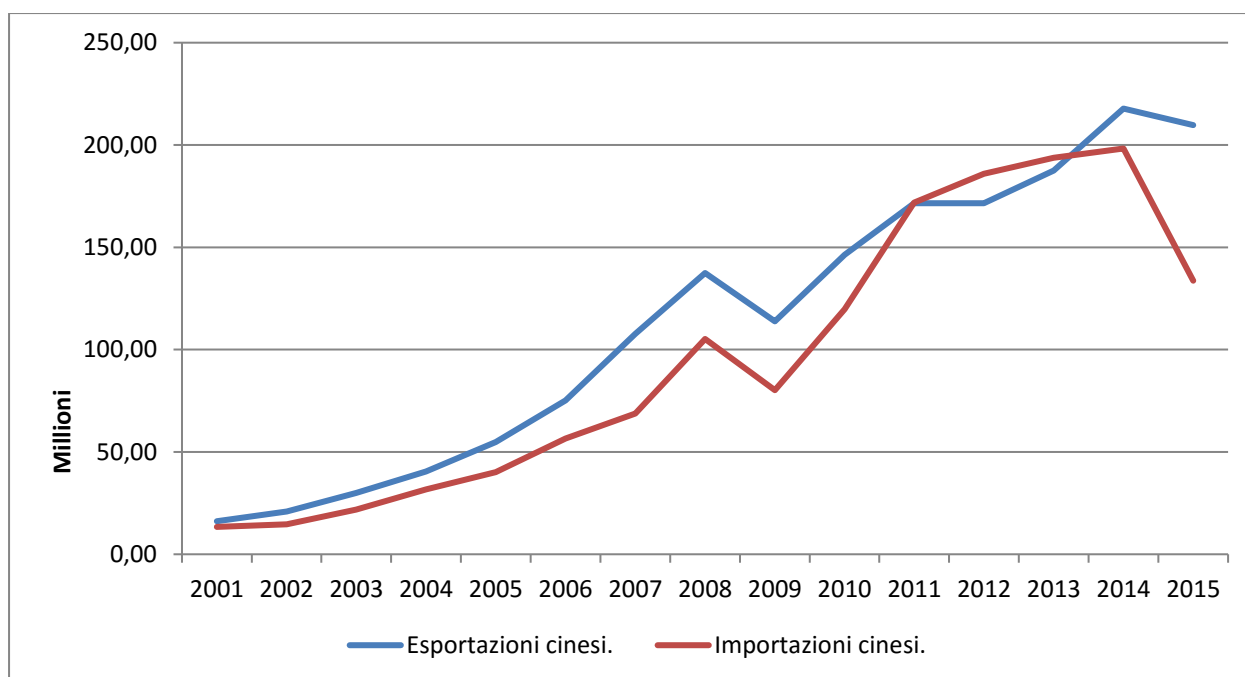
²⁰ Niu Xinchun, “China’s Strategy in the Middle East: Interest Identification and Policy Making”, paper presentato alla conferenza “Stormy Waters, Bright Horizons? China and Europe’s Changing Roles in the Mediterranean Region”, Torino World Affairs Institute, Torino, 27–28 giugno 2014.



14 - Ranking della Cina come partner per l'export. Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'Observatory of Economic Complexity.



15 - Ranking della Cina come partner per l'import. Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'Observatory of Economic Complexity.



16 - Volume del commercio fra Cina e regione del Mediterraneo allargato in dollari.
Fonte: elaborazione T.wai su dati dell'International Trade Center.

La Cina tenta di rafforzare ulteriormente la crescita del commercio all'interno della BRI attraverso la conclusione di accordi di libero scambio di merci e capitali, lo sviluppo di infrastrutture inter-nodali e la creazione di zone economiche speciali.

Gli accordi di libero scambio non hanno avuto il successo sperato e, nonostante i lunghi negoziati e le pressioni da parte di Pechino, sino ad oggi nessuno dei paesi della regione è giunto alla firma. Un chiaro esempio sono i negoziati con i paesi parte del Consiglio di Cooperazione del Golfo, iniziati nel luglio del 2004 e – nonostante gli impegni presi durante la visita di Xi Jinping nel 2016 e del Re saudita in Cina nel marzo del 2017 – di fatto ancora pendenti.²¹

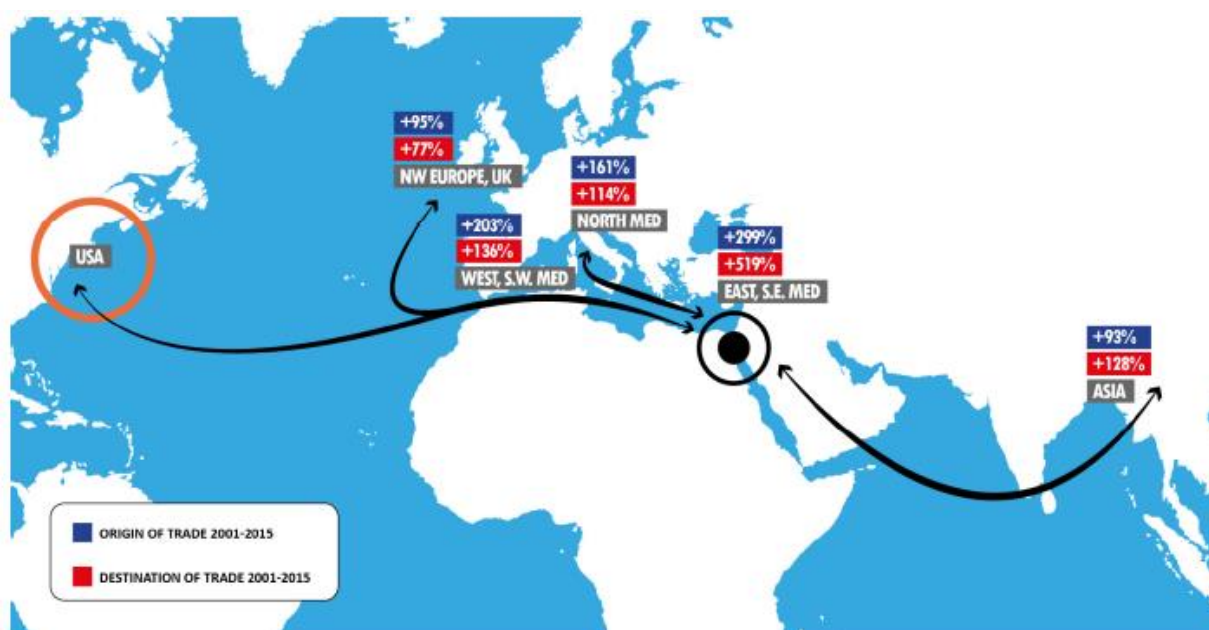
Lo sviluppo delle infrastrutture logistiche nella regione ha avuto invece un destino diverso. Come si è già rilevato, la rotta marittima della BRI rappresenta la sua parte più rilevante dal punto di vista commerciale sia in termini di valore, sia di volumi di merci trasportate. Ciò risulta ancora più vero quando si prende in considerazione la relazione tra BRI e regione mediterranea.

