

# “One Belt and One Road initiative” (OBOR)

nell’Unione Europea

## Introduzione



“ One belt and road initiative ” o “ Una cintura e una via ” iniziativa è un progetto promosso dal governo cinese che prevede la realizzazione di una “ Cintura Economica della Via della Seta ” e una “ Via della Seta Marittima del Ventunesimo Secolo ” . L’iniziativa è stata proposta dal presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping nell’ottobre del 2013 ed è attualmente in fase di realizzazione. Il progetto si presenta come strumento per promuovere lo sviluppo economico nazionale e regionale. L’iniziativa coinvolge un’area geografica molto estesa: la Cintura Economica attraverserà l’Asia Centrale fino a raggiungere l’Europa, mentre la Via Marittima passerà per l’Oceano Pacifico e l’Oceano Indiano, arrivando fino in Africa e in Europa.<sup>1</sup> Il coinvolgimento di una così vasta area geografica implica anche un interessamento da parte delle nazioni non direttamente coinvolte dalle rotte del progetto. Pertanto, l’iniziativa avrà sicuramente un potenziale e notevole impatto a livello internazionale.

OBOR comprende i paesi e le regioni dell’Asia orientale, sud-orientale, meridionale, centrale e occidentale, insieme a quelli dell’Europa centrale e orientale, esso coinvolge ufficialmente 65 paesi (Cina compresa) nei quali si concentrano quasi il 30% della ricchezza e oltre il 60% della popolazione mondiale.<sup>2</sup> Tra questi figurano 13 membri dell’Unione Europea: Germania, Italia, Olanda, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovenia... sebbene i cinesi si siano dimostrati maggiormente interessati a queste regioni e stati BRI nei settori diversi, i loro investimenti fino ad oggi continuano a indirizzarsi ancora verso il mercato classico – Europa, soprattutto gli stati di EU. Negli ultimi cinquant'anni, la forza trainante della globalizzazione e la creazione di un ordine internazionale basato su regole è stata la partnership nord-atlantica tra gli Stati Uniti e gli stati Europei (G7), Ma negli ultimi

<sup>1</sup> <https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF/13132427> 一带一路， 百度百科

<sup>2</sup>

anni, particolarmente durante la crisi finanziaria mondiale del 2008, la Crisi del debito sovrano europeo, la Crisi europea dei migranti e una serie problemi internazionali, le vie dell'America e dell'Europa si sono discostate da tutto, dal commercio e dai cambiamenti climatici alla preservazione di un sistema internazionale aperto e multilaterale.

L'Unione europea (UE) è un'organizzazione di tipo sovranazionale e intergovernativo, e comprende 28 stati membri.<sup>3</sup> L'Unione consiste attualmente di una zona di libero mercato caratterizzata da una moneta unica (Euro). Sia la Cina che l'UE sono importanti centri di potere nel commercio internazionale, essendo "essenziali per garantire la pace e lo sviluppo mondiale e dovrebbero collaborare per affrontare sfide quali: cambiamenti climatici, terrorismo, proliferazione nucleare e pirateria, dando un esempio di cooperazione". Le due potenze hanno subito drammatici cambiamenti negli ultimi 25 anni: con 507,89 milioni di persone,<sup>4</sup> una moneta unica e il PIL più alto del mondo, l'UE è diventata un attore importante sulla scena internazionale e la Cina con 1.357 miliardi di cittadini<sup>5</sup> ha subito riforme drammatiche e ha goduto di una crescita economica spettacolare, con conseguente aumento dell'importanza di questo attore nel mondo. La Cina e l'UE "costituiscono un terzo del PIL globale, lasciando un enorme potenziale per la cooperazione".<sup>6</sup> Sul piano commerciale, l'UE e la Cina godono di uno dei rapporti commerciali più rappresentativi al mondo: l'UE è il principale partner commerciale della Cina, mentre la Cina è il secondo partner dell'UE dopo gli Stati Uniti. Se consideriamo il commercio UE-Cina sui paesi partner, possiamo vedere che la maggior parte dei flussi commerciali sono focalizzati su rapporti reciproci con Germania, Regno Unito, Paesi Bassi, Francia, Italia, Spagna, Svezia.<sup>7</sup> OBOR è come un ponte di connessione tra i clienti e i venditori, anche un'occasione di promuovere integrazione dell'Europa a un livello in profondità tra Europa occidentale e Europa centrale e orientale.

Però atteggiamenti differenziati sono manifestati dai singoli paesi membri dell'UE. Mentre i paesi dell'Europa occidentale e settentrionale adottano spesso un atteggiamento pragmatico e attendista, i paesi dell'Europa centrale e orientale e i governi mediterranei sono più impegnati con l'OBOR e offrono sostanziali opportunità per attirare gli investimenti cinesi. Partendo dal precedente focus sui grandi stati membri della UE, gli investitori cinesi stanno ora prestando più attenzione ai paesi dell'Europa centrale e sud-orientale. Allo stesso tempo, il crescente impatto economico della Cina in queste regioni si traduce anche in una maggiore capacità di Pechino di influenzare la posizione politica di questi stati, che metterà in discussione il potere di regolazione dell'Unione europea e complicherà le relazioni diplomatiche tra gli Stati membri. OBOR aumenta la presenza della Cina nei paesi vicini dell'Europa e in aree critiche di interesse europeo, come il Medio Oriente e l'Africa orientale. Pertanto, l'iniziativa OBOR dovrebbe essere anche una piattaforma per la cooperazione UE-Cina nei mercati terzi, tra cui l'Asia centrale, il Medio Oriente, il Sud-Est asiatico e l'Africa.

<sup>3</sup> <https://baike.baidu.com/item/欧洲联盟>

<sup>4</sup> <https://zh.wikipedia.org/zh-cn/欧洲联盟人口>

<sup>5</sup> <https://zh.wikipedia.org/zh-cn/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E5%A4%A7%E9%99%86%E4%BA%BA%E5%8F%A3>

<sup>6</sup> World Economic Outlook. International Monetary Fund. International Monetary Fund. [August 27, 2014].

La Cina potrebbe anche sfruttare la conoscenza e l'esperienza dei paesi europei in queste regioni. Anche se la cooperazione con i paesi terzi è ancora in una fase iniziale, alcune azioni comuni sono già in corso: la Germania e la Cina intendono lanciare progetti comuni a sostegno dell'Afghanistan in materia di infrastrutture, energia, trasporti, protezione ambientale, agricoltura e salute; nel giugno 2015 è stata firmata una dichiarazione congiunta per la cooperazione "trilaterale" tra Francia, Cina e Africa, oltre a un veicolo per lo sviluppo di "strade di crescita verde";<sup>8</sup> il Fondo della Via della Seta ha finanziato lo sviluppo del terminal per gas naturale liquefatto Yamal in Russia, nel quale Total ha una quota del 20%.<sup>9</sup>

OBOR presenta sia sfide che opportunità per l'UE. Nel settore del commercio, i beni di trasporto sovvenzionati dalla Cina potrebbero rappresentare una concorrenza sleale per le imprese dell'UE, ma aprire le nuove rotte commerciali UE-Cina potrebbe essere vantaggioso per entrambe le parti. La disponibilità di Pechino a finanziare le infrastrutture nel vicinato dell'UE potrebbe essere un'opportunità vantaggiosa per tutti, se verranno individuati i giusti meccanismi di cooperazione e se verranno applicate norme pertinenti, in particolare sulla trasparenza. Ne è un esempio il piano cinese di sviluppare legami ferroviari più forti tra il porto del Pireo e il resto dell'UE attraverso i Balcani. Poiché OBOR coinvolge molti paesi con cui l'UE ha una partnership, è chiaro che Bruxelles seguirà da vicino gli sviluppi per valutare le probabili implicazioni positive e negative. Potrebbero esserci implicazioni per le relazioni commerciali e possibilità di attività congiunte. La Cina sta già discutendo i relativi progetti infrastrutturali con i paesi dell'Europa centrale e orientale sotto il formato 16 + 1. Ci saranno anche aree problematiche, non ultimo, nei diversi approcci che l'UE e la Cina hanno per l'assistenza finanziaria ai paesi terzi. Ma il messaggio dalla parte dell'UE è chiaro: il desiderio di lavorare insieme alla Cina, ovunque e ogni volta che è possibile per un vantaggio reciproco.

L'obiettivo di questa tesi è quello di fornire una panoramica della percezione dei cinesi e della percezione degli stati EU riguardo l'OBOR, analizzando opportunità e vantaggi della cooperazione. Nella prima parte si spiegano i concetti di base, gli obiettivi, l'attuazione e altri dettagli più precisi di questo ambizioso progetto della Cina; la seconda parte spiega le prospettive, i settori di cooperazione e le risposte dai maggiori stati partecipanti e interessati dell'EU.

### 3.1 Concetti di base

“Una cintura e una via” è l'abbreviazione dell'iniziativa della cintura economica lungo la Via della seta e della Via della seta marittima del XXI secolo. Il presidente cinese Xi Jinping durante la sua visita in Asia centrale e sud-orientale, ha invitato i paesi interessati a portare avanti insieme questo progetto, i cui contenuti principali sono: il coordinamento delle politiche, l'interconnessione delle infrastrutture, il commercio

<sup>8</sup> 中法第三方合作, 哪些瓶颈要突破-新华网 [http://www.xinhuanet.com/world/2015-11/09/c\\_128409085.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2015-11/09/c_128409085.htm)

<sup>9</sup> 中国石油集团获得俄罗斯 Yamal LNG 项目 20% <https://cn.reuters.com/article/cnpc-russia-yamal-lng-stake-idCNCNE95M01S20130623>

---

senza barriere, la sinergia finanziaria e la comprensione tra i popoli. poiché questa iniziativa si fonda sul principio di consultazione, co-costruzione e condivisione, potrà arrecare benefici concreti ai paesi e ai popoli nella zona.

L'iniziativa "una cintura e una via" interessa principalmente i paesi e le regioni dell'Asia Orientale, sud-orientale, meridionale centrale e occidentale, insieme ai quelli dell'Europa centrale e orientale. la creazione della cintura economica lungo la Via della seta attraverso una forma innovativa di cooperazione, cercando di ottenere esperienze positive da questo progetto, di estenderle a tutti i settori e formare progressivamente una cooperazione regionale di grandi dimensioni. I progetti realizzati, in avanzamento, si articolano in una serie di corridoi economici e infrastrutturali: il New Eurasian Continental, il Cina-Mongolia-Russia, il Cina-Indocina, il Cina-Asia Centrale-Asia Occidentale, il Cina-Pakistan e il Bangladesh-Cina-India-Myanmar. la cintura economica lungo la Via della seta pone in collegamento le economie della regione Asia-Pacifico con quelle dei paesi sviluppati del continente europeo, promuove l'integrazione Euroasiatica, dunque è considerata come un grande corridoio economico con straordinarie potenzialità di sviluppo.

Invece "La Via della seta Marittima del XXI secolo", è stata proposta da Xi Jinping al parlamento indonesiano il 3 ottobre 2013, in occasione del decimo anniversario dell'inizio partenariato strategico tra Cina e ASEAN. Il presidente cinese ha invitato i paesi interessanti ad impegnarsi insieme alla creazione della Via della seta marittima del XXI secolo. I partner strategici in questo progetto non saranno limitati ai paesi dell'ASEAN. Nella messa in atto di questa proposta, si cercherà di ottenere esperienze positive da estendere a tutti i settori e costituire una catena di mercati che colleghi le regioni economiche dell'ASEAN, dell'Asia settentrionale, dell'Asia occidentale, dell'Africa meridionale e dell'Europa, sviluppando zone di cooperazione strategica rivolte al Mar cinese meridionale, al Pacifico e all'Oceano Indiano. la creazione della cintura economica lungo la via della seta e della via della seta marittima del XXI secolo è in linea con gli interessi delle parti coinvolte in questa iniziativa e con la tendenza alla cooperazione a livello regionale e globale, e per questo ha incontrato la risposta positiva dei governi interessati.

## 一带一路途经国家分布图



La parte rossa evidenzia i paesi che partecipano al programma “cintura economica via della seta”; i paesi in verde partecipano alla “Via della seta Marittima del XXI secolo”. Fonte: <http://wemedia.ifeng.com/9098981/wemedia.shtml>

La proposta del progetto “Una cintura e una via” nasce dalla consapevolezza dei cambiamenti e delle sfide che il mondo sta affrontando a livello economico: continuano a esserci dei sentori degli effetti della crisi finanziaria internazionale del 2008, date le difficoltà dell’economia mondiale a riprendersi del tutto, lo sviluppo a livello globale non è equo; il sistema del commercio e degli investimenti internazionali stanno subendo modifiche e aggiustamenti. L’iniziativa cinese si inserisce in questo contesto come mezzo per la ricerca di nuovi modelli di cooperazione internazionale e di governance globale, accettando l’orientamento verso un mondo multipolare, accogliendo le tendenze della globalizzazione economica, della diversità culturale e di una maggiore applicazione delle tecnologie informatiche.

La cintura e la via attraversano i continenti dell’Asia, dell’Europa e dell’Africa, collegando il vivace circolo economico dell’Asia orientale e l’economia europea che comprendendo i paesi con un enorme potenziale di sviluppo economico. l’iniziativa si concentra sul riunire Cina, Asia centrale, Russia ed Europa (il Baltico); collegare la Cina con il Golfo Persico e il Mar Mediterraneo attraverso l’Asia centrale e l’Asia occidentale; e collega la Cina con il Sud-est asiatico, l’Asia meridionale e l’Oceano Indiano. La via della seta marittima del XXI secolo è progettata per andare dalla costa cinese all’Europa attraverso il Mar Cinese Meridionale e l’Oceano Indiano in un’unica rotta, e dalla costa della Cina attraverso il Mar Cinese Meridionale al Pacifico meridionale nell’altra.



Source: The Grand Design of China's New Trade Routes, Stratfor, 24 June 2015.

A terra, l'iniziativa include sei corridoi economici importanti sono: corridoi economici Cina-Pakistan, Bangladesh-Cina-India-Myanmar, Cina-Mongolia-Russia, Cina-Asia centrale e Cina-Indocina. si concentreranno sulla costruzione congiunta di un nuovo ponte di continente eurasiatico e sullo sviluppo dei corridoi economici Cina-Mongolia-Russia, Cina-Asia centrale-Asia e Cina-Indocina sfruttando le rotte di trasporto internazionali, facendo affidamento sulle città centrali lungo la cintura e la strada e l'utilizzo di importanti parchi industriali economici come piattaforme di cooperazione. In mare, l'iniziativa si concentrerà sulla costruzione congiunta di rotte di trasporto fluide, sicure ed efficienti che collegano i principali porti marittimi lungo la cintura e la strada. Il corridoio economico Cina-Pakistan e il corridoio economico Bangladesh-Cina-India-Myanmar sono strettamente correlati all'iniziativa Belt and Road e richiedono pertanto una cooperazione più stretta e maggiori progressi.

Tuttavia, OBOR non è una politica formale o una strategia ben definita, ma piuttosto un quadro concettuale molto ampio per le politiche mirate contribuire a una maggiore integrazione economica in Asia, tra Asia ed Europa e tra Asia e Africa attraverso una varietà di attività e progetti. Al centro dell'OBOR c'è un approccio strategico allo sviluppo delle infrastrutture. in senso molto ampio infrastrutture di trasporto, energia e telecomunicazione individuate come priorità.

### 3.2 Origini e sfondo storico

L'idea di "una cintura e una via"(One road and one belt), non è del tutto nuova: (da alcuni è stata posta in continuità con i tentativi dell'ex presidente Jiang Zemin di superare le tradizionali dispute sui confini della Cina (1996), nonché con la politica Go West di Hu Jintao<sup>10</sup>). Ovviamente il precedente storico cui si richiama è molto più illustre e lontano nel tempo: si tratta dell'antica "Via della Seta". Con "via della seta s'intende il reticolo, che si sviluppava per circa 8.000 km, costituito da itinerari terrestri, marittimi e fluviali lungo i quali nell'antichità si erano snodati i commerci tra l'impero cinese e

<sup>10</sup> ARDUINO 2014, p. 3.

---

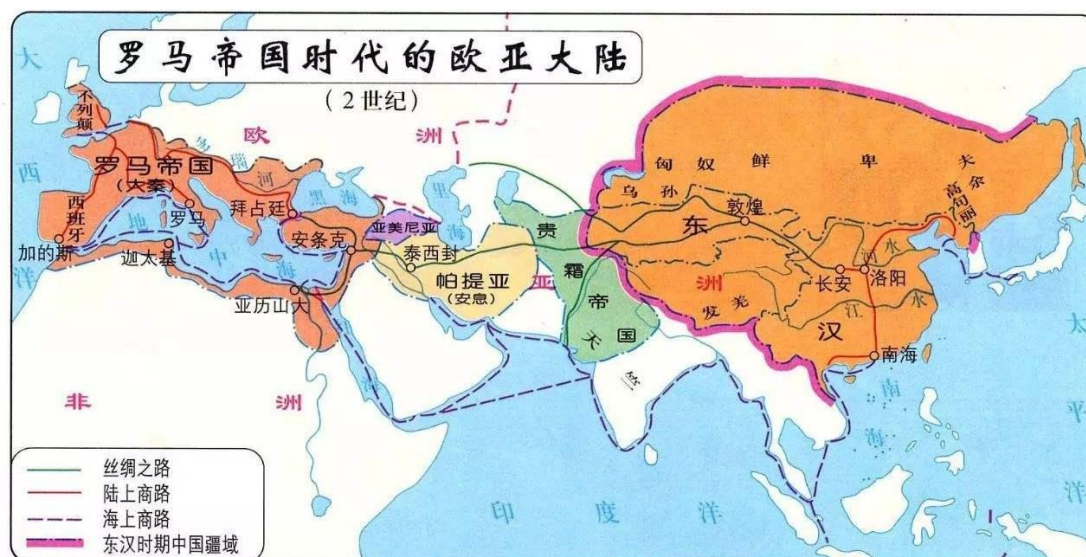
quello romano<sup>11</sup>”. Nel 1877, il prussiano Ferdinand Von Richthofen(1833-1905) usò per la prima volta, nell’opera Cina: “Risultati dei miei viaggi e gli studi su essi basati”, nell’Introduzione von Richthofen nomina la Seidenstraße, la «via della seta» .Il termine “Via della Seta”, che, con la tipicità dei suoi prodotti, riassumeva la storia degli scambi tra Oriente e Occidente. Questa definizione guadagnò risonanza nel mondo accademico, divenendo un termine per indicare tutti i commerci e le interazioni amichevoli tra Oriente e Occidente.

La Via della seta partiva dalla Cina e legava Asia, Africa ed Europa. Essa risale al periodo dell’espansione verso Ovest della dinastia Han (206 a.C.-220 d.C.), che costruì reti commerciali attraverso gli attuali Paesi dell’Asia Centrale (Kyrgyzstan, Tajikistan, Kazakistan, Uzbekistan, Turkmenistan e Afghanistan) fino all’impero Romano. In direzione sud, attraverso gli attuali Stati di Pakistan e India. Intorno al 130a.C. a seguito dei rapporti dell’ambasciatore Zhang Qian, avvennero le ambasciate della dinastia Han verso l’Asia Centrale, l’imperatore cinese Wudi era infatti molto interessato allo sviluppo delle relazioni commerciali con le sofisticate civiltà urbane della Battriana e della Partia, e in conseguenza di ciò ogni dieci anni circa, i cinesi inviarono numerose ambascierie che arrivarono fino ai territori siriani del regno Seleucide. La Via della seta, venne così a formarsi nel I secolo d.C., in seguito ai numerosi tentativi cinesi di consolidare una comunicazione verso il mondo occidentale e l’India, sia attraverso contatti diretti nell’area del Tarim, sia attraverso relazioni diplomatiche con le regioni del Dayuan, i Parti e, più a ovest, i Battriani.

In conseguenza di questi fatti si sviluppò ben presto un intenso commercio e scambio culturale con l’impero romano, confermato dalla grande passione dei romani per la seta cinese che dal I secolo arrivava a Roma attraverso i Parti. I gioielli Occidentali e articoli dei vetri diventarono una moda nell’epoca di Han. Gli ingredienti e la frutta occidentali o Mediterranee tipo i prezzemoli, l’aglio, il pepe, il melograno sono entrati in Cina per la prima volta. Dopo il II sec. A.C., i prodotti cinesi cominciarono a essere diffusi all’estero, contestualmente anche merci straniere venivano vendute in Cina in abbondanza. Ma nel tredicesimo secolo la disintegrazione dell’impero mongolo e della sua pax mongolica la via della seta perse la sua unicità politica ed economica, diventando una via dello scambio culturale e regionale, tornando a frantumarsi sotto i domini di principati locali essenzialmente di origine nomade, i quali traevano le loro ricchezze dal derubare i commercianti che dovevano attraversare le loro terre e dal rapimento dei viaggiatori da vendere come schiavi sui loro mercati.

---

<sup>11</sup> [https://it.wikipedia.org/wiki/Via\\_della\\_seta](https://it.wikipedia.org/wiki/Via_della_seta)



\*“La via della seta” nel II secolo, la parte arancione è la Dinastia Han, la parte verde è l'impero kusana, la parte gialla è l'impero Partico, la parte rossa è l'Impero Romano.

Il termine “Via della Seta Marittima” deriva dunque da questa definizione e indica una lunga epoca storica che va dal II sec. a.C. alla seconda metà del XIX secolo, prima che i motori a vapore sostituissero l'energia dei venti: un periodo in cui gli antichi avevano costruito un collegamento tra Oceano Pacifico occidentale, Oceano Indiano e Oceano Atlantico e nel quale, inoltre, erano state sviluppate reti commerciali marittime, che fungevano da cerniera di scambio tra gruppi etnici, culture ed economie di diverse aree del mondo. Una "Via della seta marittima" fu aperta, attorno al I secolo, fra la regione controllata dai cinesi dello Jaozhi (con centro nell'attuale Vietnam vicino ad Hanoi). Questa "Via" si estese attraverso i porti delle coste dell'India e dello Sri Lanka fino ai porti controllati dai romani dell'Egitto e le piste dei Nabatei sulla costa nordoccidentale del Mar Rosso. Lo Hou Hanshu <sup>12</sup>, una delle opere della storiografia cinese ufficiale del V secolo, citato ricorda che il primo contatto romano arrivò in Cina attraverso questa rotta marittima nell'anno 166.

A partire dai Tang e i Song, ogni dinastia imperiale aveva le proprie strategie di gestione commerciale marittima: i governanti perseguivano la politica del “trarre profitto dai mari per rifornire gli Stati”, mentre lo Stato incoraggiava anche il commercio privato. Sulla “via della Seta Marittima” porcellane e spezie divennero la merce più comune. Dalla Cina si esportavano porcellane, seta, tè e manufatti in metallo, mentre si importavano spezie, pietre preziose, gioielli e altri prodotti stranieri. Gli storici hanno dato un altro nome a questa antica rotta “La Via della Porcellana Marittima” <sup>13</sup>. La Via della Seta Marittima descriveva un enorme bacino che includeva i Paesi dalla sponda occidentale del Pacifico e dell'Oceano Indiano. Tali rotte si estesero sino all'Europa, facendo dell'Asia centrale l'epicentro di una delle prime ondate di ‘globalizzazione’, connettendo mercati, creando ricchezza e contaminazioni culturali e religiose. Non sono solo le merci a viaggiare lungo la Via della Seta: per secoli, le aperture commerciali hanno rappresentato anche una rete ideale per monaci, preti e

<sup>12</sup> Il Libro degli Han Posteriori (後漢書 T, 后汉书 hou hanshu)

<sup>13</sup> 瓷器之路 <https://baike.baidu.com/item/>



fedeli di ogni tipo. Cristiani, musulmani, buddhisti, zoroastriani: moltissime religioni hanno potuto diffondersi in maniera più o meno capillare dentro e fuori dalla Cina. la tecnica della fabbricazione della carta e altre tecniche cinesi furono introdotte in Europa dagli arabi, I cinesi impararono la tecnica di navigazione dagli arabi. L'importanza massima di questa rotta di traffico si ebbe nel primo millennio dopo Cristo, ai tempi degli imperi romano, poi bizantino e della dinastia Tang in Cina (618-907). Furono le Crociate e l'avanzata dei mongoli in Asia centrale a determinare la fine di questo percorso e la sua sostituzione con le rotte marittime, più rapide e a buon mercato.



Fonte da <http://www.zcool.com.cn/work/ZMTYwODQyODQ=.html>

Nel 1403, quasi novanta anni prima della Grande scoperta di Cristoforo Colombo, la Dinastia Ming ha costruito una flotta imperiale sia per scopi mercantili, che come flotta da guerra e per gli affari diplomatici. L'imperatore Yongle mise al comando di tutta la flotta Zheng He, che fu quindi nominato ammiraglio. Zhenghe durante gli anni 1403-1421 comandava una enorme flotta per effettuare spedizioni navali a carattere diplomatico, scientifico e commerciale nei mari occidentali, guidando una flotta di grandi giunche imperiali che includeva anche navi mercantili, le cosiddette navi dei tesori. (317 navi misuranti 130x54 m ed equipaggiate con 12 vele e con 28.000 soldati a bordo) partì per il primo viaggio nell'Oceano Indiano, raggiungendo le coste orientali dell'Africa, il Mar Rosso, il Giappone e la Corea. Tuttavia, nella metà del XVII secolo, la dinastia Ming e Qing per difendersi dai pirati e il commercio di oppio, avevano adottato una politica di divieto del commercio marittimo fino alla sconfitta della prima guerra dell'oppio nel 1842. Poi iniziò un periodo che i cinesi chiamarono "secolo di umiliazione".

L'antica Via aveva creato gli assetti politici e geopolitici di quel tempo: i rapporti che la Cina creò con l'Asia centrale, l'India, l'Europa erano tutti frutto degli intensi scambi economici della Via; potenziò il commercio e gli interscambi culturali nella regione eurasiatica. In epoche antiche, differenti nazionalità, differenti culture e differenti religioni a poco a poco entrarono in comunicazione tra loro. Promosse lo sviluppo sociale, economico e culturale, "la antica via della seta" era una via libera e aperta, e tutte le parti possono partecipare con parità e uguaglianza. "Una cintura e una seta" come una nuova continuazione e allargamento dalla Via della Seta antica, è in

linea con gli scopi e i principi della Carta delle Nazioni Unite. Sostiene i cinque principi della coesistenza pacifica: rispetto reciproco per l'integrità del territorio e la sovranità di ciascuno, mutua non aggressione, mutua non interferenza, uguaglianza e mutuo vantaggio, coesistenza pacifica<sup>14</sup>. fonda sul principio di cooperazione e uguaglianza continuamente benefici concreti ai paesi e ai popoli del mondo. Il legame tra la nuova e l'antica Via della Seta, oltre al livello simbolico di valori che tale nome porta con sé, si sviluppa certamente sulla regione geografica interessata: il nuovo progetto abbraccia gli stessi territori attraversati dall'insieme di rotte dell'antica Via della Seta, con la differenza però che la OBOR non si limita alla semplice regione centro asiatica, ma abbraccia un territorio più vasto, È aperto a tutti i paesi e alle organizzazioni internazionali e regionali per promuovere lo sviluppo economico e lo scambio culturale.

### 3.3 obiettivi del progetto

Quando la Cina ha lanciato OBOR nel 2013, le sue relazioni con il Giappone hanno raggiunto il punto di congelamento: legami diplomatici di alto livello sono stati sospesi a causa delle tensioni sul revisionismo e sulle dispute territoriali del Giappone (nazionalizzazione da parte del Giappone di tre isole Senkaku / Diaoyu nel Mar Cinese orientale nel 2012 e creazione di una zona di identificazione della difesa aerea cinese (ADIZ) che copre queste isole nel 2013). Le relazioni sino-americane - per le quali il presidente Xi Jinping ha coniato il termine "nuovo tipo di grandi relazioni di potere", implicando il rispetto reciproco e la cooperazione vantaggiosa anziché il confronto e il conflitto - sono state caratterizzate dalle implicazioni militari e politiche del Pivot americano in Asia, percepito dalla Cina come un accerchiamento e la principale causa di problemi con i suoi vicini incoraggiati. Le relazioni bilaterali della Cina con le Filippine e il Vietnam, due membri dell'Associazione delle nazioni del sud-est asiatico (ASEAN), sono diventate sempre più tese, viste le loro contraddittorie rivendicazioni territoriali sulle isole e le caratteristiche marittime nel Mar Cinese Meridionale e le conseguenti dispute sullo sfruttamento delle risorse diritti.

In risposta a una complessa impostazione geopolitica nell'est, che la Cina associava all'"incertezza" e riconoscendo che le sue relazioni con USA e Giappone non potevano realisticamente essere migliorate oltre un certo livello a causa della competizione strutturale, e che una grande potenza ha bisogno del sostegno dei paesi confinanti per aumentare ulteriormente, la Cina ha optato per un orientamento strategico verso ovest, o "marzo occidentale".

Questa scelta strategica è stata guidata anche da imperativi politici ed economici nazionali, incarnati dai "due obiettivi centenari", gli obiettivi di sviluppo a medio e lungo termine della Cina, definiti dal Partito Comunista Cinese (PCC). Il primo centenario del 2021 si riferisce alla fondazione del PCC nel 1921 e il secondo centenario del 2049 si riferisce alla creazione della Repubblica popolare cinese nel 1949. Il primo obiettivo consiste nel trasformare la Cina in "una società moderatamente prospera" entro il 2021. , che richiede un raddoppio del PIL e del PIL pro capite del

<sup>14</sup> "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road" testo completo reperibile presso il sito governativo della Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme al link :[http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html).

2010 entro quell'anno. Il secondo obiettivo è trasformare il paese in "un paese socialista prospero, forte, democratico, culturalmente avanzato, armonioso e moderno" entro il 2049. In questo contesto, il presidente Xi Jinping ha lanciato il concetto del sogno cinese, ovvero il grande ringiovanimento della Nazione cinese.

La Cina ha quindi promosso attivamente il miglioramento dell'accordo Cina-ASEAN di libero scambio (CAFTA) e la negoziazione del Quadro guidato dall'ASEAN per il partenariato economico globale regionale (RCEP). Allo stesso fine, ha rivitalizzato l'idea di creare un accordo di libero scambio dell'Asia-Pacifico (FTAAP) nell'ambito della cooperazione economica Asia-Pacifico (APEC), anche per compensare la sua assenza dai negoziati per la Trans-Pacifico guidata dagli Stati Uniti Partnership (TPP) e il commercio e gli investimenti transatlantici UE-USA

Gli obiettivi e priorità dell'iniziativa aveva detto Presidente Xi sono 5 pilastri<sup>15</sup>: Sinergia finanziaria, comprensione tra i popoli, coordinamento politiche, commercio senza barriere, interconnessione delle infrastrutture. cioè concentrano nei seguenti settori, accrescimento della circolazione monetaria, miglioramento del collegamento stradale, promozione del commercio senza ostacoli, Incremento della politica delle comunicazioni e aumento dell'intesa tra popolo e nazioni.

Sinergia finanziaria costituisce un supporto importante all'iniziativa "Una cintura e una via", accrescere la cooperazione in campo finanziario per assicurare la stabilità valutaria in Asia, dove sarà necessario costruire un solido contesto per gli investimenti, per la finanza e per i servizi di credito, espandendo la disponibilità dei prodotti finanziari pubblici; Rafforzare il ruolo della Banca asiatica per gli investimenti, della nuova banca di sviluppo dei paesi BRICS, del fondo della via della seta e dei fondi sovrani dei paesi coinvolti in progetto chiave; Espandere le operazioni in valuta locale nel commercio bilaterale e promuovere l'apertura e lo sviluppo del mercato dei bond in Asia. Quest'ultimo aspetto dev'essere condotto a supporto dell'emissione di bond denominati in RMB o in valuta estera da compagnie cinesi e da istituzioni finanziarie fuori dalla Cina; Facilitare la cooperazione interbancaria e multilaterale, specialmente per l'erogazione di prestiti sindacati e affidamenti bancari, e gli investimenti in progetti chiave da parte di altre compagnie e individui attraverso fondi private equity; Ampilare la cooperazione sulla regolamentazione finanziaria, migliorare la risposta alle emergenze e i meccanismi di gestione delle crisi, costituendo un sistema finanziario e regionale di allarme rapido in grado di segnalare rischi transfontalieri e promuovere così una più stretta collaborazione in campo economico e commerciale.

La comprensione tra i popoli fornisce un'ancora all'iniziativa "Una cintura e una via" senza la quale l'obiettivo strategico di connettere differenti culture e paesi sarebbe fuori portata. Maggiore interazione e comprensione reciproca, consapevolezza dei potenziali benefici accercati da una più larga cooperazione e una maggiore grado di progetto. In sintonia con la tradizione della Via della seta, e per rafforzare il supporto dell'opinione pubblica nei confronti di quest'iniziativa, i paesi lungo "la cintura" e "la via" sono incoraggiati a fare un passo avanti nella cooperazione e a promuovere più ampi scambi in ambito culturale, accademico, scientifico, dei media e del personale, compresi anche quelli tra giovani, donne e gruppo volontari. Sarà possibile

<sup>15</sup> [http://news.china.com.cn/2016-11/18/content\\_39735529.htm](http://news.china.com.cn/2016-11/18/content_39735529.htm)

---

includere misure specifiche di questo tipo: maggiore impulso ai rapporti tra organizzazione non governative; rafforzamento del ruolo dei partiti politici e dei parlamenti nel promuovere l'interazione a livello bilaterale e multilaterale. incoraggiare la collaborazione tra i think-tank per condurre le ricerche e forum su temi d'interesse comune; ampliamento della base per il dialogo tra civiltà e religioni attraverso la promozione di più stretti rapporti tra organizzazioni culturali e dei media.

Il coordinamento delle politiche è la chiave per mettere in atto in modo efficace l'iniziativa "una cintura e una via". Per allargare gli interessi condivisi e rafforzare la fiducia reciproca in vista di cooperazione future, è importante che i paesi lungo la cintura e la via lavorino ad una visione comune mettendo da parte le differenze, rafforzando la comunicazione intergovernativa sulle politiche macroeconomiche e sulle strategie di sviluppo per meglio allineare le priorità a livello nazionale con le necessità della regione e con gli obiettivi comuni. Le questioni relative alla cooperazione e alle sfide dovrebbero essere compiuti per armonizzare le strategie, i processi decisionali, le politiche e i regolamenti, e creare così una più solida comunità del futuro condiviso.

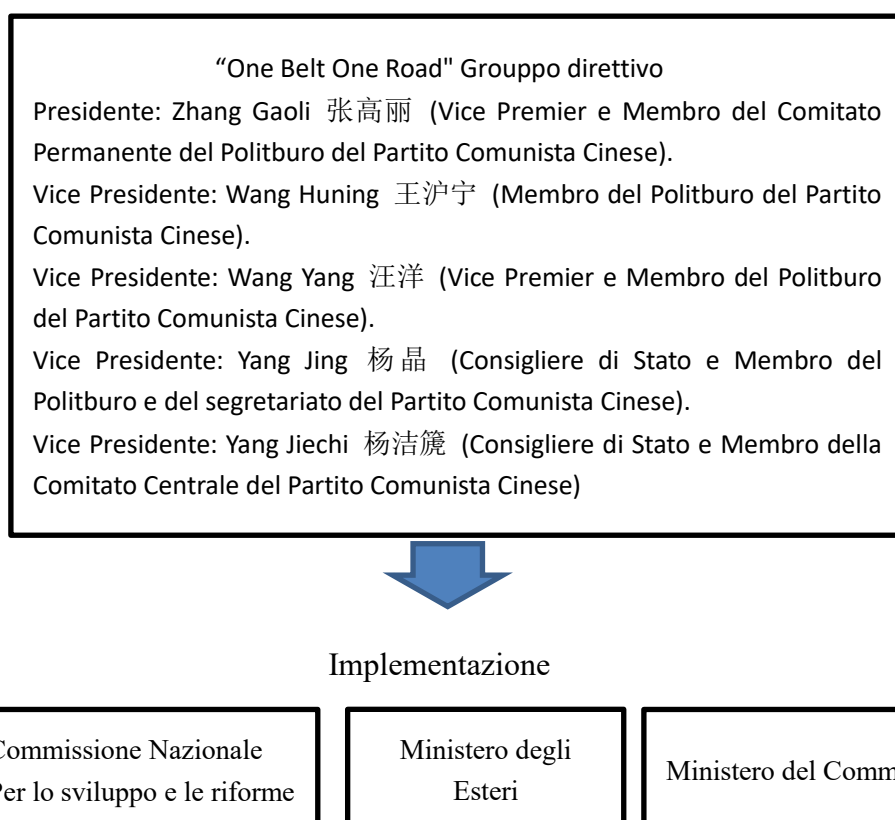
Interconnessione delle infrastrutture, questa costituisce un'area di priorità nel quadro dell'iniziativa "Una cintura e una Via". Inoltre, per favorire un più stretto allineamento dei piani di sviluppo per le infrastrutture e degli standard tecnici e indispensabile il rispetto per la sovranità e per le preoccupazioni che ogni paese nutre sulla sua sicurezza. Questo faciliterà la costruzione d'importanti arterie internazionali e di una rete d'infrastrutture che non solo collegherà tutte le subregioni dell'Asia ma che sarà in grado di estendersi anche all'Europa e all'Africa. È inoltre essenziale il bisogno di promuovere un approccio ecologico e a basse emissioni di carbonio per costruire e far funzionare le infrastrutture, tenendo conto di ogni aspetto che potrebbe influire sul cambiamento climatico. Piuttosto che essere confinata nel tradizionale concetto di connessione attraverso autostrade, rotte aeree, marittime, gasdotti e oleodotti, questa nuova nozione di connettività sarà estesa e pianificherà l'integrazione di diversi settori come quello della fornitura energetica, delle telecomunicazioni, dei servizi postali, del controllo delle frontiere, delle dogane, e dei controlli della qualità. Sforzi per rafforzare la connettività hanno lo scopo di mettere in contatto il vibrante continente asiatico con le economie sviluppate dell'Europa occidentale, rivolgendosi anche agli altri paesi che si trovano nel mezzo, liberando un grande potenziale di sviluppo economico. Dunque, attraverso la connessione dei loro interessi tutti i paesi coinvolti nel progetto saranno incoraggiati a collaborare in visione di una prosperità condivisa.

Commercio senza barriere, rimuovere le barriere al commercio e rilasciare il potenziale di una più grande cooperazione tra i paesi coinvolti in questo progetto è un grande compito che si prefigge l'iniziativa "Una cintura e una via". I paesi e le regioni lungo la "cintura" e la "via" saranno chiamati a prendere misure di questo tipo: Creare meccanismi per facilitare il libero commercio e rimuovere le barriere agli investimenti; Aprire aree dedicate al libero scambio per creare condizioni favorevoli alle imprese a livello regionale e nazionale, e rafforzare le potenzialità di cooperazione; Innalzare il livello di trasparenza delle misure tecniche e ridurre le barriere non tariffarie per liberalizzare e facilitare il commercio; Espandere le zone

dedicate al commercio e migliorarne la struttura, esplorando nuove aree di crescita per raggiungere l'equilibrio commerciale; Evidenziare la difesa dell'ambiente ecologico ponendo la questione del cambiamento climatico all'interno delle strategie commerciali degli investimenti, in uno sforzo congiunto per creare una Via della seta ecologica; Ottimizzare le catene dell'industria, del valore, dell'approvvigionamento e dei servizi, e promuovere la complementarità economica, interazione e la mutua assistenza tra paesi e regioni coinvolti nel progetto; Esplorare nuove opportunità di sviluppo e creare un ambiente economico aperto che incoraggi la ricerca di soluzioni dirette al mutuo vantaggio, e che rispettino le diversità, rafforzino la sicurezza e promuovano l'efficienza.

### 3.4 le istituzioni e meccanismi politiche dell'iniziativa

#### 3.4.1 Organo politico e policy-making



Per attuare questo ambizioso progetto ci vogliono il cervello e il braccio, il cervello è organo di policy-making, il braccio è l'istituzione finanziaria e investimento. 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.

Tra i documenti ufficiali che spiegano in modo più effettivo il contenuto del progetto e che chiariscono gli obiettivi e il percorso da tracciare per la costruzione della Cintura Economica della Via della Seta e la Via della Seta Marittima del Ventunesimo Secolo assume una posizione di rilievo un “piano di azione” pubblicato il 28 marzo del 2015. Il documento, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21 st Century Maritime Silk Road”, è stato rilasciato congiuntamente da tre agenzie governative (la Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme, il Ministero degli Affari Esteri e il Ministero del Commercio) con l’autorizzazione del Consiglio di Stato.

L’iniziativa “una cintura e una via” è una grande opera d’ingegneria e coinvolge solo in Cina molti organi governativi, imprese e organizzazioni sociali con molti progetti a lungo termine, per cui necessita di un’organizzazione solida e di una direzione per coordinare i vari aspetti del lavoro. A questo proposito, il governo cinese ha appositamente istituito il “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)<sup>16</sup> per l’avanzamento dell’iniziativa “una cintura e una via” che ha responsabilità di esaminare i piani, le politiche e gli altri problemi di massima importanza relativi a questo progetto, guidandolo e coordinandolo nella sua attuazione pratica.

Il Gruppo Direttivo - guidato da Zhang Gaoli (张高丽), membro del Comitato Permanente del comitato centrale del Partito e vice primo ministro del consiglio di stato è a capo del gruppo che ha il suo ufficio presso il Comitato Statale per lo sviluppo e la riforma, responsabile del lavoro quotidiano, e che include anche il ministero degli Affari Esteri e il ministero del Commercio. 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”. 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 del riformismo cinese sono i membri di Gruppo direttivo. 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 (ad esempio, COSCO, China CAMC Engineering, ecc). Inoltre, gli altri ministeri e governi delle province, delle regioni autonome e delle città dipendenti direttamente dal governo centrale e interessate dal progetto hanno istituito un proprio gruppo direttivo per l’avanzamento dell’iniziativa “una cintura e una via”, il cui responsabile è scelto generalmente tra queste istituzioni.

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 sembra siano stati all’altezza del progetto affidatole. La CNSR ha una chiara

---

<sup>16</sup>—一带一路领导班子 “一正四副” 名单首曝光-城市频道-新华网 [http://news.xinhuanet.com/city/2015-04/06\\_c\\_127660361.htm](http://news.xinhuanet.com/city/2015-04/06_c_127660361.htm).

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<sup>17</sup>.

Nel livello politico internazionale, il ruolo dei meccanismi di cooperazione multilaterale, sfruttare appieno i meccanismi esistenti come l’Organizzazione per la cooperazione di Shanghai (SCO), l’ASEAN Plus Cina (10 + 1), la cooperazione economica Asia-Pacifico (APEC), l’Asia-Europe Meeting (ASEM), Dialogo di cooperazione per l’Asia (ACD), Conferenza sulle misure di interazione e rafforzamento della fiducia in Asia (CICA), Forum di cooperazione Stati-Cina arabi (CASCF), Dialogo strategico del Consiglio di cooperazione tra Cina e Golfo, Grande regione del Mekong (GMS) Economico Cooperazione e cooperazione economica regionale dell’Asia centrale (CAREC). Promuove le relazioni, connessione e comunicazione con i paesi interessati e attrarre più paesi e regioni a partecipare all’iniziativa Belt and Road.<sup>18</sup>

### 3.4.2 Istituzioni finanziarie e investimenti

Creare nuove vie commerciali, nonché le infrastrutture necessarie per il loro funzionamento, necessita di ingenti somme di denaro. È per questo motivo che il governo cinese ha istituito diversi fondi monetari. Se Partito e Stato sono il cervello 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” 丝路基金, un fondo di investimenti da 40 miliardi di dollari per la promozione degli investimenti lungo la “Una cintura e una via”, è stata istituita seguendo le norme del diritto societario della Repubblica Popolare Cinese, pertanto nella sua struttura presenta le caratteristiche tipiche delle aziende cinesi<sup>19</sup>. nti dello State Administration of Foreign Exchange, dalla China Investment.