Secondo i dati del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), negli ultimi anni si è verificata una trasformazione dei traffici marittimi a livello globale: nel 1995 le rotte transpacifiche dominavano il mercato, con il 53% dei traffici globali. La tratta Europa-Estremo Oriente, la rotta commerciale che collega i mercati europei ai centri produttivi cinesi tramite il Mediterraneo e il canale di Suez, contava per solo il 27% del mercato. Nel 2015 il divario tra le due tratte si è profondamente ridotto a favore della rotta Europa-Estremo

²¹ 商务部召开例行新闻发布会 *Shangwubu zhaokai lixing xinwen fabuhui* [Regolare conferenza stampa del Ministero del Commercio], Ministero del Commercio della Repubblica Popolare Cinese, 23 marzo 2017, <http://www.mofcom.gov.cn/article/ae/slfw/201703/20170302539524.shtml>.

Oriente, che oggi pesa per il 42% del mercato globale contro il 44% della tratta transpacificica. Nello stesso arco temporale – cioè tra il 2001 e il 2015 – i volumi di traffico del canale di Suez sono cresciuti del 124%, rendendo il Mediterraneo centrale per il 10% dei transiti globali di merci.

Questa trasformazione, rispetto alla quale il ruolo propulsivo del mercato cinese è evidente, sembrerebbe avere un impatto virtuoso sulle dinamiche commerciali, infrastrutturali e logistiche del Mediterraneo (Fig. 17). Nel 2001 la maggior parte delle merci che giungevano nel Mediterraneo tramite Suez fuoriusciva dalla regione attraverso lo stretto di Gibilterra e veniva assorbita da porti nordeuropei quali Rotterdam e Amburgo, lasciando solo un 34% del volume di traffico alla gestione dei porti interni al Mediterraneo. Anche in questo caso, negli ultimi anni, la dinamica si è invertita: oggi il 56% del traffico che attraversa Suez si ferma nel Mediterraneo e viene movimentato dai porti al suo interno.



17 - La nuova centralità del Mediterraneo allargato, rotte e porti per il commercio cinese. Fonte: SRM.

Questo nuovo protagonismo del Mediterraneo sarà certamente intensificato dall'effetto moltiplicatore creato da tre fattori interrelati. Il primo per importanza è certamente il recente ampliamento del canale di Suez, inaugurato nell'agosto del 2015, che consentirà di raddoppiare la capacità giornaliera di transito delle navi cargo, abbattendo i tempi di attesa in entrambe le direzioni.

Il secondo è il crescente "gigantismo navale", ossia l'utilizzo sempre più massiccio, da parte delle grandi società di trasporto, di navi di grande portata (tra i 13.000 e i 22.000 TEU).²² A differenza del canale di Panama, anch'esso recentemente allargato, il canale di Suez è l'unico a consentire il transito di queste porta-container di ultima generazione, che stanno diventando le componenti strategiche delle flotte mercantili, soprattutto asiatiche. Il terzo fattore è dato proprio dalle alleanze che le grandi imprese devono stringere per rafforzare le economie di scala. Un caso esemplare a questo proposito è la Ocean Alliance – composta da China Ocean

²² Un TEU, pari a circa 40 metri cubi, è l'unità di misura standard di volume nel trasporto dei container.

Shipping Company (COSCO), dalla francese CMA CGM, dalla taiwanese Evergreen e dalla OOCL di Hong Kong – protagonista del commercio Europa-Asia, con il 35% del traffico gestito, e della tratta trans-pacifica (40%).

L'ampliamento di Suez, il gigantismo navale e le alleanze dei vettori stanno rafforzando le economie e la competitività della rotta Europa-Estremo Oriente, che è ormai in diversi casi anche più conveniente – soprattutto grazie alle agevolazioni fornite dalla Suez Canal Authority – della rotta transpacifica per i cargo che dalla Cina puntano verso la costa orientale degli Stati Uniti. In sintesi, il Mediterraneo sta diventando sempre più centrale per il commercio cinese, non solo per quello diretto verso l'Europa, ma anche per quello in transito verso la costa orientale del Nord America.

Le imprese cinesi sono consapevoli di questa trasformazione e, anche grazie all'ombrello fornito dalla BRI, stanno investendo in modo massiccio nelle infrastrutture portuali e nella costruzione di zone economiche speciali lungo le coste del Mediterraneo. Gli investimenti compiuti in questi anni da COSCO – la più grande società di stato cinese specializzata in *shipping*, cantieristica e logistica – sono paradigmatici in proposito.

La compagnia ha investito in terminal strategici lungo la via della seta marittima: ad Abu Dhabi, snodo cruciale della BRI, dove COSCO ha ottenuto in concessione per 35 anni la gestione del Terminal 2 del porto di Khalifa; a Port Said, dove ha investito il 20% in una joint venture che controlla il Suez Canal Container Terminal, un centro di trasbordo merci posto all'entrata nord del canale di Suez e dedicato al Mediterraneo orientale; nel porto di Ambarli in Turchia, dove ha acquisito con una joint venture il 65% del Kumport Terminal, il terzo più grande della Turchia, in posizione strategica per gli scambi tra Europa e Asia.

Kumport è un investimento ideale per dialogare con il porto del Pireo, dove COSCO ha compiuto il suo investimento più importante non solo dal punto di vista logistico ed economico – 5 miliardi di euro tra l'acquisizione del 67 % delle azioni dell'autorità portuale e spese di ampliamento dei terminal –, ma anche simbolico: per la prima volta una società cinese è in controllo di un'autorità portuale europea.

Sostenuto dagli investimenti di COSCO e da un rapido rilancio della sua produttività, il Pireo ha sperimentato in questi anni un celere aumento dei volumi di scambio, passando dalla gestione del 2% del traffico merci nel Mediterraneo nel 2008 al 13% nel 2015. COSCO pianifica di aumentare ulteriormente i volumi di traffico per giungere entro il 2018 a un incremento del 35% dei TEUs processati, accrescendo la competizione non soltanto rispetto agli altri porti del Mediterraneo, ma anche nei confronti dei porti – finora dominanti – del Nord Europa.

Il potenziamento del Pireo dovrebbe associarsi, secondo i progetti del governo cinese, al completamento dell'asse ferroviario ad alta velocità che è previsto colleghi il porto greco con Budapest attraverso i Balcani, un segmento strategico che consentirebbe alle merci gestite al Pireo di essere trasferite direttamente ai mercati dell'Europa centrale.