Nello Statuto del Fondo viene evidenziata la correlazione con il progetto “Una Cintura, Una Via”: il Fondo promuove l’iniziativa e, per quanto riguarda i finanziamenti, dà priorità ai progetti inerenti la realizzazione della Cintura Economica della Via della Seta e la Via della Seta Marittima del Ventunesimo Secolo. la società del fondo dell’iniziativa della via della seta fu istituita a Beijing. Questa fornisce i finanziamenti necessari a sostenere i progetti per la costruzione d’infrastrutture, per lo sfruttamento delle risorse e la cooperazione industriale dei paesi lungo “la via della seta” e “la nuova via della seta marittima del XXI secolo”.

Nella definizione dei principi guida per gli investimenti vengono evidenziati:

<sup>17</sup> Twai, Torino world affair institute, l’osservazione politica internazionale.

<sup>18</sup> “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21 st Century Maritime Silk Road” testo completo reperibile presso il sito governativo della Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme al link :[http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html).

<sup>19</sup> <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>

la “connessione” finalizzata al coordinamento e all’integrazione delle strategie di sviluppo tra la Cina e i paesi o le regioni verso cui è indirizzato l’investimento; il “profitto”, in quanto seguendo i principi di mercato la scelta degli investimenti dovrà cadere su progetti con rendimenti sostenibili nel medio e lungo termine che tutelino gli interessi degli azionisti; la “cooperazione” nella ricerca del beneficio comune e di uno sviluppo sostenibile ed ecologico, e nel rispetto degli standard di mercato internazionali e delle relative leggi dei paesi interessati; e infine “l’apertura” verso altri investitori che intendono unirsi e collaborare con il Fondo nei finanziamenti.

Per quanto riguarda gli ambiti di investimento, il Fondo si focalizzerà sulle infrastrutture sullo sviluppo di nuove risorse e fonti di energia), sulla cooperazione per la produzione industriale e sulla cooperazione finanziaria .Il capitale totale del Fondo è pari a 40 miliardi di dollari, che sarà versato a rate. L’importo della prima rata è di 10 miliardi di dollari, così suddivisi: il 65% dell’importo (pari a 6,5 miliardi) è fornito dalla State Administration of Foreign, un 15% (1,5 miliardi) dalla China Investment Corporation, un altro 15% dalla Export-Import Bank of China, e il restante 5% (500 milioni) dalla China Development Bank.

Il primo investimento in Medio Oriente e nel nord Africa è scaturito dal Memorandum d’intesa, firmato durante la visita di Xi Jinping in Arabia Saudita nel gennaio 2016, tra il Fondo per la Via della Seta e la International Company for Water and Power Projects per lo sviluppo e il finanziamento congiunto di progetti di energia negli Emirati Arabi e in Egitto<sup>20</sup>. Più avanti, nel giugno 2016, è stato invece firmato un Memorandum d’intesa per la cooperazione strategica e operativa con la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo.<sup>21</sup>

Un’altra istituzione finanziaria importante è Banca Asiatica per gli Investimenti in Infrastrutture 基础设施投资银行 (AIIB), La fondazione della AIIB è stata annunciata dal Presidente Xi Jinping e dal Primo Ministro Li Keqiang 李克强 durante le visite nel sud - est asiatico nell’ottobre del 2013. È stato nel febbraio del 2015 che Xi Jinping, durante il nono meeting del Central Leading Group on Financial and Economic Affairs, che ha dichiarato che la priorità del momento è l’urbanizzazione. Ciò implica anche costruzione di nuove infrastrutture: una questione legata allo sviluppo della “One belt, one road”. Di fatti il Presidente ha dichiarato in tale sede che lo scopo principale dell’AIIB è quello di fornire capitale per questi progetti<sup>22</sup>.

Inoltre, è bene considerare che la crisi mondiale e la recessione di molti paesi, compresi quelli dell’Occidente, hanno fermato la crescita e le esportazioni cinesi: questa è un’altra delle cause per cui l’AIIB ha ragione d’essere. Infine, molti dei paesi attraversati dalla Via sono poveri o in via di sviluppo. i finanziamenti della Banca potrebbero alleviare questo problema. La principale istituzione bancaria è l’Asian

<sup>20</sup> The Silk Road Fund and ACWA Power Sign MOU on Joint Investment and Development of Power Projects in the MENA Region”, 20 gennaio 2016, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/32010/index.html>.

<sup>21</sup> “Silk Road Fund and European Bank for Reconstruction and Development sign Memorandum of Understanding for strategic and operational cooperation”, 16 giugno 2016 <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/32747/index.html>.

<sup>22</sup> Xi Stresses Implementing Central Economic Policies, in “Xinhua”, 2015, [http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-02/10/c\\_127481077.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-02/10/c_127481077.htm) , 20 Settembre 2016



Infrastructure Investment Bank (AIIB). Essa è presentata come una “banca multilaterale”. Si tratta di un’istituzione aperta, intergovernativa e multilaterale per favorire lo sviluppo, e primo istituto finanziario fondato su iniziativa cinese. Essa è presentata come una “banca multilaterale di sviluppo (MDB) concepita per il XXI secolo”.

Il focus della banca è lo sviluppo di infrastrutture in diversi settori dell’Asia, tra i quali l’energia, i trasporti, le telecomunicazioni, lo sviluppo rurale, e così via. È strettamente legata al progetto della Via della Seta, in quanto la necessità di connettere i diversi paesi da essa coinvolti è considerata essenziale per il successo del piano economico. Lo statuto si apre con la definizione degli obiettivi, delle funzioni e dei membri della Banca. Le priorità della AIIB includono la promozione dello sviluppo economico sostenibile, la creazione di benessere e il miglioramento del collegamento delle infrastrutture in Asia. Si propone inoltre di promuovere la cooperazione e il partenariato regionale finalizzato ad affrontare le sfide dello sviluppo, collaborando insieme alle altre istituzioni multilaterali e bilaterali. Essa inoltre coopera con altre istituzioni economiche già esistenti, alla fine di marzo 2017 la Banca Asiatica d’investimento per le infrastrutture è arrivata a contare 70 membri, numero inferiore solo a quello della Banca mondiale. Di questi, 5 sono membri del G7, 15 fanno parte del G20 e 4 sono membri permanenti del consiglio di sicurezza dell’ONU. Inizialmente la AIIB investirà in settori chiave tra cui quello energetico e della produzione elettrica, dei trasporti e delle telecomunicazioni, delle infrastrutture rurali e agricole, dell’approvvigionamento idrico, del trattamento delle acque reflue, della tutela ambiente, dello sviluppo urbano e della logistica. Il primo programma di finanziamento è stato approvato a giugno 2016<sup>23</sup>. Fino a 2017 dicembre hanno già aderito 84 paesi, tra i quali l’Italia<sup>24</sup>.

Il suo rapporto con le altre banche multilaterale di sviluppo, globali e regionali, è complementare e non alternativo. Il fondo, che funzionerà nell’attuale ordine economico e finanziario internazionale, non costituisce un mero aiuto economico ma offrirà ai paesi interessati nuove e significative opportunità.

### 4.3.3 Altri meccanismi di cooperazione

Nella politica internazionale, il ruolo dei meccanismi di cooperazione multilaterale consiste nello sfruttare appieno i meccanismi esistenti come l’Organizzazione per la cooperazione di Shanghai (SCO), l’ASEAN Plus Cina (10 + 1), la cooperazione economica Asia-Pacifico (APEC), l’Asia-Europe Meeting (ASEM), Dialogo di cooperazione per l’Asia (ACD), Conferenza sulle misure di interazione e rafforzamento della fiducia in Asia (CICA), Forum di cooperazione Stati-Cina arabi (CASCF), Dialogo strategico del Consiglio di cooperazione tra Cina e Golfo, Grande regione del Mekong (GMS) Economico Cooperazione e cooperazione economica regionale dell’Asia centrale (CAREC). Promuove le relazioni, connessione e comunicazione con i paesi interessati e attrarre più paesi e regioni a partecipare all’iniziativa Belt and Road.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Parole chiave per conoscere la Cina.

<sup>24</sup> Sito ufficiale Home - AIIB <https://www.aiib.org/en/index.html>

<sup>25</sup> “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road” testo completo reperibile presso il sito governativo della Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme al

Nel settore culturale, per continuare e incoraggiare la comunicazione e comprensione tra i popoli lungo la via e cintura, rinforzando il ruolo costruttivo dei forum e delle mostre internazionali a livello internazionale e livelli regionali ospitati dai paesi lungo la Belt and Road, così come piattaforme di promuovere la connessione direttamente ai popoli e comunicazione non-governative, ad esempio, International Culture Expo, Silk Road International Film Festival e Silk Road International Book Fair...etc. Propone di istituire un forum di vertice internazionale sull'Iniziativa Belt and Road. tipo il Forum Boao per l'Asia, la Cina-Expo ASEAN, Expo Cina-Eurasia, Forum economico Euro-Asia, China International Fair for Investment e Trade, Expo Cina-Asia del Sud, Expo degli Stati della Cina e degli Arabi, Fiera internazionale della Cina occidentale, Expo Cina-Russia e Forum di cooperazione di Qianhai. sostenere le autorità locali e il pubblico in generale dei paesi lungo la Belt and Road per esplorare il patrimonio storico e culturale di Belt and Road, tenere insieme attività di investimento, commercio e scambi culturali e assicurare il successo della Via della seta (Dunhuang)

### **3.5 Attuazione dell'iniziativa.**

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.<sup>26</sup> Secondo gli ultimi dati del Ministero del Commercio sugli investimenti cinesi nei Paesi che si stendono lungo l'antica Via della Seta, nel primo trimestre 2017 hanno raggiunto quota 2,95 miliardi di dollari, per un totale di 43 Paesi raggiunti, che contano per il 14,4% del totale degli investimenti delle imprese cinesi all'estero, in crescita rispetto al 9% dello stesso periodo dello scorso anno. Dal 2013 a oggi, sono stati investiti dalla Cina oltre cinquanta miliardi di dollari nei Paesi toccati dall'iniziativa di sviluppo infrastrutturale cinese e sono state create 56 aree di cooperazione economica e commerciale che hanno generato 1,1 miliardi di dollari di ricavi fiscali e hanno contribuito a creare 180mila posti di lavoro a livello locale.

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

---

link :[http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html).

<sup>26</sup> Liu Xuan, "Chinese overseas investment patterns evolving", *China Daily*, 16 dicembre 2016, [http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2016-12/16/content\\_27685673.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2016-12/16/content_27685673.htm).

minerario e quello dell'energia assorbirebbero la maggior parte degli OFDI cinesi nei paesi interessati dalla BRI (87%).<sup>27</sup>

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.<sup>28</sup> 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, 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%.<sup>8</sup> 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).<sup>29</sup>

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.<sup>30</sup> Ad esempio, a marzo 2011 il lancio del servizio ferroviario di trasporto merci, Nuovo Ponte Terrestre Euroasiatico o nome ufficiale "China Railway Express" ha aperto la porta ad una nuova epoca per il trasporto merci su rotaia come alternativa alla spedizione aerea o per mare. Al momento sono 40 le linee in servizio che procedono dalle città sulla costa cinese, corrono attraverso Xinjiang, la Mongolia interna e la frontiera nord-est, verso le destinazioni in Asia centrale, Russia, e in Europa orientale, centrale, e occidentale. La lunga linea ferroviaria di 10800km corre attraverso il Kazakistan, la Russia, la Bielorussia, la Polonia e la Germania, e serve più di 30 paesi e regioni. In qualità di progetti simbolici nel contesto

<sup>27</sup> 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.

<sup>28</sup> "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>.

<sup>29</sup> 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

<sup>30</sup> Enrico Fardella, "La nuova 'Via della Seta' e le sfide per l'Italia", Il Sole 24 Ore, 8 luglio 2016, <http://www.ilssole24ore.com/art/viaggi/2016-07-08/la-nuova-via-seta-e-sfide-l-italia-203413.shtml?uud=ADfLp2p>

dell'iniziativa "una cintura e una via", sono già aperti dei tronconi ferroviari tra cui linee Chongqing-Xinjiang-Europa, parte dalla città sud-ovest cinese Chongqing, attraverso Polonia e giunge a Duisburgo in Germania. Chengdu-Xinjiang-Europa, parte dalla città cinese di Chengdu e arriva direttamente in Polonia, mentre la linea Yiwu-Xinjiang-Europa parte da Yiwu, sempre in Cina, e giunge a Madrid. secondo le statistiche, nel 2016 sono stati 1702 i treni che hanno compiuto un viaggio transcontinentale tra l'Europa e la Cina, con un 109% in più rispetto all'anno precedente.<sup>31</sup> questa rete contribuisce a far fluire investimento, risorse, tecnologia e personale specializzato e facilita una collaborazione intersettoriale a livello globale.

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 e 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.



Fonte: <https://america.cgtn.com/2017/05/13/5000-china-europe-cargo-trains-expected-by-2020>

Nel settore energia, Petrolio e gas naturale costituiscono il pilastro principale dei rapporti fra la Cina e la zona OBOR, 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

<sup>31</sup> 中国关键词 Parole chiave per conoscere la Cina.

di fonti di energia rinnovabili ("3").<sup>32</sup>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. Le importazioni di gas naturale, invece, hanno seguito un andamento più fluttuante, 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. 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.

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 della regione. 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).<sup>33</sup>Un caso esemplare a questo proposito è la Ocean Alliance – composta da China Ocean<sup>34</sup>e Shipping Company (COSCO).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 trasporto 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. 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.

<sup>32</sup> China Arab Policy Paper", Consiglio di Stato delle Repubblica Popolare Cinese, gennaio 2016, [http://english.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content\\_281475271412746.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm)

<sup>33</sup> Un TEU, pari a circa 40 metri cubi, è l'unità di misura standard di volume nel trasporto dei container.

<sup>34</sup> Janne 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>.

Alcuni media occidentali hanno ripetuto i dubbi sull'iniziativa Una Cintura e una via, considerandola una versione moderna del piano Marshall . ed è abbastanza inappropriato tracciare un'analogia. Osservando da i rispettivi contesti, finalità e principi storici, si possono identificare enormi differenze tra i due. Il piano Marshall per la ricostruzione dopo la seconda guerra mondiale in Europa faceva parte dei tentativi occidentali di contenere l'espansione dell'Unione Sovietica. La mentalità della guerra fredda e la struttura bipolare, tuttavia, non hanno trovato alcuna risonanza con la Belt and Road Initiative.

L'iniziativa Belt and Road è un modo per una cooperazione win-win che promuove lo sviluppo e la prosperità comuni e una strada verso la pace e l'amicizia con rafforzando la comprensione reciproca e la fiducia.L'iniziativa “una cintura e una via” sostiene la pace e la cooperazione, l'apertura e l'inclusività, l'apprendimento reciproco e il beneficio reciproco. Promuove la cooperazione nei tutti campi e lavora per costruire una comunità dagli interessi condivisi, comunità dal futuro condiviso e comunità dalle responsabilità condivise. che comprendano l'integrazione economica,la fiducia politica reciproca e l'inclusione culturale.

### 3.6 Le sfide e influenza

“Una cintura e una via” è il progetto più ambizioso che la repubblica popolare cinese ha mai inaugurato. Le sfide poste dalla OBOR sono molteplici e complesse. le sfide sono 3,cioè la sfida politica, la sfida economica e la sfida della sicurezza,

(1)la sfida politica, Una cintura e una via coinvolgono una grande quantità di campi e aree geografiche, la sfida politica può dividersi in 2 categorie, la sfida politica domestica dei vari paesi lungo una cintura e una via e la sfida geopolitica. Ad esempio la Via della seta marittima del XXI secolo attraversa tutte paesi del Mare cinese meridionale che avevano le questioni territoriali e le contestazioni con Vietnam, Filippine, Brunei, Malesia, e ASEAN, La Cina deve ricercare un equilibrio tra il principio dello “Sviluppo Pacifico” e la difesa degli interessi nazionali: sviluppare coalizioni che bilancino eventuali rischi di sicurezza, sono entrambi elementi chiave della politica estera cinese, ma sul livello pratico entrano in conflitto, soprattutto per quel che riguarda le questioni territoriali nei mari vicini. Invece riguarda la questione geopolitica, conquistare l'appoggio di giganti regionali come la Russia e l'India; risolvere il problema di quei numerosi paesi che sono oggi poveri, deboli ma cruciali dal punto di vista strategico – come appunto l'Afghanistan<sup>35</sup>. Da un lato vi è il rischio per l'Europa nel suo complesso di perdere posizioni a vantaggio di una economia asiatica sempre più integrata e capace di attrarre nella sua sfera di influenza aree che storicamente hanno guardato più a Ovest che a Est (si pensi al Medio Oriente ma persino all'Europa Orientale).<sup>36</sup>

(2)la sfida della sicurezza,ossia la sfida sicurezza tradizionale. la cosiddetta sicurezza tradizionale si riferisce principalmente alla sicurezza nei settori militare, politica e diplomatico,la Cina non cerca mai di estendere o largare la sua presenza e influenza

<sup>35</sup> <https://www.twai.it/articles/lafghanistan-e-la-cintura-economica-della-via-della-seta/>

<sup>36</sup>[https://www.agi.it/estero/porti\\_e\\_ferrovie\\_la\\_sfida\\_italiana\\_sulla\\_nuova\\_via\\_della\\_seta-1770499/news/2017-05-14/](https://www.agi.it/estero/porti_e_ferrovie_la_sfida_italiana_sulla_nuova_via_della_seta-1770499/news/2017-05-14/)

militare nell'area Una cintura e una via. ma in alcuni hotpots come il Medio Oriente, c'è la possibilità che il conflitto armato domestico minaccia questi paesi e rallenti la costruzione della Via. tuttavia, nel processo di costruzione ci saranno più minacce alla sicurezza non-tradizionali, tipo la minaccia di terrorismo, rischio dei vari tipi della forza estremista, come lo stato Islamico e al Al-Qaeda nel Medio Oriente, le pirateria nel golfo di Aden, che hanno una capacità militare abbastanza potente per distruggere o interrompere il programma o la stabilità di uno stato. le attività piratesche nel Corno dell'Africa o golfo di Aden possono minacciare le rotte marittime.

(3) La sfida economica, Maggiori paesi dell'Una cintura e una via "iniziativa caratterizzati da una differente distribuzione delle risorse, da una diversa base industriale e da differenti condizioni storiche e economiche, questi paesi la cui gran parte è in via di sviluppo, hanno i diversi problemi economiche e finanziarie, ad esempio la Russia, l'Indonesia e la Turchia hanno un deficit di conto corrente internazionale<sup>37</sup> o La crisi economica di Grecia, Il rischio del tasso di cambio, sistema economica, la qualità dell'economia, livello di apertura, la conformità con economia globale e la mancanza di strutture e i servizi di supporto per l'industria moderna...etc, i fattori economici non sono determinati o stabili. Questi fattori nella pratica diventano i problemi realistici per le imprese cinese e altre imprese partecipati. Soprattutto per programma come l'investimento infrastrutturale con caratteri di lungo termine, alto input e basso ritorno sull'investimento.

Secondo del Presidente cinese Xi Jinping, l'iniziativa "una cintura e una via" si presenta così, anzitutto, come vettore di una più ampia strategia volta alla realizzazione del "Sogno Cinese"<sup>38</sup>, 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"<sup>39</sup>, 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).

Per la Cina il progetto rappresenta un modo per approfondire la sua connessione con l'economia globale e aprirsi ancora di più alla cooperazione con il resto del mondo. Allo stesso tempo segna anche il suo impegno ad assumere maggiori responsabilità a livello internazionale e a contribuire in modo più attivo alla pace e allo sviluppo dell'umanità. Data la vastità e la varietà di condizioni naturali del paese, è normale che in Cina non ci sia un livello di sviluppo economico omogeneo tra le diverse e numerose province. Ciascuna regione è caratterizzata da specifiche condizioni geografiche, da livelli di infrastrutture e di apertura economica diversi. Da dati statistici del National Bureau of Statistics of China del 2008 emerge questa situazione di disparità: il 59% delle entità legali industriali, il 67% degli impiegati, il 75% delle risorse totali, il 78%

<sup>37</sup> Studies of international Finance, vol.1.2015,5

<sup>38</sup> <https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%A2%A6/60483>

<sup>39</sup> Il documento è stato consultato in lingua cinese dal sito governativo del Ministero dell'Industria e della Tecnologia dell' Informazione del Consiglio di Stato: "国务院关于印发《中国制造 2025》的通知"  
<http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293877/n16553775/n16553792/16594486.html>.

dei profitti operativi e il 69% del valore aggiunto della nazione provengono dalle regioni orientali; inoltre, in termini di contributo generale all'economia, nelle regioni orientali il valore aggiunto dell'industria culturale occupa il 2,73% del PIL locale, mentre per le aree centrali e occidentali tale valore è rispettivamente pari all'1,63% e 1,34%.<sup>40</sup>

A livello economico mira alla promozione del libero scambio di fattori economici, a una allocazione altamente efficiente delle risorse e alla profonda integrazione dei mercati. La cooperazione regionale sarà più profonda e intensa, gestita tramite una coordinazione delle politiche economiche dei paesi che si trovano nell'area geografica interessata. Per raggiungere questo obiettivo e rafforzare la collaborazione tra le nazioni, il progetto interverrà nel migliorare i collegamenti tra il continente asiatico, quello europeo e quello africano. Agevolare i collegamenti permetterà infatti di allineare e coordinare le strategie di sviluppo delle nazioni, sfruttare il potenziale di mercato della regione, promuovere investimenti e consumo, creare domanda e opportunità di lavoro, e favorire gli scambi culturali tra le persone.

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. Pur essendo presentata come una "piattaforma" aperta e partecipativa. 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.<sup>41</sup>

#### 4.1 Distribuzione dei investimenti di OBOR nella zona EU

L'Unione europea (abbreviata in Ue o EU) è un'organizzazione internazionale politica ed economica a carattere sovranazionale, che comprende 28 paesi membri indipendenti. L'UE è rappresentata come entità unificata nell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC), nel G20 e nel G7, a fianco dei paesi membri dell'UE partecipanti. L'Unione Europea è la seconda economia più grande del mondo nel 2015 con il 22,07% del PIL globale (PIL 2015, Banca Mondiale). È quindi la prima potenza agricola (1° importatore mondiale e 1° esportatore) con gli Stati Uniti, la prima potenza terziaria mondiale e la prima potenza industriale del mondo. Fino adesso l'Unione europea conta 28 Stati membri: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania,

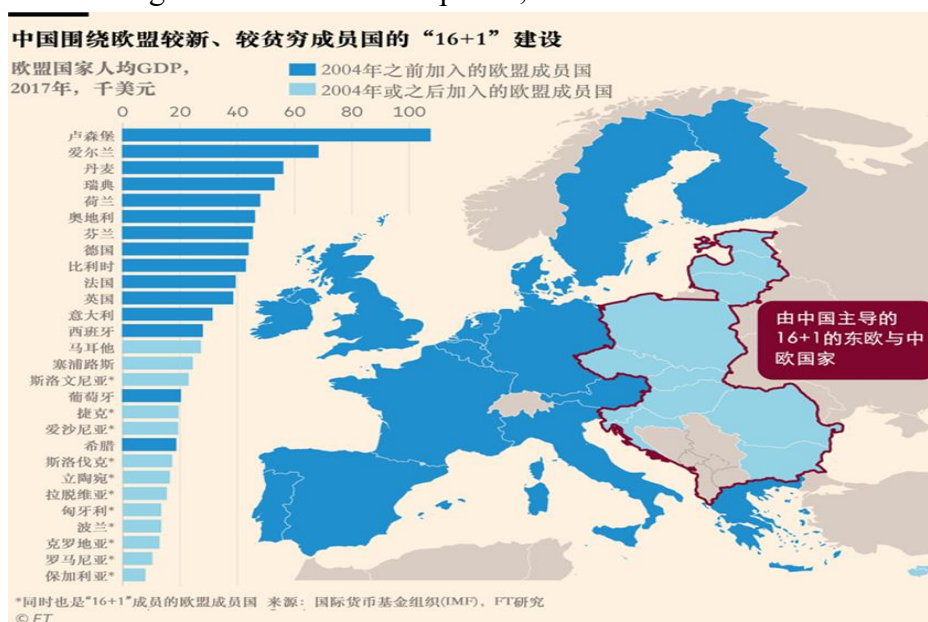
<sup>40</sup> Qingsheng Xie, "Western Regions, Ideas of Cultural Industry Development", in Autori Vari (a cura di), The Oxford Companion to the Economics of China, Oxford University Press, 2014, pp.576-578

<sup>41</sup> a cura di T.wai (Torino World Affairs Institute) Cina - Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta a cura di Andrea Ghiselli ed Enrico Fardella



Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Ungheria. L'Unione è cresciuta da un nucleo di sei Paesi fondatori dell'allora Comunità economica europea (segnati in grassetto) e si è espansa includendo progressivamente la maggioranza degli Stati sovrani europei fino ad arrivare all'attuale configurazione.

L'Unione Europea è il cuore dell'Europa e sta diventando una protagonista dell'“Una cintura e una via” con la sua influenza economica e politica per la Cina e il mondo. L'UE è il primo partner commerciale della Cina, prima degli Stati Uniti, e la Cina è il secondo dell'UE partner commerciale, dopo gli Stati Uniti. L'Europa è oggi la prima destinazione degli investimenti cinesi esteri. Secondo il China Global Investment Tracker dell'American Enterprise Institute (Aei, un think tank con sede a Washington), tra il 2005 e il 2016 sono stati investiti nel continente europeo da parte della Cina 164 miliardi di dollari Usa che, a fronte dei 103 miliardi investiti negli Stati Uniti, fanno dell'Europa la prima destinazione dei flussi cinesi. Analizzando le principali economie del continente, si conta come, tra il 2000 e il 2016, la Cina abbia investito 23,6 miliardi di euro in Gran Bretagna e 18,8 miliardi di euro in Germania; l'Italia è il terzo paese destinatario con una cifra intorno ai 12,8 miliardi di euro, seguito dalla Francia, interessata dagli investimenti cinesi per 11,4 miliardi di euro.<sup>42</sup>



Pil per capita degli stati EU, fonte da <http://www.ftchinese.com/story/001075495>

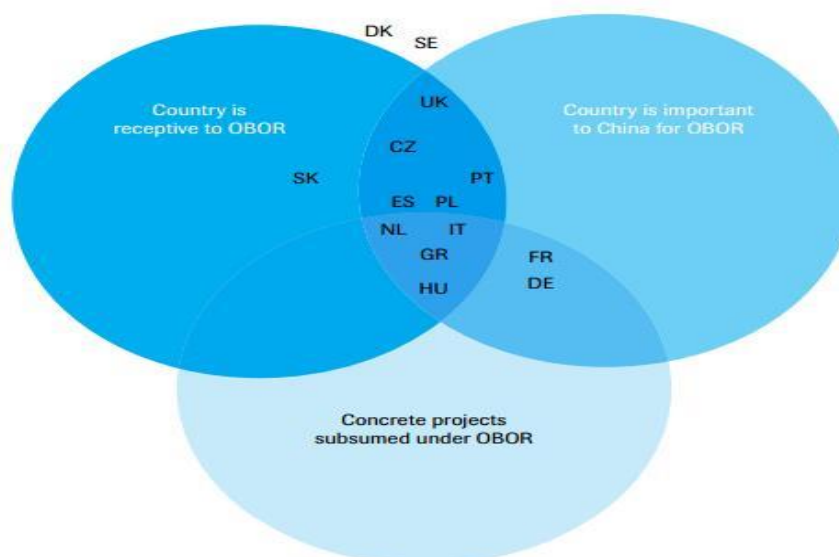
Sebbene l'Unione Europea non abbia ancora riconosciuto ufficialmente la Cina come un' economia di mercato e in molti casi le imprese cinesi devono ancora affrontare sfide antidumping, gli scambi tra l'UE e la Cina hanno visto un continuo aumento dall'ultima crisi. Nel 2015, La Cina ha rappresentato il 20,3% delle importazioni totali dell'UE e il 9,5% delle esportazioni totali dell'UE, con una media tasso di crescita annuale rispettivamente del 4,4% e del 5,7% dal 2011 al 2015 (Commissione europea, 2016). Mentre il volume totale del commercio UE - Cina è cresciuto da € 297 miliardi nel 2009 a € 520 miliardi nel 2015, lo squilibrio dell'UE è aumentato di magnitudo ma ridotto in termini di esposizione relativa. L'UE è stata in grado di accompagnare con le

<sup>42</sup> [https://www.twai.it/wp-content/uploads/2017/07/OC\\_Vol\\_08\\_nr\\_02\\_2017.pdf](https://www.twai.it/wp-content/uploads/2017/07/OC_Vol_08_nr_02_2017.pdf)

esportazioni l'aumento della qualità dei cinesi economia. Una cintura e una via iniziativa come una nuova opportunità di promuovere le relazioni bilaterali e cooperazione.<sup>43</sup>

Il governo cinese ha dichiarato che OBOR è uno sforzo internazionale non esclusivo. Ha segnalato a tutti gli Stati membri dell'UE coperti in questo rapporto - e probabilmente a tutti i membri dell'UE afferma in generale - che sono invitati a proporre attività congiunte. Il governo cinese ha inoltre sottolineato che OBOR è "complementare" ai piani nazionali ed europei esistenti (come il cosiddetto "piano Juncker" o piani promossi da singoli Stati membri dell'UE) per sviluppare l'infrastruttura e aumentare la connettività in Europa e oltre. Lodando l'importanza dell'OBOR per le relazioni bilaterali sembra essere un ingrediente standard nei discorsi degli ambasciatori nella maggior parte o in tutti i paesi europei. L'approccio inclusivo della Cina non significa che considera tutti gli Stati membri dell'UE altrettanto importanti per OBOR. **In Europa, la Cina si rivolge in particolare a due regioni per promuovere la Nuova Via della Seta: centrale e l'Europa dell'Est (CEE); e i paesi europei mediterranei (Europa meridionale, in particolare Grecia). Per quanto riguarda la CEE, la Cina ha utilizzato il meccanismo CEE 16 + 1 per aumentare l'OBOR. Al centro di questo meccanismo sono i vertici annuali che coinvolgono il premier cinese Li Keqiang e i leader di sedici paesi CEE. Tuttavia, alcuni paesi dell'Europa orientale che non fanno parte della CEE 16 + 1, come la Bielorussia, la Moldavia e l'Ucraina, sono rilevanti anche per OBOR. Una piattaforma regionale simile a La CEE 16 + 1 non esiste per quanto riguarda il Mediterraneo europeo, ma il governo cinese ha mostrato interesse a stabilire meccanismi di cooperazione settoriale (concentrandosi sull'agricoltura e cooperazione marittima) con sei paesi dell'Europa meridionale (Grecia, Malta, Cipro, Italia, Spagna e il Portogallo).**<sup>44</sup>

**Figure 1 Selected European Union Member States and OBOR**



Fonte da [http://www.iai.it/sites/default/files/2016\\_etnc\\_report.pdf](http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf)

<sup>43</sup> ETNC 2016 Europe and China's New Silk Roads

<sup>44</sup> Alice Ekman (2016), 'La Chine en méditerranée: un nouvel activisme', *Ifri, Politique étrangère*, 81:4, December.

Vi sono varie indicazioni dello speciale interesse della Cina nei confronti della CEE (compresi i paesi che non lo sono membri dell'UE o della CEE 16 + 1) e regioni mediterranee (principalmente Grecia). Innanzitutto, molti di i progetti OBOR formali si trovano in queste regioni. Di particolare importanza sono il porto greco di Pireo, la rotta Land-Sea Express tra la Grecia e l'Europa centrale, la ferrovia Cina-Europa hubs in Polonia e Bielorussia, i porti marittimi degli stati baltici e Madrid come destinazione finale del più lungo servizio ferroviario Cina-Europa. Tuttavia, alcune attività OBOR vanno oltre queste due regioni, come i servizi ferroviari in Germania e altri paesi dell'Europa, la Cina considera il processo di internazionalizzazione di renminbi (RMB) a Londra è altamente rilevante per OBOR. In secondo luogo, la Cina Il presidente Xi Jinping e il premier Li Keqiang hanno effettuato visite in diversi paesi in queste due regioni in cui hanno tenuto discorsi pubblici su OBOR. Questo vale per Grecia, Romania, Repubblica Ceca, Serbia e Polonia. Anche qui, va notato che tali attività non hanno avuto luogo esclusivamente nel Paesi CEE e Grecia. Il presidente Xi ha anche discusso di OBOR in discorsi che ha consegnato in Germania e Belgio (nel 2014) e Regno Unito (nel 2015). In terzo luogo, importanti conferenze internazionali su OBOR sono state organizzate in Polonia e in Spagna e sono stati istituiti istituti relativi a OBOR Ungheria e Repubblica ceca. Mentre l'approccio OBOR della Cina si rivolge principalmente ai Paesi CEE e al Mediterraneo, altri parti dell'Europa non sono state completamente trascurate e l'elenco dei paesi che fanno parte di OBOR è in evoluzione. regionali che svolgono un ruolo importante per il raggio d'azione pratico della Cina.

#### **4.2 OBOR nella zona Unione Europea occidentale.**

In generale, rimane il coinvolgimento degli stati europei occidentali e settentrionali con l'iniziativa OBOR principalmente limitato alla loro appartenenza all'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Il governo cinese sembra non considerare questa parte dell'UE come una delle sue priorità . Tuttavia, alcuni stati o governi locali sono coinvolti più attivamente, cercando di sfruttare i potenziali investimenti cinesi. Abbiamo selezionato alcuni esempi per dimostrare come l'OBOR ha un impatto o potrebbe avere un impatto sulla relazione della Cina con questi paesi.

Tra i membri della UE occidentale, la Germania è probabilmente la più direttamente interessata da OBOR come cinque progetti ferroviari tedesco-cinesi (Lipsia - Shenyang, Duisburg - Chongqing, Amburgo--Zhengzhou, Amburgo - Harbin e Nurnberg - Chengdu) sono entrati in vigore e più OBOR--sono previsti progetti ferroviari etichettati. Il collegamento ferroviario tra Duisburg e Chongqing ha ricevuto grande attenzione e forte promozione da entrambe le municipalità, portando a delegazioni politiche e commerciali regolari in visita da entrambe le parti. Investimento relativo a OBOR forum e la conferenza di ricerca hanno avuto luogo a Duisburg nel 2015 e nel 2016. Tuttavia, mentre i treni che importano merci dalla Cina sono generalmente riempiti completamente per via elettronica con prodotti e altro, i treni di ritorno in Cina hanno spesso problemi nel trovare merci insufficienti. Le sanzioni russe sui beni europei complicano ulteriormente la situazione. Pubblico e privato hanno fatto sforzi per aumentare l'efficienza e la frequenza di questi collegamenti ferroviari, ma ci sono ancora dettagli tecnici, come il sistema di refrigerazione e la variazione delle

---

temperature, da risolvere. Per quanto finora, ad eccezione delle ferrovie, OBOR non ha portato oltre investimenti infrastrutturali, né investimenti M&A, né investimenti greenfield in Germania. Ultimamente, il settore del trasporto marittimo in Germania ha anche mostrato un crescente interesse per la BRI. Il più grande porto della Germania ad Amburgo, così come DuisPort (la compagnia che gestisce il più grande porto interno della Germania a Duisburg), hanno ripetutamente manifestato interesse per la BRI come un modo per attirare maggiori volumi di Asia orientale e globale commercio marittimo. Tuttavia, il porto di Amburgo ha anche sviluppato strategie per far fronte quello che dovrebbe diventare molto più pesante concorrenza da una serie di porti del sud Europa che La Cina sta cercando di promuovere come gateway per BRI.

La Germania ha anche cercato la cooperazione bilaterale con la Cina per le attività legate al BRI in Asia centrale. Durante le quarte consultazioni intergovernative tedesco-cinesi a Pechino nel giugno 2016, il ministro tedesco degli Esteri Frank-Walter Steinmeier ha firmato un memorandum d'intesa sulla cooperazione trilaterale in Afghanistan, come parte della quale Germania e Cina intendono lanciare progetti comuni a sostegno dell'Afghanistan infrastrutture, energia, trasporti, protezione ambientale, agricoltura e salute. A livello regionale e comunale, la città di Amburgo ha finora compiuto gli sforzi più visibili promuovere la cooperazione BRI. La cosiddetta "Alleanza industriale e commerciale di cintura e strada", un meccanismo di cooperazione multilaterale che è sponsorizzato dal CFIE. Durante la sua visita in Cina nel novembre 2015, il sindaco di Amburgo Olaf Scholz promosse Amburgo come importante snodo commerciale della Via della seta europea. Nonostante l'atteggiamento generale piuttosto prudente dell'industria tedesca nei confronti della BRI, alcune aziende tedesche che hanno una posta in gioco nel commercio eurasiatico sono attivamente coinvolte nella promozione di attività legate alla BRI. L'Unternehmerinitiative Seidenstraße (l'iniziativa per gli imprenditori della via della seta), ad esempio, ha avviato una Zukunftspreis annuale Mittelstand Neue Seidenstraße (Premio per il Futuro della Via della Seta per le piccole e medie imprese) da rilanciare consapevolezza del potenziale della Via della seta per le piccole e medie imprese (PMI) tedesche. Tuttavia sembra che queste attività hanno anche fatto ben poco per aumentare la consapevolezza dei BRI tra le PMI tedesche.

Rispetto alla Germania, la Francia ha ricevuto molta meno attenzione dal governo cinese e pochi investimenti cinesi all'interno della cornice OBOR. La strategia della Cina è stata molto di basso profilo in Francia, che consiste più nel discutere di potenziali opportunità economiche e brainstorming con uomini d'affari, funzionari e ricercatori. Anche al governo francese manca una chiara posizione sull'argomento. Più attivamente coinvolti sono alcune regioni francesi. Per il momento, ma qualche interazione concreta ha cominciato a emergere. Alla fine di aprile 2016, ad esempio, la città francese di Lione ha accolto con favore la sua prima consegna di merci dalla città cinese di Wuhan, che segna l'apertura di un collegamento ferroviario di 11.300 chilometri, o 16 giorni, che si basa su una linea urbana aperta nel 2012 tra Duisburg in Germania e la metropoli cinese di Chongqing. Wuhan Asia-Europa La logistica (una consociata di

COSCO) è etichettata come l'unico operatore lungo questo ramo specifico e il ruolo dei partner francesi - in particolare la compagnia ferroviaria SNCF - è minima. Tuttavia, le autorità locali a Lione sono entusiaste di nutrire l'iniziativa della Via della seta in Cina, interpretando il ruolo di Lione come storico centro commerciale e politico in Europa e "città della seta". In effetti, i governi locali e provinciali più in generale hanno cercato di beneficiare di ciò che è visto come un'opportunità per attirare il cinese investimento o per costruire legami con il mercato cinese. Oltre a Lione, le autorità regionali della Normandia hanno lanciato i vantaggi dell'economia locale, in particolare il porto di acque profonde di Le Havre e collegamenti con i porti interni di Rouen e Parigi. A questo punto, tuttavia, i progetti concreti sotto la bandiera della Via della Seta in Francia sono in numero limitato e mentre le autorità locali francesi stanno prendendo iniziative, le autorità centrali sembrano più riservate riguardo al progetto cinese.

Curiosamente, tuttavia, gli investimenti cinesi che hanno avuto luogo di recente in Francia in settori che cadono sotto il OBOR (trasporti e telecomunicazioni, per esempio) sono stati allontanati da un "Silk" Etichettatura stradale. Tali investimenti includono una partecipazione del 49,9% nel gestore del Toulouse Blagnac aeroporto (sede del conglomerato aereo europeo) dal conglomerato Symbiose alla fine del 2014, o pesante investimenti nel settore del turismo, come Club Med o Louvre Hotels. Più investimenti cinesi in È probabile che vengano realizzate infrastrutture di trasporto, telecomunicazioni e turismo francesi. È comunque raro percepire progetti etichettati OBOR in Francia. L'unica azione simbolica è stata un Accordo di collaborazione stradale firmato a giugno 2015.

tra la compagnia di navigazione francese CMA CGM e China Merchants Holdings International. CMA CGM ha ottenuto un credito di 1 miliardo di dollari USA linea dall'Export - Import Bank of China per l'acquisto di navi portacontainer cinesi.

La cooperazione sino-francese sotto la bandiera di "Belt and Road" rimane uno sforzo in gran parte teorico. In molti aspetti, la salute dell'economia francese può determinare il suo ultimo posto nel progetto cinese, come l'invecchiamento delle infrastrutture francesi e le risorse pubbliche in declino potrebbero presentare opportunità nel caso di privatizzazione di hub di trasporto, come il porto di Marsiglia o gli aeroporti di Lyon-Saint Exupéry o Nizza Costa Azzurra.

I Paesi Bassi sono tra i maggiori partner commerciali della Cina nell'UE. Importazioni dalla Cina sono 1/3 di tutte le merci che arrivano al porto di Rotterdam, che svolge un ruolo cruciale per gli olandesi per l'economia. L'aeroporto di Schiphol, che ha aperto collegamenti diretti con varie città cinesi negli ultimi anni, ha beneficiato della rapida crescita del trasporto aereo dai Paesi Bassi alla Cina. Eppure, alla sua prima visita nei Paesi Bassi nel marzo 2014 il presidente Xi non ha menzionato l'OBOR, mentre durante il suo successivo visita in Germania nel porto interno di Duisburg, che chiamò pubblicamente per la cooperazione sino-tedesca per espandere la via terrestre della Via della seta. Tuttavia, alcune aziende stanno attivamente promuovendo le imprese collegate a OBOR. Una è l'acquisizione da parte della Cina COSCO Shipping di una quota del 35% nel terminal Euromax a Rotterdam nel maggio 2016. Il porto di Rotterdam è il porto più grande d'Europa e uno dei principali porti hub del mondo.

Un altro è il treno merci settimanale tra Chengdu e Tilburg è iniziato nell'aprile 2016, che è stato ulteriormente esteso a Rotterdam da settembre 2016. I treni da Chengdu contengono l'elettronica di consumo delle aziende come Sony, Samsung e Fuji, mentre i treni da Tilburg portano prodotti per l'industria petrolifera, automobili, vino e alberi. A luglio 2016, tre società di trasporto olandesi hanno lanciato una joint venture chiamato New Silkway Logistics (NSWL), che fornisce servizi per il trasporto merci end-to-end via la ferrovia di Duisburg - Chongqing.

Rotterdam si trova all'incrocio tra la "fascia economica della seta della terra" e via mare il porto di Rotterdam continuerà ad essere nodo principale dell'Europa. secondo il rapporto di COSCO . Rotterdam è spesso rappresentata nei conti cinesi come il capolinea delle rotte terrestri che lo fanno fino alla cintura economica della Via della seta. Questo è il caso della mappa Xinhua riprodotta spesso della seta Strada. Dai primi anni '90, sotto il nome di "New Land Bridge Eurasian", i media cinesi stanno promuovendo l'idea di un collegamento ferroviario diretto tra Lianyungang (una città della costa est della Cina) attraverso il Kazakistan fino a Rotterdam. Un aspetto sorprendente, da una prospettiva olandese (ma non da una parte della narrativa cinese), è il fatto che il porto di Lianyungang e le prime poche centinaia di chilometri dell'infrastruttura ferroviaria dell'entroterra di Lianyungang (più materiale rotabile collegato) sono state originariamente costruite e parzialmente finanziato da imprese e investitori olandesi tra il 1921 e il 1937. Nonostante lo storico collegamento con Lianyungang, il nuovo ponte di terra eurasiatico non ha mai suscitato molto entusiasmo nei Paesi Bassi e, fino a poco tempo fa, il ruolo di Rotterdam come capolinea occidentale della rotta terrestre è rimasto semplicemente simbolico.