Un accordo stipulato nel novembre 2015 tra Cina e Ungheria vede la Export-Import Bank of China impegnata a finanziare con un prestito ventennale l'85% degli 1,8 miliardi di dollari necessari per la costruzione da parte della China Railway International Corporation del primo tratto ad alta velocità Belgrado-Budapest. L'accordo tra i due governi, tuttavia, è oggi oggetto di indagine da parte della Commissione Europea, che sta verificando se l'Ungheria, membro

dell'Unione, abbia violato i regolamenti sugli appalti pubblici europei per aver concesso l'appalto alle società cinesi in mancanza di una gara pubblica.²³

Gli investimenti cinesi nelle infrastrutture portuali mediterranee sono connessi allo sviluppo di Zone Economiche Speciali (SEZ) nella regione. L'idea di stabilire zone economiche speciali all'estero – sulla scorta del successo riscosso dalle SEZ aperte in Cina negli anni '80 per innescare il processo di turbo-modernizzazione e internazionalizzazione dell'economia cinese – risale alla fine degli anni '90, ma è stata ufficialmente incorporata nelle strategie di sviluppo del governo cinese con l'11° Piano Quinquennale del 2006, che annunciava la creazione di 50 di queste zone all'estero come supporto alla "Going out strategy". Secondo i dati pubblicati nel 2015 dal Ministero del Commercio cinese, 69 zone economiche speciali sono state istituite in 33 paesi; 48 di queste si trovano in paesi BRI.²⁴

Nel complesso, le zone economiche speciali all'estero hanno i seguenti obiettivi:

- promuovere la domanda di prodotti cinesi e migliorare i servizi post-vendita;
- produrre beni da riesportare verso Europa e Stati Uniti;
- facilitare l'espansione all'estero di piccole e medie imprese cinesi, facendole confluire in gruppi industriali dotati di maggiore capacità finanziaria e produttiva;
- esportare parte dell'esperienza cinese in fatto di sviluppo economico in modo da rafforzare l'economia locale e i rapporti diplomatici bilaterali.

La fisionomia delle singole zone varia da caso a caso, sulla base degli equilibri politici locali e della salienza relativa dei diversi obiettivi sopra elencati. In genere sono le imprese cinesi – grandi aziende, per lo più di stato, con un fatturato minimo di 2 miliardi di dollari – a proporre i progetti per le SEZ, invitando poi altre aziende cinesi a operare nelle zone una volta che queste sono operative. Il Ministero del Commercio cinese gestisce i bandi, mentre il Ministero degli Esteri supervisiona i profili diplomatici e politici dell'iniziativa. I paesi ospitanti intervengono, invece, solo nella fase iniziale, identificando l'area geografica e le condizioni fiscali e legali della SEZ; nel corso del tempo cercano poi di attrarre aziende locali e straniere.

Un caso esemplare è quello della China-Egypt Suez Economic and Trade Cooperation Zone, spesso presentata come il fiore all'occhiello delle SEZ all'interno della BRI, vista anche la sua posizione strategica, lungo il canale più importante per i traffici della componente marittima della BRI.²⁵ La China-Egypt SEZ nasce a seguito di un accordo firmato nel 1999 tra il Cairo e Pechino dopo un viaggio esplorativo dell'allora Presidente Mubarak in Cina per studiare il modello di sviluppo cinese e raccogliere lezioni utili per l'Egitto. La gestione della SEZ fu affidata alla Egypt TEDA Investment Co., una joint-venture formata dalla Tianjin Economic-Development Area (TEDA) Investment Holdings– con il 75% del capitale iniziale –, da partner egiziani, e dal China-Africa Development Fund.

²³Janne Suokas, "EU probe threatens landmark China-Hungary rail project", *GB Times*, 22 febbraio 2017, <http://gbtimes.com/business/eu-probe-threatens-landmark-china-hungary-rail-project>.

²⁴"中企正在建设 69 个境外合作经贸区分布 33 个国家" *Zhong qiye zhangzai jianshe 69 ge jingwai hezuo jingmao qu fenbu 33 ge guojia* [Compagnie cinesi stanno costruendo 69 zone per la cooperazione economica all'estero in 33 paesi], *China News*, 14 ottobre 2015, <http://www.chinanews.com/cj/2015/10-14/7569777.shtml>.

²⁵Ma Xia 马霞 e Song Caicen 宋彩岑, "中国埃及苏伊士经贸合作区: '一带一路'上的新绿洲" *Zhongguo Aiji suershi jingmao hezuo: 'yi dai yi lu' shang de xin luzhou* [La China-Egypt Suez Economic and Trade Cooperation Zone: una nuova oasi lungo la Via della Seta], *West Asia and Africa*, No.2 (2016), pp.109-126.

I numeri generati da questa SEZ sono piuttosto interessanti: 100 milioni di dollari sono stati investiti ad oggi per l'utilizzo di 80.000 metri quadri di terreno affidati alla gestione di 35 grandi aziende cinesi e non – tra cui la Suez River Bank, Société Générale, COSCO, Yang Ming Shipping ed EUSU Logistics –, per le quali lavoravano nel 2015 oltre 1.800 persone (con una crescita dell'occupazione media annuale del 10%). Fra il 2009 e il 2015 il volume delle merci e dei servizi commerciati è cresciuto da 18 a 240 milioni di dollari, portando all'erario egiziano introiti fiscali per oltre 18 milioni.

Nel corso del tempo non sono mancati i problemi nella gestione della SEZ, legati soprattutto a differenze culturali tra società cinesi e governo locale, alle lentezze della burocrazia egiziana e ai costi delle utilities. Ciò nonostante, nel gennaio 2016 Cina ed Egitto hanno firmato un memorandum d'intesa per l'implementazione della BRI, proponendosi di ampliare la SEZ e attrarvi 150 nuove aziende e ulteriori investimenti per 2 miliardi di dollari.²⁶