Anche se l'impatto della Brexit è ancora incerto, l'impegno del Regno Unito in OBOR come maggiore il paese europeo è affermativo. L'importanza dell'iniziativa cinese "Belt and Road" nel Regno Unito non è immediatamente evidente. Geograficamente, il Regno Unito è al limite della periferia sia della fascia economica della Via della seta che del 21 ° secolo Strada della seta marittima. Sebbene non ci sia un elenco ufficiale dei circa 65 paesi che i media cinesi hanno fatto riferimento all'iniziativa "Belt and Road" - almeno fino al presidente cinese Xi Jinping si è riferito pubblicamente nell'agosto 2016 a "oltre 100 paesi" che hanno partecipato<sup>45</sup> - quasi a tutti mappe non ufficiali che tentano di indicare la "cintura e la strada" terminano sul continente europeo e non includere il Regno Unito.<sup>46</sup> Si può quindi concludere che l'impatto di questa iniziativa sul Regno Unito è marginale, e che quindi non dovrebbe svolgere un ruolo significativo nelle relazioni tra Regno Unito e Cina.

<sup>45</sup> *Xinhua* (2016), 'Xi Calls for Advancing Belt and Road Initiative', 17 August, [http://news.xinhuanet.com/english/2016-08/17/c\\_135608689.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-08/17/c_135608689.htm).

<sup>46</sup> A list of countries published by the Hong Kong Trade Development Council, 'based on a list compiled by the Chinese Academy of Social Sciences', does not include any from Western Europe; see <http://beltandroad.hktdc.com/en/country-profiles/country-profiles.aspx>). However, some maps do include the UK; for example, Carolyn Dong, Matthew Davis, Peter Li and Simin Yu (2016), "'One Belt, One Road': China's New Outbound Trade Initiative", *DLA Piper*, 18 January, <https://www.dlapiper.com/en/hongkong/insights/publications/2016/01/chinas-new-outbound-trade-initiative/>. All urls were accessible on 30 August 2016 unless otherwise stated.

la logica principale dietro il desiderio di impegnarsi con l'iniziativa 'Belt and Road' è che potrebbero presentarsi opportunità per le società britanniche e per il settore dei servizi finanziari, in particolare nella città di Londra. Le opportunità commerciali previste sono principalmente in opportunità di cooperazione con le Aziende cinesi nei mercati terzi attraverso la 'Belt and Road', costruite sul lavoro che il Regno Unito il braccio di promozione del commercio e degli investimenti del governo - UK Trade & Investment (UKTI)<sup>47</sup> - aveva fatto con le controparti cinesi da alcuni anni. Attraverso una "alleanza infrastrutturale" con la Cina, il Regno Unito spera di diventare l'hub per le opportunità di finanziamento 'Belt and Road'.<sup>48</sup> I benefici del settore finanziario potrebbero sorgere in un ruolo rafforzato per la comunità di gestione patrimoniale di Londra se l'iniziativa 'Belt and Road' porta a un maggiore uso del renminbi per gli investimenti e il commercio al di fuori della Cina.

Hong Kong e Londra riflettono delle somiglianze tra le due economie e il governo britannico è probabile cerchi opportunità per lavorare con Hong Kong. Queste idee possono essere viste in una delle prime pubblicazioni semi-ufficiali su "Belt and Road", una major rapporto intitolato "One Belt, One Road" emesso nel 2015 dalla CBBC, un'associazione di imprenditori che riceve anche finanziamenti governativi. Questo rapporto, con un'introduzione scritta dagli ambasciatori inglesi a Pechino, è stato promosso da Osborne nel suo viaggio nello Xinjiang e accolto dal governo cinese. L'idea di usare la "cintura" e l'iniziativa "Road" come piattaforma per la cooperazione con i partner cinesi nei mercati terzi ha evidenziato particolari opportunità in una serie di settori, principalmente nelle infrastrutture, servizi finanziari e professionali, agricoltura e ambiente, produzione avanzata e trasporti, energia e risorse, e-commerce e logistica, con opportunità secondarie in sanità e scienze della vita, turismo, industrie creative e culturali.<sup>49</sup>

Inoltre, il limite geografico di OBOR non ha impedito al governo del Regno Unito e imprese dal rispondere proattivamente all'iniziativa. Una buona dimostrazione è che il Regno Unito è il primo paese europeo ad aderire all'AIIB nel marzo 2015, che era un messaggio politico a sostegno di un'istituzione guidata da Pechino che il Regno Unito ritiene utile a lungo termine sviluppo economico dell'Asia e dell'Europa. La logica principale dietro il desiderio di impegnarsi con l'iniziativa OBOR è l'opportunità che potrebbe portare per le aziende britanniche e per il settore dei servizi finanziari a Londra. L'obiettivo principale è una "alleanza infrastrutturale" con le aziende cinesi nei mercati terzi attraverso il ruolo di hub finanziario per OBOR. Un importante rapporto intitolato "One Belt, One Road" pubblicato nel 2015 dalla CBBC (China - Gran Bretagna Business Council) ha evidenziato opportunità particolari in diversi settori. La CBBC ha prodotto un altro rapporto di OBOR casi studio in collaborazione con Tsinghua University 4, citando la cooperazione tra inglesi aziende come HSBC, BP, Linklaters e KPMG e partner cinesi in forme di consulenza, ingegneria, know-how tecnologico e

---

<sup>47</sup> Following the Brexit vote, new UK Prime Minister Theresa May announced the formation of a new Department for International Trade, which has subsumed the responsibilities of UKTI.

<sup>48</sup> UK government (2016), 'Consul General's speech at Fund Forum Asia 2016', 19 April, <https://www.gov.uk/government/speeches/consul-generals-speech-at-fund-forum-asia-2016>.

<sup>49</sup> China-Britain Business Council (2015), 'One Belt, One Road', September, <http://www.cbcc.org/sectors/one-belt,-one-road/>.

---

competenza costruttiva. Il Regno Unito indica il primato che dà alla diplomazia economica e commerciale, come così come la sua risposta pragmatica alla crescita dell'influenza cinese negli affari globali.

### **4.3 Una cintura e una via iniziativa nell'Europa settentrionale**

Per quanto riguarda l'Europa settentrionale, l'impatto di OBOR è stato ancora più limitato. Ci sono appena scambi diplomatici sul tema dell'OBOR e pochi riferimenti all'OBOR nella visione pubblica. Sebbene una ferrovia svedese ad alta velocità e due progetti privati di mulini a vento siano etichettati come OBOR progetti dei cinesi, non ci sono progetti OBOR reali in Svezia secondo il Ministero degli esteri svedese. È più probabile che questi stati, già frequentemente presenti in L'Asia centrale e sudorientale potrebbe contribuire all'OBOR attraverso la partecipazione alle attività in regioni terze e fornendo tecnologia verde a progetti infrastrutturali ed energetici.

Sorprendentemente poco è stato scritto nei media svedesi su come l'OBOR influenzerà la Svezia o che opportunità l'iniziativa OBOR potrebbe comportare per il settore imprenditoriale svedese. Alcuni articoli di notizie sono stati scritti nell'ultimo anno, ma si sono concentrati solo sull'iniziativa a un livello generale, non affrontando le conseguenze politiche ed economiche per la Svezia. Questa impressione è condivisa dal governo cinese. La loro percezione è che i media svedesi non sanno molto sull'iniziativa OBOR. Notano inoltre che non sono stati scritti finora lunghi rapporti svedesi su OBOR, cosa che credono spiega perché la conoscenza dell'iniziativa OBOR è ancora limitata in Svezia. Come notato sopra, la posizione dei politici e della comunità imprenditoriale della Svezia può essere la migliore descritto come prudente, preferendo una politica attendista. I responsabili politici svedesi sono in qualche modo interessati a OBOR, ma la percezione comune è che non c'è "nulla di nuovo" nel progetto.

L'impressione della Svezia è che la Cina è sempre stata interessata a partenariati strategici e così questa volta non è diverso. È anche degno di nota il fatto che i responsabili politici svedesi percepiscono OBOR come un progetto politico. Come afferma un funzionario del governo svedese, l'iniziativa della Via della seta si compone di due parti: la prima parte è un progetto infrastrutturale che mira a rafforzare l'economia cinese, di cui soffre seri problemi di sovraccapacità in acciaio ed energia (questa parte del progetto è profondamente intrecciata con le dimensioni politiche e geopolitiche del progetto); la seconda parte del progetto riguarda la diffusione della cultura cinese, con l'iniziativa mirante ad aumentare l'impatto globale della Cina attraverso diplomazia tra le persone. Questo elemento espansionistico culturale del progetto non è evidenziato abbastanza, secondo il funzionario del governo svedese a Pechino. La maggior parte del lavoro svedese relativo all'OBOR si sta ancora verificando a livello locale a Pechino, guidato dall'Ambasciata svedese e altre agenzie governative svedesi. La Cina ora sta usando diversi tipi di investimenti e progetti, sia nuovi che vecchi. Loro credono che una parte importante dell'iniziativa OBOR riguarda solo il rebranding: progetti già pianificati sono ora lanciati come progetti OBOR, perché questo suona bene. Credono anche che OBOR lo farà stimolare e portare a progetti interessanti, ma è pienamente consapevole del fatto che le aziende svedesi sono piccole



---

in confronto con le aziende cinesi, e quando si tratta del mercato cinese, le aziende cinesi hanno evidenti vantaggi.

La via più probabile per la partecipazione svedese all'OBOR è l'Asia centrale, una regione in cui la Svezia ha vantaggi comparativi a causa di una presenza commerciale svedese già ampia. Uno delle difficoltà sono che è difficile sapere quando appariranno opportunità di business e i progetti pianificati lo faranno inizio. A questo proposito, i cosiddetti "promotori regionali" del ministero degli esteri svedese svolgono un ruolo importante ruolo nell'individuare le aree in cui le aziende svedesi potrebbero avere la possibilità di competere, ad esempio in L'Europa e le nuove via della seta in Cina per esempio, il porto e le costruzioni aeroportuali. Mentre percepisce l'iniziativa della Via della seta come un potenziale opportunità commerciali per le aziende svedesi, i responsabili politici svedesi dubitano che uno qualsiasi dei progetti generato dall'iniziativa verrà effettivamente assegnato alle aziende svedesi. Semplicemente pensate che ci sarà una forte concorrenza e che le società cinesi probabilmente vinceranno molti degli acquisti per OBOR. La comunità imprenditoriale svedese è tuttavia in qualche modo più positiva.

La Danimarca si trova sull'estensione delle rotte OBOR e potrebbe essere un partecipante a OBOR in futuro. Tuttavia, in vista della decisione della Danimarca di aderire all'AIIB a marzo 2015, che è ampiamente considerata parte integrante di le iniziative generali della Via della Seta. Dopo che l'appartenenza danese all'AIIB fu assicurata, la Cina inviò il Presidente dell'AIIB, Jin Liquan, in un fascino offensivo alla Danimarca nel marzo 2016 per promuovere l'immagine della banca come "magra, pulita e verde". Rivolgendosi ad un pubblico danese, Jin ha detto che tutti i membri della banca dovrebbero essere in grado di svolgere un ruolo; in questo modo si può raggiungere un buon equilibrio e si possono ascoltare le opinioni dei piccoli paesi.

Come visto più ampiamente dalla prospettiva di Pechino, la Danimarca è posizionata favorevolmente nell'architettura istituzionale occidentale, essendo non solo un alleato molto vicino degli Stati Uniti, ma anche un membro dell'Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico (NATO), l'UE, il Consiglio nordico e, non ultimo, il Consiglio artico. Inoltre, nonostante il suo stato ridotto, la Danimarca gode di un alto profilo in materia di aiuti allo sviluppo e tecnologia verde, che potrebbero diventare importanti risorse nello sviluppo del programma di investimenti dell'AIIB.

A gennaio 2016, il governo danese ha trasferito 500 milioni di corone (circa 67 milioni di euro) come capitale di investimento per l'AIIB dopo molte discussioni nel parlamento danese. Alcune parti erano contro la partecipazione della Danimarca alla banca sulla base del fatto che si trattava di una forma di sussidio governativo alle aziende coinvolte nei progetti infrastrutturali e che il denaro è stato prelevato dalla Danimarca budget per gli aiuti allo sviluppo. Altri hanno sostenuto l'adesione della Danimarca all'AIIB, perché il commercio danese e gli interessi di sviluppo erano in gioco e perché volevano avere influenza nella nuova banca profilo di investimento.<sup>21</sup> A conti fatti, tuttavia, la maggior parte dei politici danesi ha espresso parere favorevole sull'AIIB, e anche le parti critiche hanno deciso di non bloccare il contributo della Danimarca.

---

La partecipazione della Danimarca all'infrastruttura e alle iniziative di sviluppo all'estero della Cina è stata finora limitata all'AIIB, sebbene gli attori economici e governativi stiano iniziando a esplorare le potenzialità della cooperazione sino-danese nell'ambito di OBOR. Nonostante alcune storie critiche dei media e occasionali voci di opposizione nel parlamento danese, l'atteggiamento generale del governo danese nei confronti dell'AIIB è stato sia positivo che pragmatico. La nuova banca è considerata importante piattaforma istituzionale che offre importanti opportunità economiche per la Danimarca e richiede pertanto un coinvolgimento diretto della Danimarca. È importante sottolineare che l'adesione e l'impegno della Danimarca nell'AIIB potrebbero benissimo essere un precursore di un più ampio coinvolgimento danese nell'OBOR nei prossimi anni, man mano che i piani di investimento e di sviluppo cinesi si materializzeranno gradualmente. La Danimarca, almeno, sembra pronta a sfruttare le opportunità offerte dalle nuove iniziative cinesi sulla Via della Seta.

#### **4.4 OBOR nell'Europa Centro-orientale,**

Il meccanismo "16 + 1" è una piattaforma creata nell'aprile 2012 dalla leadership cinese che cerca una connessione più forte tra la Cina e i 16 paesi dell'Europa Centro-orientale, in particolare Albania, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Romania, Serbia, Repubblica Slovacca, Slovenia. Con questo approccio, la Cina e i 16 CEE (central and east Europe) stanno lavorando a stretto contatto per aumentare il volume degli scambi; nel 2012 è stata istituita una linea di credito speciale di \$ 10 miliardi; un fondo di investimento tra la Cina e la CEE è stato istituito con l'obiettivo di raccogliere \$ 500 milioni nella prima fase; uno scambio di valute triennale di 1,2 miliardi di euro è stato fatto con l'Ungheria e altri 240 milioni di euro con l'Albania (ECRAN, 2014). Il principale motore della nuova attenzione della Cina è la crisi dell'Eurozona e le promettenti performance di crescita dei Paesi CEE. Il commercio tra Cina e paesi CEE ha raggiunto i 56,2 miliardi di dollari nel 2015, con un aumento del 28% rispetto al 2010. Gli investimenti cinesi nei 16 paesi CEE hanno superato i 5 miliardi di dollari, mentre le nazioni dell'Europa centrale hanno investito oltre 1,2 miliardi di dollari in Cina. I paesi CEE importano sempre più prodotti a tecnologia più avanzata dalla Cina, mentre le esportazioni verso la Cina rimangono ampiamente a bassa tecnologia.



Fonte da :<http://img0.imgtn.bdimg.com/it/u=1773758514,1027278702&fm=27&gp=0.jpg>

Dal punto di vista della CEE, l'iniziativa OBOR può essere descritta più come un'integrazione ad-hoc del precedente progetto regionale CEE 16 + 1 in un quadro più ampio, che è solo lontanamente collegato al partenariato strategico UE-Cina. Nella stessa logica, molte parti concordate in precedenza i progetti hanno ricevuto l'etichetta OBOR in seguito. Tuttavia, i paesi CEE hanno dimostrato di essere in grado di adottare una politica attiva di cooperazione con la Cina e lo stato dell'Europa centrale nella regione e nell'UE è stato sollevato. Anche i paesi che hanno ospitato i vertici 16 + 1, come la Serbia e la Romania, hanno osservato un aumento di interesse da parte degli investitori stranieri allargati. Tuttavia, vi sono evidenti discrepanze tra i membri dell'UE e quelli non appartenenti all'UE, soprattutto in termini di investimenti e progetti infrastrutturali. La linea di credito cinese è stata utilizzata principalmente da paesi non UE a causa di quadri normativi, ad esempio in Bosnia-Erzegovina per la costruzione di una centrale termica, in Macedonia per la costruzione di autostrade, in Serbia per una tangenziale di Belgrado e in Belgrado per la costruzione di un ponte sul Danubio. Nel complesso, il livello degli investimenti cinesi è stato modesto fino ad ora e le basi manifatturiere che la Cina ha annunciato di istituire in Europa centrale devono ancora essere localizzate.

Il progetto di punta 16 + 1 e il progetto OBOR più visibile finora in Europa sono la ricostruzione della linea ferroviaria tra Budapest e Belgrado da parte di un consorzio del China Railway Group, China Railway Corporation e le Ferrovie dello Stato ungheresi. Il progetto è stato concordato per la prima volta nel 2013 e secondo il piano originale dovrebbe essere completato entro la fine del 2017. Tuttavia, alla fine del 2016, si sono registrati pochi progressi. Molti accordi non sono ancora stati attuati e vi sono preoccupazioni per la linea di credito di \$ 1,9 miliardi fornita dall'Export - Import Bank of China per aumentare il debito nazionale dell'Ungheria. Inoltre, dato che il consorzio si basa su un accordo intergovernativo ma non attraverso procedure di gara, la

Commissione europea ha avviato un procedimento preliminare di infrazione contro l'Ungheria. Nel recente vertice di Riga, è stato concordato che il consorzio annuncerà una gara d'appalto e firmerà accordi con gli appaltatori. In effetti, oltre a ovvi vantaggi di connessione, questo progetto sarebbe anche un'opportunità per le imprese di costruzione cinesi di creare un record di trattative all'interno dell'UE e di mitigare il loro problema di sovraccapacità.

Un altro importante progetto sotto OBOR e "16 + 1" è la cooperazione marittima tra Adriatico e Baltico e il Mar Nero, annunciata al vertice di Suzhou nel 2015, che mira a integrare lo sviluppo dei porti, compresi quelli nell'entroterra, nonché nodi logistici, zone economiche e corridoi di trasporto nelle regioni collegate. Sempre in fase di progettazione, è considerato complementare al trasporto terrestre sviluppato nell'ambito dell'iniziativa OBOR.

Polonia, Ungheria e Slovacchia sono stati tra i primi paesi a firmare un memorandum con la Cina sull'iniziativa OBOR. In Polonia, una delle principali economie della CEE 16, OBOR è percepita come un'opportunità per espandere le esportazioni in Cina e attirare gli investimenti cinesi per migliorare le infrastrutture locali e per la reindustrializzazione. Ma finora non c'è stata alcuna strategia o istituzione specifica dedicata all'OBOR. Le società polacche non sono molto attive in merito a OBOR in quanto non hanno una conoscenza sufficiente del mercato cinese. Ad oggi, la Cina ha piuttosto rifiuto i progetti esistenti nell'ambito dell'OBOR, in particolare la linea Lodz - Chengdu, lanciata nell'aprile 2013 e ulteriormente estesa a Xiamen nell'agosto 2015, e la linea Varsavia - Suzhou, lanciata a settembre 2013. Il Lodz - Chengdu - La ferrovia Xiamen è gestita da una joint-venture cinese-polacca. Un piano futuro è quello di collegare Lodz a Małaszewicze in Bielorussia e di includere il terminale di Lodz nella zona economica speciale di Lodz in modo che il buon arrivo dalla Cina possa beneficiare di un trattamento personalizzato.

La Polonia esprime un atteggiamento positivo nei confronti dell'iniziativa della Via della seta, che è percepita come un mezzo per espandere le esportazioni polacche verso la Cina, attirare gli investimenti cinesi e accelerare la reindustrializzazione della Polonia attraverso sinergie tra l'OBOR e la strategia di sviluppo della Polonia. L'obiettivo della Polonia è anche quello di diventare un hub di Silk Road, almeno in Europa centrale. Questo approccio attivo è evidente nella pletora di alta e incontri bilaterali di basso livello e memorandum firmati nel quadro della via della seta. Tuttavia, nessun progetto specifico è stato lanciato sin dall'annuncio OBOR. Ad oggi, la Cina ha piuttosto rifusione di progetti esistenti sotto il nome di Silk Road, con un primo esempio di Lodz-Chengdu linea del treno merci. Prospettive per potenziali risultati futuri sono stati proclamati dagli annunci.

Un altro esempio è una nuova ferrovia merci che collega Kutno (una città situata molto vicino a Lodz) e Chengdu, che è stato lanciato poche settimane prima della visita del presidente cinese Xi Jinping in Polonia dal 19 al 20 giugno 2016. Si sostiene che i terminali di Lodz e Kutno non sono concorrenti ma lo sono complementari tra loro.<sup>50</sup> Durante la visita del presidente Xi, presidenti cinesi e polacchi presero partecipa ad una

---

<sup>50</sup> Adam Kaliński (2016), 'Kutno na Jedwabnym Szlaku [Kutno on the Silk Road]', 29 May 2016, <http://www.bankier.pl/wiadomosc/Kutno-na-Jedwabnym-Szlaku-7399950.html>.

cerimonia per l'arrivo a Varsavia di un treno merci China Railway Express (con componenti elettronici e auto) che erano partiti da Chengdu giorni prima. Nonostante i risultati finora limitati in merito alla cooperazione nell'ambito della Via della Seta, ci sono piani per altri progetti sotto il marchio OBOR, compresi gli hub logistici multimodali a Lodz e Małaszewicze. Nel caso di Lodz, le strutture esistenti sono sempre più insufficienti. Ad esempio, non esiste uno speciale magazzino per prodotti alimentari o aree di smistamento per l'e-commerce. C'è bisogno di un allargamento del terminale esistente, o addirittura creare una zona senza dogana che sarà molto importante per il commercio di dispositivi elettronici.<sup>51</sup> Nel caso di Małaszewicze, che si trova al confine tra la Polonia e Bielorussia, ci sono piani per costruire un hub logistico a secco per le spedizioni di container tra la Cina e l'Europa. In effetti, a metà 2015 la compagnia polacca PKP Cargo (un operatore della Zhengzhou-Il collegamento ferroviario di Amburgo) ha firmato una lettera di intenti con l'hub internazionale di Zhengzhou da Henan per stabilire una joint venture per costruire questo porto reloading a Małaszewicze.<sup>52</sup> Le prospettive per ulteriori progetti OBOR sono emerse anche durante la visita del Presidente Xi Jinping in Polonia, quando sono stati firmati numerosi MoU relativi alla Via della Seta, incluso il finanziamento di progetti potenziali come l'aeroporto internazionale centrale in Polonia, la ferrovia ad alta velocità, i terminal per container e l'istituzione di parchi industriali.