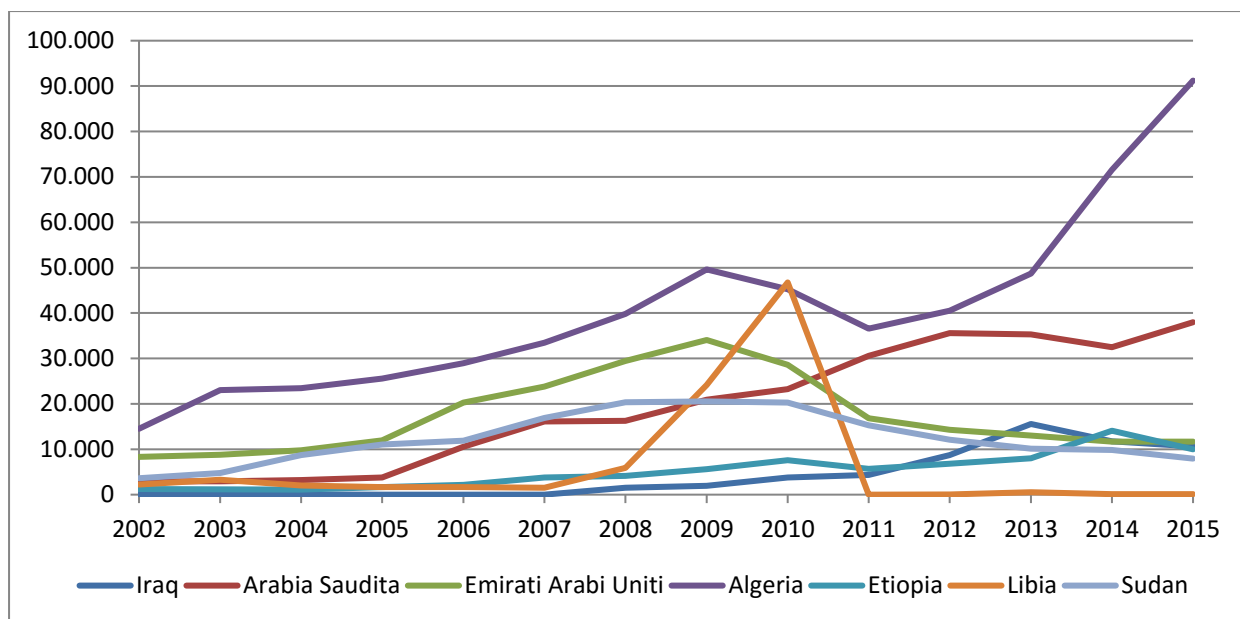
Sicurezza

Già da tempo gli analisti cinesi osservano come il crescere esponenziale delle esportazioni e degli investimenti cinesi nella regione mediterranea vada estendendo il perimetro degli interessi del paese (*liyi bianjiang* 利益边疆) ben oltre i confini territoriali della Cina (*lingtu bianjiang* 领土边疆).²⁷ Ciò determina un'inedita relazione di interdipendenza tra la stabilità della regione mediterranea e la sicurezza interna del paese.

L'acutizzarsi dell'instabilità in molti paesi del Mediterraneo allargato colpisce le economie locali distruggendo le opportunità di sviluppo, indebolisce le strutture sociali di questi paesi e potenzia la capacità d'attrazione dell'Islam radicale come risposta alla frustrazione delle giovani generazioni. Si tratta di una miscela esplosiva, che minaccia i flussi commerciali ed energetici della BRI, mette a repentaglio la vita dei cittadini cinesi che operano, sempre più numerosi, in queste aree (Fig. 18), e, favorendo la radicalizzazione dei musulmani cinesi, alimenta i collegamenti del separatismo uiguro dello Xinjiang – l'immensa provincia nord-occidentale della Cina, a maggioranza musulmana – con i movimenti jihadisti internazionali.

²⁶ "Broad prospect for China-Egypt economic and trade cooperation", *Xinhua*, 22 gennaio 2016, http://www.chinadaily.com.cn/world/2016xivisitmiddleeast/2016-01/22/content_23204973.htm.

²⁷ Huang Kunlun 黄昆仑, "全球化时代的国家利益观" *Quanqiuhua shidai de guojia liyi guan* [Prospettiva sugli interessi nazionali nell'era della globalizzazione], *PLA Daily*, 15 marzo 2011, <http://theory.people.com.cn/GB/14148064.html>.



18 - Paesi dove la presenza di lavoratori cinesi è più significativa (oltre le 10.000 unità). Fonte: Elaborazione T.wai su dati del National Bureau of Statistics della Repubblica Popolare Cinese.

Per far fronte a questa crescente interdipendenza, difendendo i propri interessi e i connazionali presenti nell'area, la politica estera cinese deve dotarsi di nuovi strumenti: proprio il Medio Oriente e l'Africa mediterranea e sahariana vanno emergendo come i laboratori in cui Pechino sperimenta forme inedite di proiezione di sicurezza. Se la mancanza di una forte presenza militare nella regione, al pari di quella americana o russa, continua a fare da sfondo alla retorica cinese della non interferenza negli affari interni degli altri stati, le autorità cinesi iniziano, infatti, a concepire l'intervento – politico, economico e persino militare – in determinati contesti come un'esigenza sempre meno eludibile. Il punto di equilibrio su cui si è assestato il vivace dibattito interno riguardo a questa nuova dinamica è quello dell'“intervento senza interferenza”, o “intervento creativo”.²⁸

È la difesa dei cittadini cinesi nella regione ad essere emersa quale elemento catalizzatore della ri-definizione della politica di sicurezza cinese all'estero. I primi allarmi iniziarono a manifestarsi nel 2004, in seguito ai rapimenti di cittadini cinesi in Egitto e Sudan. Negli anni seguenti gli attacchi dei pirati somali contro navi mercantili e pescherecci cinesi e l'instabilità causata dalle primavere arabe – crisi libica *in primis* – hanno avuto un forte impatto sull'opinione pubblica cinese e sulla percezione della sicurezza degli operatori cinesi in quelle aree.

Le Nazioni Unite sono servite in questa fase come essenziale vettore multilaterale di azioni di tutela della sicurezza cinese nell'area: le missioni internazionali anti-pirateria sotto mandato ONU, cui la marina militare cinese contribuisce senza soluzione di continuità dal 2008, hanno fortemente ridimensionato le minacce alla navigazione nei mari del Corno d'Africa. Al contempo, il parallelo deterioramento della stabilità in Medio Oriente e nell'Africa settentrionale ha imposto a Pechino un netto ripensamento della propria condotta nei confronti delle operazioni di peacekeeping promosse in ambito ONU: un tempo restia a

²⁸ Wang Yizhou, 王逸舟, *创造性介入: 中国外交新取向 Chuangzaoxing jieru: zhongguo waijiao xin quxiang* [Coinvolgimento creativo: una nuova direzione per la politica estera cinese], Pechino: Peking University Press, 2011.

impegnarsi, se non in alcuni frangenti di assoluta emergenza e comunque in posizione defilata, la Cina pare ora disponibile a farsi carico di responsabilità di primo piano nella stabilizzazione di determinati paesi a rischio fallimento.

In questo senso il 2012 ha segnato un momento di svolta nella condotta cinese, con il dispiegamento del primo contingente di fanti dell'Esercito Popolare di Liberazione (la denominazione ufficiale delle forze armate cinesi) nel Sudan del Sud. Sebbene incaricato soltanto di proteggere i medici e i genieri militari cinesi già presenti sul terreno, questo primo schieramento della fanteria ha aperto la strada a un diverso coinvolgimento cinese nelle missioni di peacekeeping, ben al di là del mero supporto medico e logistico. Nel giro di pochi anni altre truppe da combattimento sono state inviate da Pechino in Mali e Sudan del Sud sotto l'egida dell'ONU. A fine 2015 il Presidente Xi Jinping ha dichiarato che la Cina è pronta a mettere a disposizione una forza di reazione rapida di circa 8.000 soldati ed elicotteri da attivare su richiesta delle Nazioni Unite.