I politici polacchi hanno una percezione positiva dell'OBOR. Molti di loro vedono maggiori benefici potenziali rispetto alle minacce provenienti dall'iniziativa, e questa percezione rimane invariata sotto la nuova leadership della Polonia (a seguito delle elezioni presidenziali a metà 2015 e delle elezioni generali a fine 2015). Almeno a livello retorico, sembra che il nuovo governo polacco sia ancora più desideroso di incoraggiare le imprese cinesi a investire in Polonia sotto la Nuova Via della seta.

In generale, l'OBOR è percepito tra i responsabili delle decisioni come una potenziale possibilità di espandere le esportazioni polacche verso la Cina usando collegamenti di trasporto esistenti e nuovi: sia nell'entroterra (treni merci); e marittimo (tra Shanghai, Tianjin e il porto polacco di Danzica). Oltre al commercio, la Via della seta è anche percepita come una possibilità per gli investimenti cinesi, in quanto OBOR presuppone la creazione di zone economiche e industriali speciali. Il capitale cinese potrebbe essere molto utile, considerando l'attuale piano del governo polacco per la reindustrializzazione e il miglioramento delle infrastrutture di trasporto, comprese autostrade e corridoi di trasporto (ad esempio, i progetti per due autostrade: Via Baltica, che collega la Finlandia, gli Stati baltici, Polonia e Germania; Via Capratia, che collega Lituania, Polonia, Slovacchia, Ungheria, Romania e Grecia), treni ad alta velocità e persino un aeroporto internazionale centrale tra Lodz e Varsavia. In questo senso, il governo polacco vede sinergie tra le strategie di sviluppo in Polonia (il piano Morawiecki)<sup>53</sup> e la Cina.

Anche le attitudini delle imprese sono piuttosto positive, ma le aziende polacche non

<sup>51</sup> Tomasz Jurczyk, 'Chiny-Europa Środkowa (16+1): Perspektywy rozwoju'.

<sup>52</sup> Justyna Szczudlik-Tatar (2015), "'One Belt, One Road": Mapping China's New Diplomatic Strategy', Bulletin PISM, no. 67:799, 2 July, p. 2, [http://www.pism.pl/files/?id\\_plik=20062](http://www.pism.pl/files/?id_plik=20062).

<sup>53</sup> Justyna Szczudlik-Tatar (2015), "'One Belt, One Road": Mapping China's New Diplomatic Strategy', Bulletin PISM, no. 67:799, 2 July, p. 2, [http://www.pism.pl/files/?id\\_plik=20062](http://www.pism.pl/files/?id_plik=20062).

---

sono molto attive in OBOR, in quanto non hanno abbastanza conoscenza del mercato cinese, dei collegamenti ferroviari Cina-Polonia o dell'AIIB. Questo spiega l'interesse piuttosto basso nell'uso della connessione Lodz-Chengdu e dei potenziali progetti sotto l'AIIB.

Non c'è molta copertura mediatica sulla Via della seta, tranne in periodi di eventi piuttosto significativi legati alla Cina, come le visite bilaterali di alto livello (ad esempio, l'ultima visita di Xi Jinping in Polonia), il processo di applicazione e quindi la ratifica dell'offerta polacca per essere un membro fondatore dell'AIIB, e la cerimonia che celebra l'estensione a Xiamen della linea di carico di Chengdu-Lodz. La maggior parte della copertura è dedicata alla descrizione del concetto OBOR, ai suoi principali presupposti e ai potenziali benefici per la Polonia, e la stragrande maggioranza degli articoli sono citazioni o sommari di dichiarazioni rilasciate dall'amministrazione polacca. Recentemente, sono stati pubblicati alcuni articoli critici che elencano le potenziali minacce, come le esportazioni in Polonia dalla sovrapproduzione della sovrapproduzione cinese, che potrebbe rivelarsi pericolosa se la Cina ottiene lo status di economia di mercato. Questo approccio, combinato con la diminuzione delle importazioni cinesi, potrebbe comportare un crescente deficit commerciale da parte della Polonia. Ci sono anche dubbi sul fatto che i prodotti agricoli polacchi - che sono percepiti come l'esportazione più prospettica, tra cui mele, carne suina, prodotti caseari, dolci e bevande alcoliche - possono competere con successo con l'enorme produzione cinese (di mele) e la concorrenza degli Stati Uniti, Francia, Danimarca (maiale), Australia e Nuova Zelanda (prodotti lattiero-caseari).<sup>54</sup>

L'Ungheria ha la possibilità di essere uno dei primi CEE 16 ad ospitare un importante progetto OBOR. L'Ungheria svolge un ruolo regionale importante nella costruzione del progetto "Road and Belt", sebbene i riferimenti all'OBOR stesso (o alla New Silk Road come è più ampiamente conosciuto in Ungheria) siano raramente evocati nelle relazioni della Cina con l'Ungheria. La ragione di fondo è che Budapest e Pechino cooperano per lo più a livello bilaterale o nell'ambito della rete 16 + 1 dei paesi dell'Europa centrale e orientale e della Cina. OBOR significherebbe un terzo livello o un'etichetta, quindi gli attori politici lo menzionano raramente, mentre le fonti dei media tendono a ignorarlo del tutto. Tuttavia, ci sono almeno due importanti progetti in Ungheria che si qualificano come programmi OBOR.

La ferrovia Budapest - Belgrado, l'Ungheria finora ha offerto un interesse piuttosto scarso per le compagnie cinesi in altri settori come infrastrutture, industria e investimenti. Le aziende locali sono troppo piccole per partecipare a progetti di costruzione in paesi terzi e le loro conoscenze su OBOR sono molto limitate. Nel frattempo, i politici ungheresi hanno attivamente promosso la posizione dell'Ungheria come centro turistico e culturale nella regione CEE, che ha portato all'apertura del primo ufficio dell'Amministrazione Nazionale del Turismo della Cina a Budapest nel marzo 2016 e una campagna pubblicitaria di "Beautiful China, Silk" Strada". Anche la commissione per lo sviluppo della cultura e del turismo di Europa Cina OBOR è stata

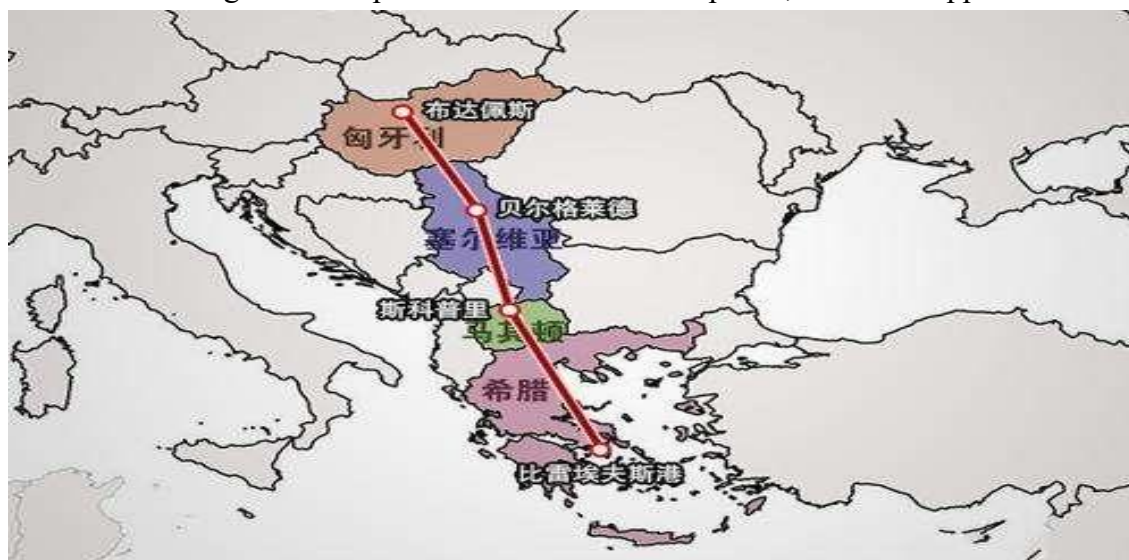
---

<sup>54</sup> 69 Łukasz Sarek (2016), 'Wyboje na Jedwabnym Szlaku [Potholes on the Silk Roads]', Obserwator Finansowy, 27 January, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/tematyka/makroekonomia/wyboje-na-jedwabnym-szlaku/>.

costituita a Bruxelles nell'aprile 2016.

Il progetto più ovvio è la ricostruzione della linea ferroviaria tra le capitali ungherese e quella serba - Budapest e Belgrado - su cui la Cina, l'Ungheria e la Serbia si sono accordate per la prima volta nel 2013. Un consorzio del China Railway Group (CRG), China Railway Corporation (CRC) e le ferrovie statali ungheresi (HSR) hanno ricevuto un contratto da 1,5 miliardi di euro per rinnovare la sezione ungherese lunga 160 chilometri, mentre altri 180 chilometri saranno costruiti in La Serbia raggiungerà Belgrado.<sup>55</sup> Secondo il piano originale, la costruzione dovrebbe essere completata entro la fine del 2017. Anche se il 2018 è un anno elettorale in Ungheria e il premier cinese Li Keqiang raggiungerà anche la fine del suo primo mandato, sembra improbabile che la linea ferroviaria sarà consegnata in tempo, dal momento della costruzione doveva ancora iniziare a settembre 2016. Le nuove piste saranno in grado di ospitare velocità del treno fino a 200 chilometri all'ora. Per quanto riguarda il contesto finanziario, i cinesi forniranno un prestito a lungo termine per l'85% del bilancio totale attraverso la Banca di esportazione e importazione della Cina. La maggior parte dei dettagli importanti del contratto non sono pubblici, ma gli osservatori ipotizzano che il tasso di interesse potrebbe essere pari o superiore al 2 per cento, il che non è favorevole da un punto di vista ungherese, soprattutto perché il progetto serve principalmente interessi cinesi.

La linea Budapest-Belgrado sarebbe una parte importante dell'OBOR, che collega il porto del Pireo in Grecia (gestito dalla Cina COSCO Shipping) all'Europa centrale e occidentale attraverso Macedonia, Serbia e Ungheria. Con l'aiuto di questo corridoio di trasporto aggiornato, i contenitori dalla Cina potrebbero trovare un percorso più breve e più veloce verso il cuore dell'Europa, senza la necessità di navigare attraverso Gibilterra verso Rotterdam e Amburgo. Allo stesso tempo, il governo cinese - attraverso progetti come la linea ferroviaria Budapest-Belgrado - sta creando opportunità per le proprie imprese di costruzione di creare un track record entro i confini dell'UE, aiutandoli a mitigare i loro problemi di eccesso di capacità, e creando opportunità di



<sup>55</sup> Xinhua (2015), 'Launch of Hungary-Serbia Railway Marks New Start of China-CEE Cooperation', 24 December, [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-12/24/content\\_22798392.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-12/24/content_22798392.htm).

---

investimento per l'eccesso di capitale cinese da solo. Nel frattempo, gli ungheresi si aspettano alcune spese di trasferimento come beneficio diretto dei progetti, sebbene i calcoli effettuati da esperti di logistica suggeriscano che - in base alle tariffe correnti e al potenziale volume massimo di trasporto - il progetto non si ripaghi in un futuro prossimo accettabile (esperti di la logistica citata dalle risorse dei media suggerisce che potrebbero essere necessari fino a 2.400 anni).

Poiché il progetto sembra essere più importante per la Cina che per l'Ungheria, ci si potrebbe aspettare che la parte ungherese utilizzi la sua posizione di contrattazione conveniente durante i negoziati. Tuttavia, l'accordo finale sembra chiaramente avvantaggiare maggiormente la parte cinese. Le società di costruzioni cinesi CRG e CRC verranno pagate per il loro lavoro, i container pieni di merci cinesi saranno trasportati sulla nuova linea e l'Export-Import Bank of China realizzerà un profitto decente sul prestito stesso. Nel frattempo, l'Ungheria acquisirà una certa importanza nell'infrastruttura logistica dell'Europa centrale, alcune aziende ungheresi avranno la possibilità di lavorare sul progetto come subappaltatori e Budapest potrebbe ricevere maggiore stima politica a Pechino. Certo, l'Ungheria guadagnerebbe molto di più se avesse una strategia per attrarre investitori stranieri (cinesi) verso zone industriali lungo la linea ferroviaria al fine di costruire fabbriche, centri logistici, centri di servizi condivisi (SSC) e, infine, creare posti di lavoro. Sfortunatamente, una tale strategia è inesistente o impercettibile.

Nonostante la rilevanza dei progetti sopra menzionati, la Cina non ha implementato strategie degne di nota per pubblicizzare o promuovere il progetto OBOR in Ungheria. L'ambasciata cinese a Budapest in genere mantiene un basso profilo, e anche se l'ambasciatore cinese menziona OBOR nei suoi discorsi o interviste, il pubblico in generale sa molto poco, o addirittura nulla, su 'Belt and Road'. Ciò potrebbe sorprendere visto che il progetto di linea ferroviaria Budapest-Belgrado è stato avviato dai cinesi per rendere redditizio il loro investimento nel Pireo nel lungo periodo. Quindi, l'intera cooperazione CEE 16 + 1 è oggi considerata parte di OBOR dal lato cinese. Dal punto di vista dei giornalisti in Ungheria, le relazioni bilaterali, CEE 16 + 1 e UE-Cina forniscono già argomenti più che sufficienti per i media da coprire, mentre la maggior parte dei policy-maker considera OBOR come una lontana opportunità. Le potenziali minacce e rischi non vengono discussi, poiché è difficile per i responsabili delle politiche distinguere tra attività di OBOR e attività extra-OBOR in Ungheria. Di conseguenza, questi progetti sono semplicemente etichettati come "cinesi".

Oltre agli sforzi per costruire la linea ferroviaria Budapest-Belgrado, l'Ungheria è diventata il primo paese europeo a firmare un MoU su OBOR con la Cina nel giugno 2015. Allo stesso tempo, tuttavia, l'Ungheria ha perso l'opportunità di aderire all'AIB. Tuttavia, poiché l'Ungheria non ha una strategia ufficiale per la Cina, manca anche una strategia OBOR o persino un coordinamento su OBOR tra diversi attori governativi. Le aziende locali sono troppo piccole per partecipare a progetti di costruzione in paesi terzi e le loro conoscenze su OBOR sono molto limitate o inesistenti.

In sintesi, l'Ungheria ha la possibilità di essere uno dei primi beneficiari europei di un importante progetto OBOR, ma il governo ungherese potrebbe fare di più per utilizzare tutti gli aspetti potenziali. Certamente, le dimensioni delle aziende ungheresi



---

limitano la capacità di cooperare con i partner cinesi su scala molto più ampia, ma la formulazione di una strategia nazionale cinese potrebbe sostenere gli sforzi per articolare gli interessi ungheresi nei confronti della Cina e il progetto OBOR stesso.

Allo stesso modo, la Slovacchia ha offerto opportunità di collaborazione in Cina in diversi settori, tra cui la costruzione di un terminal presso l'aeroporto di Bratislava e l'estensione della ferrovia espressa da Belgrado a Budapest fino alla Slovacchia e oltre, che tuttavia non ha suscitato interesse da parte dei partner cinesi. L'unico accordo fatto finora in Slovacchia è stato l'acquisto di una partecipazione del 10% in J & F Finance Group, che opera nel settore bancario, immobiliare ed energetico ed è attiva nei mercati della Repubblica Ceca, Slovacchia, Croazia e Russia, da CEFC China Energy Company Limitato nel 2015. Il coinvolgimento della Slovacchia nell'iniziativa cinese "Belt and Road" è stato finora minimo. Sebbene entrambe le autorità slovacche e cinesi abbiano segnalato il loro interesse a sviluppare la cooperazione nell'ambito del nuovo piano cinese della Via della Seta, sembra che la Slovacchia non abbia grandi progetti da contribuire. Ciò è dovuto in gran parte al fatto che la Slovacchia si trova al di fuori dei principali corridoi che la Cina intende sviluppare nell'ambito del progetto Silk Road. Entrambi i principali collegamenti ferroviari - da Duisburg a Xiamen e da Budapest a Belgrado - che la Cina intende migliorare, per consentire un trasporto più rapido ed economico di prodotti cinesi verso l'Europa, aggirano la Slovacchia. L'uso di collegamenti ferroviari che vanno dalla Cina alla Russia e all'Ucraina è ostacolato dal conflitto in Ucraina.

La Slovacchia è stata tra i primi paesi a firmare un memorandum con la Cina sull'iniziativa 'Belt and Road', avvenuta durante il vertice CEE 16 + 1 a Suzhou nel novembre 2015, quando alcuni altri paesi dell'Europa centrale e orientale, tra cui Polonia e Ungheria, ha anche firmato questo memorandum.<sup>56</sup> Come reazione all'iniziativa cinese sulla nuova via della seta, la Slovacchia ha offerto ai partner cinesi la collaborazione in una serie di progetti che rientrano nel suo ambito di applicazione. Questi includono la costruzione di un terminal presso l'aeroporto di Bratislava che potrebbe essere utilizzato per il trasporto combinato e l'estensione della linea ferroviaria espressa da Belgrado-Budapest fino alla Slovacchia e oltre. Inoltre, la Slovacchia offre l'uso del suo terminal intermodale a Dobrá (un punto di ricarica per le ferrovie a scartamento ridotto), dove - in seguito a un decreto del presidente russo Vladimir Putin che ha vietato il trasporto di merci dall'Ucraina alla Russia - l'unica società di logistica impegnata nel trasporto di prodotti dalla Cina attraverso il terminal di Dobrá ha cessato le sue attività nel dicembre 2015<sup>57</sup>

La Repubblica ceca ha attratto investimenti cinesi in servizi finanziari, sanità, aviazione, trasporti, media, turismo e immobili, anche se la quota degli IDE cinesi rappresenta solo lo 0,35% del suo totale IDE (investimenti diretto estero) nel 2015 e potrebbe non avere un impatto sull'economia nazionale prestazione. Molti di questi accordi sono stati effettuati o guidati dalla (CEFC) China Energy Company Limited,

---

<sup>56</sup> Personal interview with Marián Tomášik (Director, Asia and Pacific Department) and Lukáš Gajdoš (Desk Officer for China), Ministry of Foreign and European Affairs (MFEA) of the Slovak Republic, 16 February 2016.

<sup>57</sup> Information provided by Drahomír Štos, Director at the Department for Economic Diplomacy, Ministry of Foreign and European Affairs (MFEA), 24 May 2016.

che sta aumentando i propri investimenti nella regione CEE e ha scelto Praga come centro strategico della sua espansione. Si prevede che gli investimenti cinesi portino risorse sia finanziarie che politiche ai gruppi cechi. Tuttavia, questi accordi non corrispondono per lo più all'esigenza del paese di aumentare le esportazioni, incrementare le industrie ad alta tecnologia e creare posti di lavoro. Finora, l'unico investimento relativo all'OBOR è il piano per collegare il Danubio, l'Oder e l'Elba attraverso un canale sul territorio ceco.

La nuova politica pragmatica della Repubblica Ceca si basa su un forte consenso interno e si avvale del formato regionale della Cina per sedici Stati europei (CEE 16 + 1), nonché del partenariato strategico UE-Cina. Il progetto OBOR, di cui Praga ha dichiarato il suo sostegno, fornisce solo un piccolo impatto sui legami bilaterali. I progetti delle aziende cinesi nella Repubblica Ceca stanno rapidamente aumentando di numero. Un enorme pacchetto di nuovi accordi è stato annunciato dal presidente ceco Zeman e dal presidente cinese Xi durante il loro incontro a Praga nel marzo 2016. Anche se non tutte queste offerte si concretizzeranno, probabilmente le relazioni tra la Repubblica ceca e la Cina più dei progetti infrastrutturali relativi all'iniziativa OBOR. L'unico esempio di investimento relativo all'OBOR finora è il piano per costruire un canale sul territorio ceco che colleghi tre fiumi: il Danubio, l'Oder e l'Elba. Questo enorme progetto transcontinentale, che collegava il Mar Nero, il Mar Baltico e il Mare del Nord e i principali porti fluviali - Amburgo, Stettino e Costanza - si appellò agli ambienti degli investimenti cinesi e ricevette sostegno dalle lobby politiche e commerciali ceche, principalmente da quelle vicine attuale governo e presidente Zeman.

Il progetto sarà presto oggetto di uno studio di fattibilità. Tra le varie aziende cinesi interessate vi sono quelle che hanno preso parte alla costruzione della diga delle Tre Gole. Questo progetto del corridoio d'acqua è stato fortemente criticato dagli esperti cechi nel mondo accademico (compresa l'Accademia delle scienze ceca) e dalle organizzazioni ambientaliste. Al vertice di Visegrad Four (V4) a Praga nel 2014, tuttavia, il progetto ha ricevuto il sostegno dei presidenti della Repubblica ceca, della Polonia, della Slovacchia e dell'Ungheria, nonché di quelli di Austria e Slovenia. I suoi promotori cechi hanno suggerito un finanziamento congiunto, con il sostegno dell'UE. La realizzazione del progetto potrebbe iniziare sul fiume Oder, con un progetto comune ceco-polacco più piccolo. Le operazioni di investimento non direttamente connesse all'OBOR annunciate dai presidenti Zeman e Xi a marzo 2016 hanno già raggiunto un totale di 95 miliardi di corone ceche (CZK) - ovvero 3,5 miliardi di euro - per l'anno 2016. Tuttavia, il valore totale delle operazioni incluse nel documento per il periodo 2016-2020 sono 231 miliardi di CZK (8,58 miliardi di euro).<sup>58</sup>

La struttura dei recenti accordi di investimento cinesi non corrisponde per lo più alla necessità della Repubblica ceca di promuovere le industrie tecnologiche di alto livello o di aumentare le esportazioni e i tassi di occupazione. Invece, gli accordi comprendono principalmente acquisizioni nei settori dei servizi finanziari, immobiliare, assistenza sanitaria, media, turismo e sport. Gli effetti diretti sull'economia nazionale ceca

---

<sup>58</sup> A list of agreements signed by both the Czech and the Chinese President, The Office of the Czech President, <https://www.hrad.cz/file/edee/2016/03/seznam-dohod.pdf>,

dovrebbero essere minori e secondari. Secondo le statistiche nazionali ceche per il 2015, la quota di investimenti diretti esteri cinesi nel totale degli IDE della Repubblica ceca ha raggiunto solo lo 0,35%.