Queste "nuove" tipologie di intervento cinese in Sudan del Sud e Mali rispondono a imperativi di stabilizzazione regionale più che all'esigenza di difendere gli interessi cinesi in loco. Dopo anni di guerra, infatti, quasi tutti i pozzi petroliferi del Sudan del Sud, localizzati sul fragile confine con il Sudan, sono ormai chiusi. Parimenti, in Mali il volume degli investimenti e la presenza di civili cinesi sono relativamente trascurabili.

L'eventuale fallimento dello stato in Mali, tuttavia, potrebbe avere pesanti ripercussioni sull'Algeria – primo paese per volume di investimenti cinesi in Nord Africa –, dove risiedono oltre 91.000 operai di nazionalità cinese. Allo stesso modo, come si è già avuto modo di rilevare, Etiopia ed Egitto, confinanti rispettivamente con Sudan del Sud e Sudan, sono destinazioni strategiche per gli investimenti cinesi sia in ambito logistico che energetico. Se si considerano entrambi i paesi, tra il 2001 e il 2015 il numero di lavoratori cinesi registrato dalle statistiche ufficiali è passato da circa 1.500 a più di 12.300, una comunità consistente operante in una zona di importanza strategica per la BRI.

Lo schieramento delle truppe da combattimento cinesi in Mali e Sudan del Sud fa dunque risaltare alcuni dei profili più evidenti della strategia militare cinese nella regione. Il coinvolgimento sempre più intenso all'interno delle Nazioni Unite – che potrebbe preludere alla promozione di un funzionario cinese a capo del Dipartimento ONU per il Peacekeeping – garantisce a Pechino la copertura diplomatica necessaria per influenzare progressivamente le decisioni all'interno dell'organizzazione, anche al fine di assicurare una migliore protezione dei propri interessi.

Se, da un lato, la Cina cerca di utilizzare l'ombrello multilaterale e il *soft power* delle Nazioni Unite per stabilizzare aree di interesse strategico, dall'altro si muove per sviluppare capacità logistiche che permettano anche eventuali azioni unilaterali in caso di crisi. Nel novembre 2015 la conferma da parte del portavoce del Ministero della Difesa cinese della notizia secondo cui il governo di Pechino ha negoziato con Gibuti la costruzione della prima base militare al di fuori del territorio cinese rientra in questa cornice e conferma l'importanza della regione per la proiezione strategica cinese nel prossimo futuro.



19 - La posizione strategica di Gibuti. Fonte: elaborazione T.wai.

La scelta non è casuale. Secondo la Energy Information Agency statunitense, Gibuti è il quarto snodo al mondo quanto a flussi di idrocarburi gestiti per via marittima, ed è il punto più sicuro e stabile nell'ampia regione in cui sono venuti a concentrarsi i maggiori interessi cinesi. La base – la cui struttura è ideale per accogliere eventualmente in futuro anche una portaerei cinese – consente alle forze aeree cinesi di condurre operazioni di evacuazione entro un raggio di circa 2.500 km. Tale raggio è anche quello entro cui può operare senza rifornimento il velivolo da ricognizione Shaanxi Y-8, che da Gibuti può quindi raggiungere a nord l'Iraq e il Sinai, e a sud la Tanzania.

La "base protettiva" (*baozhang jidi* 保障基地) di Gibuti, secondo il lessico ufficiale cinese, potrebbe ospitare in una prima fase circa 1.000 soldati cinesi e dovrebbe anzitutto fungere da essenziale punto d'appoggio logistico in caso di evacuazione di cittadini della RPC da teatri di crisi. Come enfatizzano i media cinesi,²⁹ la base è una tessera del ben più ampio mosaico delle riforme che stanno trasformando l'esercito cinese in una forza più agile ed efficace. A beneficiarne sarà sicuramente la marina militare cinese, ma un vantaggio ancora maggiore potrebbe derivarne l'aeronautica militare. Infatti, mentre forze di terra e marina sono impegnate fuori dai confini cinesi da vari anni attraverso le missioni di pace e antipirateria, la

²⁹ Xing Linan 邢立楠, "不只是海外基地: 吉布提助解放军与美军平起平坐" *Buzhi shi haiwai jidi: Jibuti zhu Jiefangjun yu Meijun pingqilaizuo* [Non è solo una base militare: la base a Gibuti aiuterà l'Esercito Popolare di Liberazione a confrontare l'esercito americano più alla pari], *China.com*, 26 novembre 2015, http://military.china.com/kangzhan70/zhjw/11173869/20151126/20826203_all.html.

componente aerea dell'Esercito Popolare di Liberazione non ha mai avuto sostanziali occasioni di impegnarsi all'estero.

Nel caso in cui la base ospitasse aerei da ricognizione, la Cina potrebbe ad un tempo aumentare significativamente le proprie capacità di raccolta di informazioni nella regione e iniziare la rotazione dei propri piloti militari all'estero per consentire loro di acquisire maggiore esperienza in operazioni sul campo. Come nel caso degli ufficiali delle forze di terra e della marina, che dopo essere stati impegnati in missioni all'estero sono stati promossi a posizioni di comando nelle migliori unità del proprio servizio, anche nel caso dell'aeronautica militare è probabile che i piloti selezionati per essere mandati all'estero vadano poi a formare un gruppo d'élite in patria.

Anche per queste ragioni la base a Gibuti potrebbe fungere da trampolino per la Cina nella lotta contro il terrorismo islamista internazionale. La creazione dello Stato Islamico in Siria e Iraq ha corroborato questa tendenza: Daesh non è per i cinesi soltanto una minaccia ai propri interessi economici nella regione, ma una vera e propria sfida esistenziale, che insiste direttamente sulla sicurezza e sull'unità del paese. Secondo molti analisti, negli ultimi anni le pratiche e i costumi dei musulmani cinesi – per lo più appartenenti ai gruppi etnici degli Uiguri, di matrice etnica turca, e degli Hui – tendono a essere influenzati dalle scuole più conservatrici e ortodosse dell'Islam, come quella salafita di influenza saudita, e ciò rinforza la loro connessione con i gruppi jihadisti del mondo arabo.

Sin dalle drammatiche sommosse del 2009, il governo cinese ha riscontrato una trasformazione genetica della lotta separatista uigura in Xinjiang. Se in quell'anno le proteste furono ancora per lo più di matrice laica, indirizzate contro le autorità e limitate al territorio della provincia dello Xinjiang, cinque anni più tardi, come dimostrato dagli attacchi terroristici del 2014 nella stazione di Kunming nel sud del paese, le azioni terroristiche hanno acquisito una dimensione religiosa ben più marcata, sono state rivolte contro obiettivi civili, e si sono estese a diverse province del paese, presentando una regia coordinata con il supporto di cellule di gruppi fondamentalisti esterni al paese, come il Turkestan Islamic Party (TIP) basato in Pakistan ma diretto da gruppi Uiguri.

Secondo il generale cinese Jin Yinan, grazie all'addestramento ricevuto in Afghanistan e Pakistan e alla partecipazione ai conflitti in Siria e Iraq, formazioni di Uiguri stanno tentando di trasformare la lotta per l'indipendenza dello Xinjiang in uno degli obiettivi della jihad internazionale. Fonti siriane parlano di circa 5.000 combattenti di nazionalità cinese in Siria e³⁰ lo stesso Ambasciatore della RPC nel paese ha dichiarato che se cadesse Assad in Siria si creerebbe una base operativa nel cuore del Medio Oriente che consentirebbe ai jihadisti un forte supporto per la promozione della guerra santa nei loro paesi di origine.

Questa dinamica continua a causare ancora oggi una notevole tensione tra RPC e Turchia. A Pechino si teme che il supporto informale di Ankara a combattenti uiguri affiliati all'ISIS per sostenere la causa turca possa in futuro presentare gravi implicazioni per la stabilità dello Xinjiang. La risoluzione 2249 (2015) approvata all'unanimità dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite il 20 novembre 2015, pur non citando espressamente il capitolo VII della Carta che autorizza l'uso della forza armata, può facilmente essere letta come un'autorizzazione all'uso della forza contro lo Stato Islamico in Iraq e Siria. Anche se è improbabile che Pechino usi questo "biglietto per la Siria" – come è stata polemicamente definita la

³⁰ Ben Blanchard, "Syria says up to 5.000 Chinese Uighurs fighting in militant groups", *Reuters*, 11 maggio 2017, <http://www.reuters.com/article/uk-mideast-crisis-syria-china-idUSKBN1840UP>.

risoluzione da parte di qualche osservatore cinese³¹ – la base a Gibuti e il voto a favore della risoluzione lasciano ampio spazio di manovra per il futuro.

Conclusioni

Nel settembre del 2012 Wang Jisi, all'epoca Preside della Scuola di Studi Internazionali dell'Università di Pechino, introdusse in un rapporto del Centro di Studi Strategici Internazionali il concetto di "Marcia verso Occidente" (*xijin*, 西进). Wang suggeriva di capitalizzare sulla collocazione geopolitica della Cina, ponte tra Estremo Oriente e il cuore dell'Eurasia, attraverso un riequilibrio della strategia cinese che spostasse il suo focus dal Pacifico verso le direttrici continentali. Ciò avrebbe consentito al governo cinese di raggiungere vari risultati: a) alleggerire la tensione con i paesi vicini, come Vietnam e Filippine, alimentata dall'espansione marittima cinese degli ultimi decenni; b) estendere l'influenza di Pechino in aree, come l'Asia Centrale e il Medio Oriente, dove non esistevano né un ordine regionale strutturato e stabile, né alcun meccanismo efficace di integrazione economica regionale trainato da altre potenze; c) creare una piattaforma utile a rafforzare relazioni non conflittuali con gli Stati Uniti.³²

La proposta di Wang si collocava nel quadro di due eventi cruciali per la storia recente della Cina: il varo della "Great Western Development Strategy", lanciata all'inizio del 2000 dal governo cinese per rafforzare la coesione interna del paese e correggere le disuguaglianze tra le sviluppate province costiere e le più povere province interne; e il ri-orientamento strategico (*pivot*) della proiezione statunitense dal Medio Oriente verso l'Asia Pacifico, annunciato dall'amministrazione Obama e percepito da Pechino come una manovra di contenimento del ruolo regionale della Cina.

Il lancio della BRI da parte del Presidente Xi nel 2013 pare aver tradotto le idee di Wang Jisi in politiche governative. La Belt and Road Initiative ha mostrato sin da subito di essere caratterizzata da una dimensione strumentale che coniuga stringenti logiche di politica economica interna a una revisione della postura cinese in politica estera. Sul piano interno, essa rafforza il discorso politico di Xi fornendo un orizzonte internazionale al "rinascimento della nazione cinese", il senso profondo del "Sogno cinese" proposto dal nuovo Presidente alla popolazione. La BRI come catalizzatore di un "sogno globale", perfetta chiusura di un ciclo storico per una nazione pervasa dal senso di rivalsea contro un Occidente reo di averle imposto un "secolo di umiliazione" (*bainian guochi*, 百年国耻) tra l'epoca dell'imperialismo europeo (Prima Guerra dell'Oppio, 1839-1842) e la fondazione della Repubblica Popolare Cinese (1949).

Il Forum internazionale sulla BRI, svoltosi con grande enfasi a Pechino nel maggio 2017, offre una nitida evidenza della rilevanza dell'iniziativa a fini propagandistici interni: non è casuale che il Forum si sia tenuto nei mesi immediatamente precedenti il 19° Congresso del

³¹ "联合国 2249 号的决议表明中国已经拿到了叙利亚门票" *Lianheguo 2249 hao de jueyi biaoming Zhongguo yijing na daole Xuliya menpiao* [La risoluzione delle Nazioni Unite numero 2249 è un chiaro segno che la Cina ha già preso il suo biglietto per la Siria], *BaiduTieba*, <http://tieba.baidu.com/p/4173255651>.

³² Wang Jisi, "Marching Westwards: the rebalancing of China's geostrategy", *International and Strategic Studies Report*, No. 73 (2012), pp. 1-11.

Partito, appuntamento secondo molti decisivo per le sorti politiche di Xi Jinping. La composizione del nuovo Comitato Centrale – supremo organo di indirizzo politico della Cina – determinerà il perimetro più o meno ampio entro cui Xi potrà capitalizzare sulla rischiosa operazione di accentramento di potere portata avanti durante il suo primo mandato quinquennale ai vertici del Partito-Stato, anche tramite una severa campagna anti-corruzione e la collocazione di una serie di uomini fidati nelle posizioni chiave del Partito e dell'esercito. È significativo che nei giorni del Forum i *rumor* politici più insistenti a Pechino non riguardassero la BRI, bensì la possibilità, per molti sacrilega, che il "pensiero di Xi" (*Xi Jinping sixiang*, 习近平思想) possa essere codificato ufficialmente nelle costituzioni del Partito e dello Stato, accanto all'unico altro "pensiero" fino ad oggi ammesso, quello di Mao.