Alcuni di questi nuovi collegamenti finanziari, tuttavia, hanno anche una forte componente politica. Gli analisti dei media economici cechi sottolineano la concentrazione di investimenti esteri diretti forniti dal CEFC, che ha scelto Praga come centro strategico della sua espansione finanziaria europea, anche se questo potrebbe non aumentare sostanzialmente le reali statistiche nazionali di IDE della Repubblica ceca. I legami con questo forte gruppo finanziario cinese rafforzano la presenza finanziaria degli oligarchi cechi e slovacchi nei settori dell'aviazione, dei media e finanziario e rafforzano i relativi partiti politici cechi che potrebbero, a loro volta, rafforzare ulteriormente il nuovo orientamento politico pro-Cina della Repubblica ceca. Si prevede che i flussi di investimento cinesi aumenteranno il capitale finanziario e il potere politico dei gruppi finanziari cechi affiliati. Oltre alle interconnessioni finanziarie, tre voli diretti tra Cina e Repubblica Ceca hanno aperto entro un anno, collegando Praga a Pechino (Hainan Airlines, da settembre 2015), Shanghai (China Eastern Airlines, da giugno 2016), e Chengdu (China's Sichuan Airlines, da agosto 2016). Questi nuovi collegamenti aerei confermano lo spettacolare boom del turismo e degli scambi tra le persone tra i due paesi, e alimentano ciò che il governo cinese considera un elemento delle relazioni OBOR.

Al vertice Cina - CEE di novembre 2016, con l'emissione della Dichiarazione di Riga, i leader della Cina e della CEE si sono accordati per migliorare ulteriormente la cooperazione e aumentare gli scambi di persone verso le reti OBOR e 16 + 1. Le linee guida di Riga sono un chiaro tentativo di trovare una sinergia tra le relazioni 16 + 1 e UE - Cina. Ha sottolineato che i progetti infrastrutturali e logistici nell'ambito dell'iniziativa OBOR sono in linea con la piattaforma di connettività UE - Cina, compreso il piano di investimenti per l'Europa e i progetti nell'ambito della politica della rete transeuropea di trasporto (TEN - T). Potenzialmente, le attrezzature cinesi, la tecnologia europea e i mercati dell'Europa centrale e orientale saranno un ottimo modello per la cooperazione tra Cina e paesi CEE. A tal fine, durante il summit è stato istituito un fondo di investimento da 10 miliardi di euro (con l'obiettivo di raccogliere 50 miliardi di euro in totale), che sarà gestito dalla holding finanziaria della banca cinese ICBC (PISM, 2016). Ci sono anche piani per creare un'associazione interbancaria 16 + 1.

Per la Cina, anche se OBOR ha un'applicazione più grossa, il 16 + 1 rimane uno strumento utile per acquisire conoscenze sulla regione Europa orientale, ottenere opportunità di investimento e fare leva supporto politico su questioni internazionali. La Cina ha recentemente promosso il 16 + 1 come "Aperto". Con più paesi che aderiscono al 16 + 1, la Cina potrebbe godere di un crescente status internazionale e attirare più alleati per i suoi interessi. Ad esempio, l'Ungheria ha dichiarato il sostegno per concedere lo status di economia di mercato in Cina e sostenuto in precedenza rispetto agli altri stati dell'UE in Cina posizione sulla questione del Mar Cinese Meridionale. È ovvio che i 16 paesi continueranno sicuramente utilizzare il formato per rafforzare le relazioni bilaterali con la Cina e garantire i propri interessi.

#### **4.4 “Una cintura e una via” nel mediterraneo e Europa meridionale.**

L'Europa meridionale si trova in posizione unica all'incrocio delle strategie geopolitiche, commerciali e di investimento cinesi che hanno coinvolto l'OBOR. Dall'annuncio dell'iniziativa OBOR, il governo cinese ha mantenuto un atteggiamento più proattivo nei confronti dei paesi mediterranei. Come abbiamo dimostrato, l'interesse e l'impegno effettivo in OBOR non solo divergono molto tra i membri dell'UE, ma variano anche significativamente all'interno di un paese rispetto a diversi comuni e regioni in base ai propri collegamenti logistici e commerciali con OBOR. Anche tra diversi settori e imprese, quelli con quote nel commercio eurasiatico sono coinvolti in modo molto più attivo nella promozione delle attività legate all'OBOR. Per quanto riguarda l'Europa meridionale, il dispiegamento effettivo di OBOR è più di un investimento strategico cinese che prelude in alcuni importanti e sottovalutati porti e strutture della regione, piuttosto che un programma di cooperazione chiaramente definito tra la Cina, i governi locali e le imprese. Una condizione particolare nell'Europa meridionale è la privatizzazione in corso del trasporto pubblico e delle grandi strutture a causa del rallentamento economico e della crisi del debito pubblico e delle minori risorse finanziarie.

La Grecia ospita uno dei pochi progetti OBOR di grandi dimensioni in Europa: un potenziale investimento di 4,3 miliardi di dollari da parte della China Ocean Shipping Company (COSCO) nel porto del Pireo che mira a promuovere i prodotti cinesi nel Sud-Est e nel Centro Europa. La tabella seguente riprende le azioni progressive di COSCO. Di conseguenza, il volume annuale della controllata di COSCO Piraeus Container Terminal (PCT) è quasi quadruplicato da 0,88 milioni di TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) nel 2010 a 3,36 milioni di TEU nel 2015, diventando così il porto container in più rapida crescita al mondo. COSCO Shipping è ora l'azionista di maggioranza, rilevando la gestione e l'operatività del porto e la vendita conferisce ai diritti di COSCO la gestione del Pireo fino al 2052. L'accordo è stato firmato da COSCO e dal fondo di sviluppo del patrimonio della Repubblica ellenica (HRADF), che ha il compito di privatizzare i servizi pubblici hanno dato l'attuale grave crisi fiscale della Grecia. L'investimento contribuirà a rafforzare il PIL greco e creare nuovi posti di lavoro.

Funzionari cinesi hanno ripetutamente sottolineato la posizione strategica del Pireo e spesso usano il leitmotiv della Cina e della Grecia come antiche civiltà ai due estremi della storica Via della Seta. Tuttavia, mentre il Pireo è spesso presente nei media cinesi, l'interesse per l'investimento COSCO rimane limitato nella stessa Grecia. È interessante notare che l'idea iniziale sul coinvolgimento cinese nel Pireo sembra essere stata proposta dagli armatori greci molto prima dell'annuncio della visione OBOR del presidente cinese Xi Jinping nel 2013.<sup>44</sup> La proposta è stata accettata da Pechino durante la visita del 2006 dell'ex primo ministro greco Kostas Karamanlis in Cina.

Successivamente, non è mancata la burocrazia nei negoziati sugli investimenti cinesi in progetti infrastrutturali in Grecia e la loro inclusione nel quadro dell'OBOR, principalmente in relazione alla presenza di COSCO nel Pireo. Dopo l'iniziale accordo

---

del 2008 firmato dal presidente della Cina Hu Jintao durante una visita ufficiale in Grecia, nel giugno 2014 c'è stata una visita del primo ministro cinese Li Keqiang. Nel marzo 2015, due mesi dopo il potere del governo di Alexis Tsipras, il vice primo ministro greco Yannis Dragasakis ha visitato Pechino, con il Pireo di primo piano nel suo programma. A luglio 2016, lo stesso primo ministro greco Tsipras ha visitato la Cina, due giorni dopo che il parlamento greco ha ratificato l'acquisizione da parte di COSCO del PPA.

L'investimento di COSCO nel Pireo è stato un argomento controverso e ha tutt'altro che goduto di un sostegno sincero in Grecia. Data l'ideologia e l'inclinazione protezionista dei due partiti che formano l'attuale coalizione di governo (la Coalizione della sinistra radicale-SYRIZA e i nazionalisti indipendenti greci-ANEL), il governo dà la priorità al "partenariato strategico" sulla "privatizzazione" e sull'interesse pubblico 'su ciò che viene spesso definito in Grecia come' contratti neo-colonialisti'<sup>59</sup>. In particolare, il Ministero greco della navigazione e della politica insulare, che è responsabile dei porti marittimi, è stato ben noto avversario alla concessione per anni. Anche i portuali del Pireo sono contrari all'accordo, sostenendo che metterà a rischio il loro lavoro. Tuttavia, a parte gli interessi acquisiti di alcuni piccoli gruppi professionali nel Pireo, l'obiezione fondamentale per l'investimento COSCO è stata soprattutto ideologica.

Nel complesso, non sembra esserci una strategia nazionale chiara in Grecia per quanto riguarda l'OBOR. Le autorità nazionali e locali adottano un approccio reattivo, se non ostacolante. La vera forza trainante dei progetti relativi ad OBOR e altri schemi di investimento in Grecia è la privatizzazione attraverso l'HRADF, in linea con gli impegni della Grecia, come indicato nel terzo accordo di salvataggio dell'Eurozona firmato dal Primo Ministro Tsipras il 13 luglio 2015. Come è stato sottolineato, sette anni dopo la lunga crisi finanziaria della Grecia, i creditori non stanno cogliendo rischi. Anche le autorità dell'UE svolgono un ruolo, principalmente attraverso il quadro normativo applicabile a tutti gli Stati membri dell'UE. Per quanto riguarda le imprese locali, pochissimi hanno la capacità di fare offerte competitive e preferiscono partecipare a consorzi più grandi.

Il progetto Pireo OBOR è un elemento chiave delle relazioni sino-greche e la Grecia è certamente un importante punto di riferimento nelle rotte marittime tra l'Asia e l'Europa. Tuttavia, non esiste una chiara strategia OBOR dal governo greco o dalla parte della Cina riguardo alla Grecia. Dopo aver vinto l'offerta per il porto del Pireo prevedeva che COSCO integrasse la rete ferroviaria della Grecia al fine di costruire un importante hub per il trasbordo e l'accesso ai mercati del nord. Tuttavia, l'offerta è stata vinta dal gruppo ferroviario dello Stato italiano, probabilmente perché COSCO era preoccupato per l'incertezza politica in Grecia aggravata dalla crisi dei migranti. Un altro schema di privatizzazione relativo all'Autorità portuale di Salonico (THPA) nel nord della Grecia potrebbe entrare nella strategia OBOR cinese e interessare COSCO.

L'importanza attribuita all'investimento nel Pireo da parte di funzionari cinesi nel quadro della via della seta marittima e come porta d'accesso al sud-est e all'Europa centrale non è stata un segreto, in particolare dopo l'espansione della capacità del canale

di Suez nell'agosto 2015. Poco dopo, nel dicembre 2015, COSCO si è fusa con il gruppo China Shipping, dando vita a una nuova società chiamata formalmente China COSCO Shipping (ma spesso denominata COSCO), che ha dato un ulteriore impulso. Un secondo accordo, firmato l'8 aprile 2016, ha ulteriormente migliorato la presenza della Cina in Grecia. Non c'è dubbio che la Grecia è un attore importante nel contesto della strategia OBOR cinese. L'investimento di COSCO nel Pireo è un esempio calzante. Sebbene vi siano altri progetti potenziali significativi connessi all'OBOR che potrebbero andare avanti nel prossimo futuro, è necessario prendere in considerazione due ostacoli significativi.

Il governo spagnolo e le grandi aziende spagnole hanno mostrato interesse per OBOR, in particolare per quanto riguarda tre settori: costruzione e gestione di grandi infrastrutture; turismo culturale; e esportazioni alimentari. Finora, il progetto OBOR più sviluppato in Spagna è stato il collegamento ferroviario tra Yiwu e Madrid attraverso il Kazakistan, la Russia, la Bielorussia, la Polonia, la Germania e la Francia, che è la ferrovia più lunga del mondo. Diversamente dalla ferrovia di Chongqing - Duisburg, la ferrovia di Yiwu - Madrid è caricata con merci a basso valore aggiunto: giocattoli, stazionari e altri beni a basso costo vengono spediti dalla Cina, mentre l'olio d'oliva, il succo e il cibo vengono esportati dalla Spagna. Il treno da Madrid non era generalmente pieno.

Il vantaggio di trasportare merci in treno piuttosto che via mare è che il viaggio è più breve: 21 giorni da Yiwu a Madrid e da 22 a 23 giorni per il viaggio di ritorno, e potrebbe diventare ancora più breve, a 17 o 18 giorni. Anche i costi diminuiscono, poiché i viaggi diventano più regolari. Il noleggio di un treno ferroviario da Madrid a Yiwu costa ora circa € 2.000 e ci sono sempre più carri isotermitici, che sono molto importanti per il trasporto di prodotti agricoli deperibili e quindi non adatti a lunghi viaggi via mare in condizioni di umidità. Il più grande problema di Yixinou, come indicato sopra, rimane la mancanza di domanda per riempire i treni da Madrid a Yiwu. In genere, le merci inviate dagli esportatori cinesi sono giocattoli, merci fisse e altri beni a basso costo. Gli esportatori spagnoli, al contrario, inviano olio d'oliva, succo e cibo. In contrasto con il collegamento ferroviario Duisburg-Chongqing menzionato sopra nella sezione sulla Germania, ad esempio, non vi sono catene del valore coinvolte nel caso spagnolo.

Come accennato in precedenza, anche se non sono esplicitamente collegati al progetto OBOR cinese, ci sono altre due iniziative degne di nota. La prima consiste nei nuovi investimenti nei porti del Mediterraneo in Spagna. Nel 2012, l'operatore cinese Hutchison Port Holdings ha investito 300 milioni di euro nel Terminal Europa Sud di Barcellona, mentre a giugno 2014, quando OBOR era già stato lanciato, Hutchison Port Holdings ha aggiunto un investimento aggiuntivo di 150 milioni di euro per espandere le sue attività. Inoltre, entro la fine del 2016, il porto di Valencia pubblicherà una gara d'appalto del valore di circa 500 milioni di euro per costruire un quarto terminal. L'Autorità Portuale di Valencia ha già dichiarato che gradirebbe l'arrivo di un operatore cinese per favorire l'uso del porto da parte delle compagnie di navigazione cinesi e aumentare la concorrenza all'interno del porto, poiché le compagnie europee gestiscono

gli altri tre terminal. Sia COSCO che China Merchants hanno già mostrato interesse per questa operazione. Altri progetti OBOR riguardano i porti del Mediterraneo spagnolo. Alcuni investimenti sono stati effettuati da gruppi cinesi nel terminal sud europeo di Barcellona. Tuttavia, la Cina ha anche investito 3,3 miliardi di dollari per costruire un porto di acque profonde a Cherchell, in Algeria, che sarebbe in concorrenza con i porti spagnoli. Per quanto riguarda il turismo culturale, Valencia ha ricevuto l'etichetta "Città della seta". Insieme ad altre città storiche spagnole, Valencia potrebbe attirare più turisti asiatici, e in particolare cinesi, nel prossimo futuro.

In conclusione, OBOR è lontano da una priorità per il governo spagnolo o la società spagnola, e il suo impatto diretto in Spagna è tutt'altro che chiaro. Tuttavia, l'iniziativa OBOR viene seguita con interesse in alcuni quartieri dell'amministrazione, della comunità imprenditoriale e del mondo accademico della Spagna, dove gli attori spagnoli sono più interessati alle opportunità di business che OBOR può offrire rispetto all'impatto geostrategico di OBOR.

Anche se le autorità portoghesi non hanno prodotto alcuna dichiarazione che indichi una strategia ufficiale dell'OBOR, ciò non ha impedito alla Cina di interessarsi a rendere il Portogallo parte della via della seta marittima.

La Cina presta particolare attenzione alla principale infrastruttura di movimentazione del carico del Portogallo, il porto di Sines, sostenendo che questa infrastruttura molto probabilmente diventerà il primo progetto relativo all'OBOR in Portogallo.<sup>60</sup> Tuttavia, il governo portoghese non ha una strategia proattiva nei confronti dell'iniziativa OBOR, nonostante l'impegno della Cina per mettere in gioco il Portogallo. Pertanto, il Portogallo rischia di assumere un atteggiamento reattivo, cercando nel contempo di compensare la mancanza di un approccio strategico facendo affidamento sull'ambiente amichevole che segna la sua storia di relazioni bilaterali con la Cina, nonché sui suoi recenti sviluppi significativi nel commercio e negli investimenti.<sup>61</sup>

Sotto la posizione pro-privatizzazione del governo portoghese, gli IDE cinesi in Portogallo, principalmente da grandi SOE, hanno registrato una crescita considerevole negli ultimi cinque anni. Le autorità cinesi considerano l'OBOR un'opportunità per aggiornare il quadro relazionale generale al fine di accogliere nuove condizioni, ad esempio la partecipazione del Portogallo come membro fondatore dell'AIIB, o il ruolo che il Portogallo dovrebbe svolgere nell'avanzamento (o proteggere / preservare) interessi cinesi OBOR-driven in paesi di lingua portoghese in Africa e Sud America.<sup>62</sup> Tuttavia, finora non sono stati effettuati investimenti specifici per OBOR in Portogallo. Inoltre, questi investimenti sono per lo più investimenti strategici, in quanto il Portogallo può aiutare la Cina ad espandersi nei mercati dell'Africa e dell'America Latina a causa della sua ex coloniale. Il governo e le aziende cinesi ritengono che il Portogallo sia rilevante per migliorare i collegamenti tra Cina, Europa occidentale e Africa. Di recente, una delegazione cinese di Ningbo - Zhoushan, che occupa il quinto posto al mondo in termini di movimentazione di container, ha visitato il porto di Sines

<sup>60</sup> <http://portugueseembassybeijing.com/new-blog/2017/5/19/-3>

<sup>61</sup> <https://macauihub.com.mo/feature/pt-oportunidades-para-portugal-na-iniciativa-chinesa-uma-faixa-e-uma-rota>

<sup>62</sup> <http://portugueseembassybeijing.com/new-blog/2017/5/19/-3>

in cerca di opportunità di investimento. Prendendo una prospettiva generale, il valore cumulativo dell'ODI cinese in Portogallo tra il 2000 e il 2015 ammonta a 5.527 milioni di euro,<sup>63</sup> che rappresenta un risultato notevole per un piccolo paese dell'Europa meridionale come il Portogallo, che è diventato la quinta destinazione preferita per l'OFDI cinese nell'Unione europea, dietro a Germania, Regno Unito, Francia e Italia.<sup>64</sup>

## Italia

L'Italia è situata al centro del Mar Mediterraneo, ed è il punto di arrivo della via della seta marittima del 21 ° secolo in Cina, l'Italia è considerata dai leader cinesi un tassello molto importante nell'attuazione di OBOR. L'Italia, con i porti dell'Alto Adriatico, lancia la sfida al Pireo, a Istanbul ed ai giganti del Nord Europa, Rotterdam e Anversa. E si candida a diventare il grande hub degli scambi commerciali tra Europa e Cina mettendo in rete Venezia, Trieste e Ravenna. Tra Italia e Cina il dialogo e la collaborazione in campo economico si stanno facendo sempre più intensi, tant'è che l'anno scorso il nostro è stato il secondo paese europeo dove Pechino ha investito di più in Europa (8 miliardi) dopo il Regno Unito.<sup>65</sup>

I porti italiani e le connessioni ferroviarie verso i mercati dell'Europa centrale, orientale e settentrionale sono diventati il centro dell'attenzione del governo italiano, e i cinesi sono desiderosi di sfruttare le opportunità in i settori della logistica e dell'infrastruttura per promuovere la via della seta marittima. Non c'è, tuttavia, molta discussione nei media nazionali in Italia su cosa sia la "Cintura e Via" della Cina - e cosa comporta. Allo stesso modo, i responsabili politici italiani non sembrano essere molto consapevoli dell'iniziativa cinese. È la comunità imprenditoriale - in particolare alcune grandi imprese private e società controllate dallo stato - che è in prima linea nella promozione di OBOR in Italia

L'"alleanza a cinque porti" è finanziata dal governo italiano, così come i soldi OBOR dal governo cinese e dalle compagnie statali cinesi. L'iniziativa ha ricevuto il sostegno di alto livello delle autorità italiane e cinesi durante il Forum di cooperazione delle Città della Via della Seta, che si è tenuto a Venezia il 23 luglio 2015, e durante un evento di follow-up che si è tenuto anche a Venezia nel luglio 2016. Organizzatori includevano la Chinese Silk Road Cities Alliance e l'Autorità Portuale di Venezia, mentre i partecipanti includevano responsabili politici e dirigenti d'impresa sia dalla Cina che dall'Italia. Il progetto a cinque porti coinvolge i porti italiani di Venezia, Trieste e Ravenna, oltre a Capodistria (in Slovenia, dove la città è chiamata Koper) e Fiume (in Croazia), collegati tra loro dall'Associazione portuale del Nord Adriatico (NAPA). Il consorzio mira ad attrarre - e servire - le enormi navi mercantili cinesi che raggiungono il Mar Mediterraneo attraverso il Canale di Suez. L'alleanza NAPA è supportata dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero degli Affari Esteri italiano. Il piano è di

<sup>63</sup> Thilo Hanemann and Mikko Huotari (2016), 'A New Record Year for Chinese Outbound Investment in Europe', Mercator Institute for China Studies and Rhodium Group, February.