Ma cosa ha indotto Xi a procedere con tanta temerarietà nell'accentramento di potere nella sua persona? La risposta a questo quesito è essenziale per comprendere profili e destini della BRI nel medio e lungo periodo. Se, infatti, lo sbocco di questa trasformazione della morfologia politico-istituzionale della Cina dovesse essere il determinarsi di una nuova posizione dominante monocratica sull'esempio di Mao – ritenuto dalla storiografia ufficiale cinese un assetto nefasto –, allora non sarebbe improbabile uno scenario in cui la BRI e gli annessi investimenti continuino a essere dominati da logiche politiche interpretate da imprese di stato. Se, invece, come molti auspicano, l'accentramento di potere perseguito da Xi dovesse riflettere il percorso politico seguito da Deng Xiaoping nel 1978 prima del lancio della storica politica di "riforma e apertura" (*gaige kaifang*, 改革开放) – che collegò l'impetuoso sviluppo del paese a una sua progressiva confluenza nel mercato globale e ad un rapporto sinergico con l'Occidente – si aprirebbero altri scenari per la BRI. In questo secondo caso Xi potrebbe ridimensionare i monopoli delle imprese di stato – e con essi l'influenza dei robusti apparati di potere che ne traggono diretto beneficio – a vantaggio delle aziende private, dei risparmiatori e dei consumatori. La BRI potrebbe in tal caso costituire una nuova formula di "apertura" della Cina al mondo, ancor più sinergica rispetto al passato in quanto fondata su una reale reciprocità.

Altra condizione fondamentale per il successo di questa ambiziosa iniziativa sarà la posizione che sceglieranno di assumere gli Stati Uniti. Nella lettura di Wang Jisi, che ha concorso a ispirare la BRI, alla luce del *pivot to Asia* perseguito dalla Presidenza Obama e delle crescenti tensioni con il Giappone e nel Mar della Cina Meridionale, appariva opportuna una strategia di *hedging* che dirigesse la propensione espansiva dell'economia cinese verso aree meno sensibili e meno sviluppate, integrandola con l'interesse strategico di Pechino a non acutizzare la rivalità con l'egemone statunitense rischiando un conflitto che potesse mettere a repentaglio la realizzazione del “sogno” di rinascita della nazione cinese.

Nel giugno 2013, pochi mesi prima del lancio della BRI, il Presidente Xi, durante il primo incontro con l'omologo statunitense Obama a Sunnyland negli Stati Uniti, proponeva di impostare il futuro delle relazioni sino-americane sulla base di “un nuovo tipo di relazioni tra grandi potenze”. A fondamento della proposta di Xi vi era una ricerca di status internazionale da parte di Pechino, la medesima che oggi anima la BRI, unita alla necessità di un rilancio dei rapporti con gli Stati Uniti funzionale alla continuazione dello sviluppo economico della Cina. A suo tempo gli Stati Uniti non risposero con entusiasmo alla proposta cinese e anche nel caso della BRI Washington si è dimostrata fredda se non addirittura ostile, soprattutto in risposta alle molteplici adesioni di alleati NATO alla AIIB. Alla freddezza dell'amministrazione Obama ha poi fatto seguito l'ondivaga spavalderia della Presidenza Trump, che, pur non avendo ancora definito la propria complessiva politica nei confronti della Cina, ha già senz'altro alterato il corso del ri-orientamento della politica estera

statunitense verso l'Asia-Pacifico troncando i negoziati per il varo dell'accordo commerciale noto come TPP (Trans-Pacific Partnership).

Nel maggio del 1978, qualche mese prima del famoso Terzo Plenum in cui Deng Xiaoping avrebbe lanciato il proprio progetto di riforma economica, Zbigniew Brzezinski, allora consigliere per la sicurezza nazionale, scriveva al Presidente Carter: "Deng sembra condividere con i teorici occidentali della modernizzazione l'idea che lo sviluppo richiede specializzazione, gerarchia e urbanizzazione. Dopo vent'anni di sforzi per identificare un percorso diverso verso la modernità, il regime di Deng sembra finalmente riunirsi al resto del mondo".³³ Era un momento cruciale per l'ascesa del leader cinese al potere e gli Stati Uniti capirono allora che il suo progetto avrebbe avuto un impatto straordinariamente benefico sulla Cina e sul resto del mondo. Oggi i tempi sono molto cambiati, la Cina è ben più forte e fiera, ma gli Stati Uniti sono ancora per Pechino un partner strategico, le cui scelte possono favorire o complicare la realizzazione del "Sogno cinese". Le posizioni che prenderanno gli Stati Uniti, non solo nei rapporti bilaterali con la Cina, ma anche su dossier come quello coreano o mediorientale, saranno uno sfondo indirettamente molto rilevante per il Congresso del Partito dell'autunno 2017, e per i destini della leadership di Xi.

In questo senso, la BRI appare una scommessa molto delicata non solo per le dinamiche politiche interne, ma anche sul versante internazionale. Esistono difficoltà di ordine economico e finanziario – oltre ai rischi evidenti connessi con investimenti destinati a progetti in aree poco regolamentate e instabili – ma soprattutto si coglie una certa fragilità geopolitica dell'iniziativa. Da una parte, infatti, l'impegno – o "interferenza", per usare il lessico preferito a Pechino – statunitense nel Mediterraneo allargato, dalla Libia all'Iraq, è considerato dai cinesi la causa principale dell'instabilità regionale.³⁴ Al contempo, il disimpegno di Washington dalla regione preoccupa per i vuoti di potere che determinerebbe, consentendo la proliferazione di minacce ai danni degli interessi cinesi nell'area. In altri termini, come sostiene lo stesso Wang Jisi, la BRI per funzionare sembrerebbe aver bisogno della costruzione di un'intesa più solida con gli americani.

Né, d'altro canto, si può pensare che un'efficace e ambiziosa relazione bilaterale sino-statunitense possa essere surrogata dalla partnership di Pechino con la Russia, che, seppur significativa su alcuni fronti, non è in grado di produrre gli stessi effetti sistemici. La Russia, e Putin in particolare, sono molto ammirati in Cina per la loro reazione tenace all'egemonia USA, come dimostrano i casi dell'Ucraina e del Medio Oriente. Tuttavia, l'intervento russo in Siria produce effetti ambivalenti per gli interessi cinesi nell'area e per lo sviluppo della BRI, impedendo un pieno allineamento cinese con le posizioni assertive di Mosca.³⁵

L'Europa potrebbe essere il partner ideale per la BRI. Il compiacimento della nuova amministrazione statunitense per la Brexit e l'aperto supporto russo alle posizioni anti-

³³ "Memorandum from the President's Assistant for National Security Affairs (Brzezinski) to President Carter", *NSC Weekly Report No.53*, 7 aprile 1978.

³⁴ Li Weijian 李伟建, "中东安全局势演变特征及其发展趋势" *Zhongdong anquan jushi yanbian tezheng yu qi fazhan qushi* [Caratteristiche e trend della situazione in Medio Oriente], *West Asia and Africa*, No.3 (2015), pp.4-14.

³⁵ Jiang Yi, 姜毅, "评析俄罗斯在中东的机会主义外交" *Pingxi eluosi zai zhongdong de jihui zhuyi waijiao* [Un'analisi della diplomazia opportunistica della Russia in Medio Oriente], *West Asia and Africa*, No.3 (2016), pp.4-17; 社评: 俄罗斯又从伊朗踹了美国的屁股 *Pinglun: eluosi you cong yilang chuai le meiguó de pigu* [Commento: la Russia ha calciato gli Stati Uniti dall'Iran], *Global Times*, 18 agosto 2016, <http://opinion.huanqiu.com/editorial/2016-08/9324019.html>.

europeiste di partiti populistici in varie parti d'Europa determinano una congiuntura favorevole per i rapporti sino-europei, specialmente in una fase in cui il vecchio continente necessita di una forte rivitalizzazione economica e di maggiore sicurezza ai confini. La BRI potrebbe essere un'ottima cornice per realizzare una nuova intesa tra Cina e UE, aggiungendo così profondità strategica ai numeri già solidi dell'interscambio commerciale. Ma la Cina crede sempre meno all'Europa. La stessa BRI più che coinvolgerla la divide, come chiaramente dimostrato sia dalle tensioni create dal progetto per l'alta velocità Budapest-Belgrado, sia dalla competizione intra-europea in seguito agli investimenti cinesi al Pireo e ai progetti di sviluppo ferroviario. Inoltre, Pechino vede "rischi politici" (*zhengzhi fengxian*, 政治风险) – un termine fino a qualche anno fa utilizzato dai cinesi quasi esclusivamente con riferimento a Medio Oriente e Nord Africa – in aumento per gli investimenti cinesi in Europa, come parve accadere quando il nuovo Primo ministro greco Tsipras minacciò di congelare la privatizzazione del Pireo.³⁶

Iran e Turchia sono i partner regionali più importanti per la Cina nell'ottica della BRI. Entrambi cerniere strategiche tra l'Asia centrale e il Mediterraneo orientale, Ankara e Teheran giocano un ruolo geopolitico fondamentale per Pechino con riferimento alla sicurezza dell'implementazione della BRI. Le relazioni con entrambi, tuttavia, sono per Pechino piuttosto problematiche: i presunti legami di taluni apparati dello stato turco con i separatisti uiguri sono una delle preoccupazioni principali per le forze di sicurezza cinesi. D'altra parte, se l'Iran è ritenuto più affidabile, il ritorno delle società occidentali, e soprattutto europee, nel paese dopo gli accordi sul dossier nucleare è visto da Pechino come una minaccia per i propri interessi.³⁷ In questo senso le pressioni e la rinnovata ostilità provenienti dalla nuova amministrazione statunitense potrebbero determinare un contesto nuovamente favorevole agli interessi cinesi nell'area.

Il secondo semestre del 2017 è dunque particolarmente delicato per la BRI, sia sul piano interno che su quello internazionale. Il presidente Xi cercherà di capitalizzare su di essa quanto più possibile in vista del Congresso del Partito, evitando ogni possibile tensione o crisi che possa ostacolare il suo disegno politico, a partire dalla riconferma per il prossimo quinquennio nel triplice ruolo di Presidente della Repubblica Popolare Cinese, Segretario generale del Partito e capo delle forze armate. Fino ad allora è ragionevole attendersi che la BRI e il Mediterraneo restino in *stand by* nel calcolo strategico cinese, in attesa che il complesso sistema politico-istituzionale cinese venga pienamente rimesso in moto dalla conferma delle attuali priorità politiche, o dal palesarsi di nuove.

³⁶ Liu Zuokui, 刘作奎, "警惕'一带一路'的投资风险希腊政局变化对'一带一路'在欧洲布局的影响" *Jingti yidaiyilu de touzi fengxian xila zhengju bianhua dui yidaiyilu zai Ouzhou buju de yingxiang* [Allerta per gli investimenti relativi alla BRI: I cambiamenti della politica greca e le implicazioni per la BRI in Europa], *Contemporary World*, No.4 (2015), pp. 21-24.

³⁷ Jin Lu 陆瑾, "'一带一路'视角下中国与伊朗的经济合作" *'Yidaiyilu' shijiao xia Zhongguo yu Yilang de jingji hezuo* [La cooperazione economica fra Cina e Iran del punti di vita della BRI], *Arab World Studies*, No.6 (2016), pp. 21-34.

L'OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE È UN PROGETTO DI COLLABORAZIONE TRA SENATO DELLA REPUBBLICA, CAMERA DEI DEPUTATI E MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE, CON AUTOREVOLI CONTRIBUTI SCIENTIFICI.

L'OSSERVATORIO REALIZZA:

Rapporti

Analisi di scenario, a cadenza annuale, su temi di rilievo strategico per le relazioni internazionali.

Focus

Rassegne trimestrali di monitoraggio su aree geografiche e tematiche di interesse prioritario per la politica estera italiana.

Approfondimenti

Studi monografici su temi complessi dell'attualità internazionale.

Note

Brevi schede informative su temi legati all'agenda internazionale.

Approfondimenti già pubblicati:

- n. 116 La misurazione dell'*empowerment* delle donne. Il dibattito sugli indicatori (CeSPI - marzo 2016)
- n. 117 Criticità nell'architettura istituzionale a protezione dello spazio cibernetico nazionale (IAI - marzo 2016)
- n. 118 Prospettive del dialogo euro-asiatico (T.wai - aprile 2016)
- n. 119 Le correnti dell'Islam in Egitto (ISPI - aprile 2016)
- n. 120 La crisi libica. Situazione attuale e prospettive di soluzione (IAI - giugno 2016)
- n. 121 L'Italia e il vertice NATO di Varsavia (IAI - giugno 2016)
- n. 122 Dal Sahel al Corno d'Africa: l'arco di instabilità e le aree di crisi in Africa subsahariana (ISPI - agosto 2016)
- n. 123 L'impatto della Brexit per la difesa europea e transatlantica: tanti dubbi e poche certezze (IAI - nov. 2016)
- n. 124 Competizione tra Stati e corsa alle risorse: la geopolitica dell'Artico (CeSI - gennaio 2017)
- n. 125 Il difficile cambiamento dell'Arabia Saudita (CeSI - febbraio 2017)
- n. 126 Il dibattito sulla difesa europea: sviluppi Ue e prospettive nazionali (IAI - febbraio 2017)
- n. 127 La politica estera della Turchia (ISPI - marzo 2017)
- n. 128 Gli orientamenti della comunità internazionale di fronte ai cambiamenti climatici all'indomani della Conferenza di Marrakesh - COP 22 (CeSPI - marzo 2017)
- n. 129 Il G7 e il ruolo dell'Italia (ISPI - maggio 2017)
- n. 130 Israele e i tanti fronti aperti di instabilità (ISPI - maggio 2017)
- n. 131 I regimi di esportazione G2G di sistemi d'arma: uno studio comparativo (IAI - maggio 2017)

*Le opinioni riportate nel presente dossier sono riferibili esclusivamente all'Istituto autore della ricerca.
Coordinamento redazionale a cura del:*