<sup>64</sup> Chinese OFDI in Portugal is most likely underestimated, as several international operations of Portuguese firms have also been bought by Chinese investors (for example, Petrogal Brazil and EDP Renewable Energy).

<sup>65</sup><http://www.lastampa.it/2016/02/26/economia/la-nuova-via-della-seta-parte-dalladriatico-con-cinque-porti-MAEvFZ3hQ5OzrmnH2LbndO/pagina.html>



creare un sistema di attracco offshore / onshore costruendo una gigantesca piattaforma multimodale al largo della città-porto di Malamocco, vicino a Venezia. La piattaforma, a otto miglia dalla costa in cui il mare è profondo almeno 20 metri, è progettata per consentire alle navi da carico giganti di attraccare. Una volta operativo, la piattaforma dovrebbe gestire tra 1,8 e 3 milioni di TEU all'anno. A titolo di confronto, oggi tutti i porti italiani messi insieme possono gestire 6 milioni di TEU.

Il progetto costerà circa € 2,2 miliardi. 350 milioni di euro sono già stati preventivati dal governo italiano per iniziare i lavori sulla piattaforma di attracco offshore vicino a Venezia e per costruire l'infrastruttura iniziale per il servizio delle navi mega-cargo nei cinque porti. Gli investitori cinesi hanno già mostrato interesse per questo progetto, in particolare: le autorità portuali di Shanghai e Ningbo; il China Communications Construction Group (CCCC, la sesta più grande società di infrastrutture al mondo); e la Banca industriale e commerciale della Cina (ICBC). L'ICBC ha recentemente aperto alcune filiali in Italia e ha progettato schemi di prestiti per finanziare progetti OBOR aperti sia a imprese cinesi che italiane. L'iniziativa a cinque porte mira a fornire alle mega-navi cinesi una rotta parallela - e alternativa - sud-nord a quella che va dal Pireo attraverso i Balcani. A tal fine, il governo italiano sta aggiornando i collegamenti ferroviari tra i porti italiani nel Mar Adriatico settentrionale con i mercati dell'Europa centrale e settentrionale. Ora c'è una nuova ferrovia transalpina, che è stata inaugurata a giugno 2016 dopo il completamento del tunnel del San Gottardo tra Italia e Svizzera. Un altro tunnel a Loetschberg dovrebbe essere completato entro il 2020, consentendo ai treni di circolare da Zurigo a Milano in due ore e mezza.

Come parte della Maritime Silk Road, Pechino sta attualmente finanziando e costruendo una rete di porti e altri progetti di infrastrutture costiere che vanno dal Sud e Sud-Est asiatico all'Africa orientale e al Mar Mediterraneo. COSCO, che è la più grande linea di navigazione della Cina, ha preso quote di minoranza nei terminal di Anversa, Suez e Singapore, nonché una quota di maggioranza nel porto del Pireo in Grecia, dove sta costruendo un molo in grado di gestire mega-navi.<sup>66</sup>Le merci cinesi sono attualmente spedite attraverso il Canale di Suez, quindi in un ampio anello attraverso il Mediterraneo, il Golfo di Biscaglia e il Canale della Manica verso i porti della costa nord-occidentale dell'Europa, tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo, da dove vengono spedite su strada e ferrovia per le città dell'entroterra. La Cina sta investendo ingenti somme nella ristrutturazione e nell'aggiornamento dei sistemi ferroviari nell'Europa meridionale e orientale. Una volta completati questi progetti, i prodotti cinesi andranno dal Canale di Suez - che ha recentemente raddoppiato la sua capacità - direttamente al Pireo per essere caricato sui treni, raggiungendo i mercati dell'Europa centrale e settentrionale attraverso il collegamento ferroviario ad alta velocità dei Balcani, riducendo i tempi di transito da circa 30 a 20 giorni.

Allo stesso modo, la rotta italiana includerà sia collegamenti via mare che via terra. Le compagnie di navigazione cinesi hanno una presenza consolidata nei porti italiani di Napoli e Genova, dove sia la COSCO che la China Shipping Company hanno investito molto. Anche il porto di Gioia Tauro nell'Italia meridionale ha avuto un certo

---

<sup>66</sup> 54 Nicola Casarini (2016), 'When All Roads Lead to Beijing: Assessing China's New Silk Road and its Implications for Europe', *The International Spectator*, 51:4, December

---

interesse da parte degli investitori cinesi prima che decidessero di concentrarsi sul porto greco del Pireo.<sup>67</sup> Con l'alleanza a cinque porte nel nord Adriatico, l'Italia spera quindi di riconquistare alcuni dei traffico che è stato perso al porto greco.

C'è poca discussione nei media italiani su OBOR e le sue implicazioni. Il dibattito pubblico italiano sull'argomento si è finora concentrato sulle opportunità che i progetti di Silk Road potrebbero portare all'economia italiana. Alcune voci dei media locali e delle ONG ambientali, hanno sollevato preoccupazioni, in particolare per quanto riguarda i potenziali rischi ambientali che il progetto a cinque porte - che coinvolge l'attracco di navi da carico giganti - potrebbe avere per una città come Venezia. Finora, sembra che l'argomento della comunità imprenditoriale stia conquistando le preoccupazioni ambientali. Tuttavia, poiché il progetto entra nella sua fase di implementazione, è probabile che vengano creati comitati locali composti da cittadini e associazioni interessati per opporsi all'iniziativa, poiché questa è una pratica abbastanza comune in Italia. Questi sviluppi eserciteranno sicuramente pressioni sui politici, che si sentiranno quindi obbligati ad agire, lasciando aperta la possibilità dell'iniziativa a cinque porti di OBOR nel Mar Adriatico settentrionale attraverso aggiustamenti e ridimensionamenti, con potenziali implicazioni per le relazioni sino-italiane .

#### **4.5 OBOR nel livello di Unione Europea**

Quando il presidente della Cina Xi Jinping ha pronunciato il suo discorso ad Astana, in Kazakistan, nel settembre 2013 con la proposta di costruire la Cintura economica della Via della seta (SREB), l'UE e la Cina erano nel mezzo dei negoziati sull'agenda strategica UE-Cina per la cooperazione , un documento che definisce i loro obiettivi condivisi per la cooperazione. È interessante notare che, anche se l'Europa era un ovvio capolinea del SREB, il governo cinese non ha fatto pressioni per l'inclusione della sua nuova iniziativa nel documento negoziato. Tale omissione è avvenuta anche se l'Agenda strategica 2020 conteneva un capitolo separato su trasporti e infrastrutture con una serie di obiettivi ambiziosi, tra cui lo sviluppo di sistemi di infrastrutture intelligenti, aggiornati e pienamente interconnessi e reti logistiche di filiera senza saldatura tra l'Asia e l'Europa. Ciò potrebbe anche riflettere la profondità degli scambi tra l'UE e la Cina sui problemi di connettività, anche prima dell'emergere dell'iniziativa "Belt and Road" (l'UE e la Cina hanno tenuto dialoghi regolari su ferrovie, trasporti marittimi, aviazione e dogana facilitazione, così come altre questioni legate alla connettività).

È stato solo durante la visita del presidente Xi Jinping all'UE, nel marzo 2014, che la leadership cinese ha cercato formalmente di includere l'UE nella sua iniziativa. Durante il suo discorso al Collegio d'Europa, il presidente Xi ha suggerito: "Dovremmo studiare anche come collegare la cooperazione Cina-UE con l'iniziativa di sviluppare la cintura economica della via della seta". Successivamente, al vertice bilaterale, i leader cinesi e dell'UE hanno concordato di "sviluppare sinergie tra le politiche dei trasporti dell'UE e l'iniziativa cinese" Cintura economica della via della seta ", anche se la proposta dell'UE

---

<sup>67</sup> Marco Sanfilippo (2014), 'Chinese Investments in Italy: Facing Risks and Grasping Opportunities', IAI Working Papers, 14:19, 19–20 December, <http://www.iai.it/en/node/2375>

---

per una piattaforma di connettività dedicata non è stata accolta dalla parte cinese. Nonostante questo riconoscimento ufficiale del ruolo dell'UE nell'iniziativa cinese, quando la Cina ha pubblicato il suo documento politico aggiornato sull'UE solo un mese dopo la visita, molto stranamente non è stata menzionata la cooperazione sull'iniziativa della Via della seta. Ciò mette in evidenza soprattutto la lentezza nel tradurre la visione del massimo dirigente cinese in azioni concrete di politica estera. L'incertezza sul ruolo dell'UE nell'iniziativa è proseguita con il dialogo sui trasporti UE-Cina, che ha avuto luogo nell'autunno 2014. I funzionari cinesi avevano pochi dettagli da offrire sui piani per l'attuazione dell'iniziativa "Belt and Road" o il ruolo che l'UE potrebbe giocare. Una presentazione marginalmente più consistente sulla Via della seta è stata consegnata da accademici cinesi, che sono stati invitati per questa occasione dalla delegazione cinese. Era ovvio che i funzionari cinesi ascoltassero la presentazione dell'iniziativa sulla via della seta con almeno la stessa curiosità di quella europea.

Due sviluppi riassumono l'approccio della Cina riguardo all'OBOR a livello UE: la ricerca di progetti concreti per la cooperazione; e una lenta accettazione del ruolo dell'UE nel plasmare le regole per l'impegno della Cina con i singoli Stati membri dell'UE. In primo luogo, il lento emergere dell'approccio della Cina riguardo alla sua iniziativa faro a livello europeo evidenzia due cose.

Innanzitutto, la Via della seta è semplicemente un riconfezionamento delle numerose iniziative e progetti che la Cina stava già portando avanti ben prima di presidente cinese Xi. Il discorso di Xi Jinping ad Astana. Ad esempio, i dialoghi regolari sui trasporti, l'agevolazione doganale, compreso il progetto UE-Cina sulla corsia verde per facilitare le procedure doganali per i collegamenti ferroviari tra Europa e Cina, hanno continuato a progredire nonostante la mancanza di un riferimento ufficiale al ruolo dell'UE sotto l'iniziativa OBOR.

In secondo luogo, l'approccio cinese sottolinea anche che fin dall'inizio la leadership a Pechino ha chiaramente differenziato il livello degli Stati membri dell'UE e il livello delle istituzioni dell'UE e i loro rispettivi ruoli nell'iniziativa guidata dalla Cina. I progetti relativi alla Via della Seta sono stati rapidamente implementati nell'Europa centrale (nell'ambito del meccanismo CEE 16 + 1, che coinvolge undici Stati membri dell'UE dell'Europa centrale e cinque paesi dei Balcani occidentali associati all'UE), Grecia (investimenti nel porto del Pireo) e Germania (collegamento ferroviario Chongqing-Duisburg). Gli attori cinesi hanno percepito l'UE, e in particolare la Commissione europea, con l'accento posto su regole e regolamenti, come un potenziale problema. La Cina si è presto resa conto che le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato e appalti pubblici potrebbero essere un ostacolo per il modello cinese di finanziamento delle infrastrutture, che implica garanzie statali del paese mutuatario e richiede l'assegnazione diretta di un progetto finanziato alle società cinesi, senza aprire e gara competitiva.

Alla fine, dopo la delusione per la lenta adozione di progetti cinesi in Europa, i leader cinesi si sono resi conto che le istituzioni dell'UE sono un partner necessario per un dialogo sulle norme a livello UE applicabili agli investimenti cinesi, nonché per il coordinamento della pletora di diversi progetti discussi con singoli stati membri dell'UE. Ai lati del 10 ° Meeting Asia-Europa, che si è tenuto a Milano nell'ottobre 2014, i

rispettivi leader hanno convenuto che "l'inizio e la fine di queste rotte [New Silk] sono l'UE e la Cina - il che suggerisce la necessità per un approccio integrato. In questo contesto, un'ampia "piattaforma di connettività" tra l'UE e la Cina sarebbe il mezzo più efficace per strutturare la collaborazione ". C'è voluto quasi un altro anno affinché le due parti concordassero sulle modalità del piattaforma di connettività. Uno dei motivi del ritardo è stata proprio l'insistenza dell'UE sul rispetto delle regole del mercato comune. Nel frattempo, con la nuova Commissione Juncker e i suoi piani per istituire un Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), è nata un'altra possibilità concreta per la collaborazione UE-Cina sul finanziamento delle infrastrutture. La Cina è diventata il primo paese che ha annunciato la sua disponibilità a partecipare al piano del presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker, chiaramente sfruttando le opportunità per la partecipazione cinese agli investimenti nelle infrastrutture, un pilastro fondamentale del piano. Il Silk Road Fund è stato nominato il canale per un potenziale contributo cinese. La Cina potrebbe finalmente vedere alcune opportunità tangibili per la sua iniziativa "Belt and Road" a livello europeo.

### **Conclusioni.**

“One Belt and one Road Initiative” o “una cintura e una via”, 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 della Cina fornendo un orizzonte internazionale al "rinascimento della nazione cinese", il senso profondo del "Sogno cinese"<sup>68</sup> La BRI come catalizzatore di un "sogno globale". Offre alla Cina l'opportunità di elevare il suo profilo regionale e internazionale come una potenza globale responsabile, OBOR come un ponte di connessione tra la Cina e il mondo. Alcuni analisti hanno quindi soprannominato OBOR il “Piano Marshall cinese” per l'Asia. Come gli Stati Uniti, attraverso il Piano Marshall per l'Europa dopo la seconda guerra mondiale, si dice che la Cina stia usando il suo peso economico per raggiungere gli obiettivi di politica estera, una delle differenze principali è che, a quanto si dice, "non ci sono vincoli politici".<sup>69</sup>

L'OBOR può quindi essere considerato come una seconda "apertura" dell'economia cinese, in seguito a quella alla fine degli anni '70 sotto le riforme economiche pionieristiche di Deng Xiaoping, che innalzava in primo luogo la prosperità delle province costiere della Cina, ora con un focus sull'Occidente meno sviluppato e le province centrali. Potrebbe anche essere percepito come un altro pacchetto di stimolo economico per il periodo di ristrutturazione economica interna. Contrariamente alla

<sup>68</sup> <https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%A2%A6/60483>

<sup>69</sup> [www.europarl.europa.eu/.../EPRS\\_BRI\(2016\)586608\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/.../EPRS_BRI(2016)586608_EN.pdf)

prima lanciata durante la crisi finanziaria globale nel 2008 e del valore di 4 miliardi di RMB (oltre 544 miliardi di euro a giugno 2016), si prevede che sarà trainata più fortemente dalla domanda straniera rispetto alle infrastrutture nazionali.

I settori industriali connessi alle infrastrutture cinesi come ferro, acciaio, cemento, alluminio e vetro hanno accumulato sovraccapacità senza precedenti, operando attualmente a tassi di utilizzo di circa il 70%, che nemmeno gli ambiziosi piani di urbanizzazione della Cina riusciranno ad assorbire. Tuttavia, la costruzione di infrastrutture in tutta l'Asia potrebbe scaricare parte delle capacità in eccesso che nel 2014 hanno raggiunto 450 milioni di tonnellate nel settore dell'acciaio, con solo 21 milioni di tonnellate necessarie per la costruzione di ferrovie domestiche. La costruzione di nuove strutture di trasporto in Asia ridurrà i tempi e i costi di trasporto e stimolerà la domanda di materiale da costruzione cinese, servizi di società di costruzione e manufatti di alto valore. Spronerà un'altra ondata di società cinesi che vanno o escono a livello globale, al fine di sfruttare le opportunità di investimento, esplorare nuovi mercati e acquisire esperienza dall'esposizione internazionale.

**OBOR con un piccolo esame di possibili rischi e minacce. Questo era strano poiché molti dei paesi lungo il percorso sono politicamente volatili ed economicamente vulnerabili. 26 su 66 sono paesi musulmani e alcuni hanno seri problemi con gli elementi jihadisti. Variano enormemente in termini di dimensioni, sviluppo, storia, religione, lingua e cultura.** Secondo l'Economist Intelligence Unit, Afghanistan e Iraq, il punteggio più alto per quanto riguarda il rischio complessivo con il Tagikistan e l'Uzbekistan si chiudono dietro<sup>70</sup>. Mentre l'assistenza finanziaria sarà fornita ai paesi dell'OBOR attraverso l'AIIB e altri meccanismi, il capitale non può fornire la stabilità o la sicurezza necessarie per vedere questi progetti, né garantire che le controparti si attengano alla loro parte dell'accordo. Inoltre, non può controllare l'opinione pubblica. Le aziende cinesi che usano manodopera cinese non sono sempre benvenute a braccia aperte, e la diffusione di merci ed esportazioni cinesi può anche diventare fonte di scontento e risentimento locali. I paesi in via di sviluppo sono disseminati di casi di progetti cinesi falliti, in stallo o almeno in difficoltà a causa dell'opposizione locale, della corruzione, delle questioni normative e dei problemi legali<sup>71</sup>.

Nel caso dell'Europa e della Cina. Non c'è sfiducia strutturale, così come non c'è competizione geopolitica tra UE e Cina. Quindi UE per la Cina come un partner ideale e un buon mercato ideale. L'UE ha una presenza limitata nell'area Asia-Pacifico e nessun alleato del trattato esiste. Non ci sono navi da guerra europee che navigano

<sup>70</sup><http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/China-s-the-Belt-and-Road-Risk-Assessment-Issue/obor/en/1/1X000000/1X0A63BG.htm>

<sup>71</sup> Jiayi Zhou, T. (2017). The Trouble With China's 'One Belt One Road' Strategy. [online] The Diplomat. Available at: <http://thediplomat.com/2015/06/the-trouble-with-the-chinese-marshall-plan-strategy/>

---

vicino alle isole artificiali della Cina nel Mar Cinese Meridionale, nessun soldato dell'UE o sistema anti-missile in Corea del Sud o in Giappone, nessuna vendita di armi dell'UE a Taiwan, nessun presunto contenimento della Cina da parte dell'UE. Nel commercio internazionale, l'UE è il principale partner commerciale della Cina, e la Cina è il secondo partner commerciale dell'UE dopo gli Stati Uniti. La maggior parte di questo commercio è in prodotti industriali e manufatti. Questa mancanza di competizione militare o geopolitica e le tensioni che comportano rendono molto più probabile che i leader europei e cinesi possano costruire la fiducia reciproca necessaria per un quadro di nuovo livello di cooperazione funzionante. OBOR per Europa e la Cina come un migliore ponte di win-win e per sforzare le relazioni bilaterali, promuove lo sviluppo economico, slancia una nuova ondata di globalizzazione e anche un nuovo modello di integrazione Euro-Asiatica

Gli investimenti e le relazioni commerciali indotte da OBOR tra Cina e paesi in Eurasia, Africa e Medio Oriente probabilmente porteranno alla crescente influenza politica ed economica della Cina su questi paesi. L'impatto che questo avrà sugli interessi geopolitici, economici e geostrategici a lungo termine dell'UE dipenderà anche dal fatto che l'UE risponda all'OBOR con una sola voce e politiche coordinate.

gli investimenti infrastrutturali in Cina in Europa hanno riguardato singoli paesi dell'UE come la Grecia e il gruppo 16 + 1 piuttosto che l'UE come blocco. Ciò ha portato a preoccupazioni circa la strategia di investimento della Cina che persegue le "tattiche dividere-regole" sfruttando la mancanza di una strategia comune dell'UE, come evidenziato dalla scarsità di consultazioni a livello UE per quanto riguarda l'adesione AIIB di un totale di 14 Stati membri dell'UE - la propensione degli Stati membri dell'UE a privilegiare i loro legami bilaterali con la Cina. Tuttavia, il forte interesse della Cina a investire in iniziative di connettività dell'UE e a cercare sinergie tra loro e OBOR, come espresso nel vertice UE-Cina del 2015, potrebbe essere un punto di svolta. Con il lancio della piattaforma di connettività UE-Cina, l'UE ha creato un quadro comune per la cooperazione europea con la Cina su OBOR al fine di definire strategie, piani e politiche di cooperazione e chiarire le regole e i principi che disciplinano i progetti comuni tra cui governance e regole di problemi di legge. Dato che OBOR è un "concetto commovente", offre all'UE l'opportunità di partecipare alla definizione dell'agenda in comune con la Cina e approfondire le relazioni UE-Cina.

Le attività legate alla OBOR della Cina rafforzeranno significativamente la sua influenza sui futuri modelli commerciali terrestri e marittimi in Asia, Africa ed Eurasia, deviando le traiettorie commerciali da certe regioni ad altre o dal commercio marittimo a rotte commerciali terrestri o viceversa. L'investimento cinese nel porto del Pireo, insieme agli investimenti nelle ferrovie ad alta velocità dal Pireo a Budapest e dal porto

---

del Mar Nero di Costanza a Vienna via Bucarest e Budapest, è un esempio calzante. Apre nuove rotte commerciali tra la Cina e i paesi CEE.

Oltre a ridurre il divario infrastrutturale esistente tra questi paesi e i "vecchi" Stati membri dell'UE, i nuovi collegamenti dovrebbero ridurre di dieci giorni i tempi di spedizione delle merci cinesi, aumentando così la loro competitività sul mercato europeo. Il tempo mostrerà se questi nuovi collegamenti porteranno ugualmente benefici alle esportazioni verso la Cina dai paesi CEE e dall'UE come blocco. Per il momento, i paesi interessati presentano enormi deficit commerciali con la Cina. Gli investimenti della Cina nel porto del Pireo hanno trasformato i due moli gestiti dalla Cina in un vivace hub di trasbordo, sollevando nel contempo questioni relative alla regolamentazione del lavoro e della sicurezza. Resta da vedere se questo investimento si tradurrà in un aumento netto del volume degli scambi UE-Cina, o semplicemente in una delocalizzazione delle attività logistiche verso il Pireo da altri porti dell'UE come Anversa, Amburgo o Rotterdam.

OBOR ha importanti implicazioni geostrategiche, politiche ed economiche che l'UE non può ignorare. Durante la sua visita nell'UE nella primavera 2014, il presidente Xi Jinping ha informato i leader dell'UE sui piani di Pechino. Hanno espresso interesse per l'iniziativa, sottolineando che era molto ambizioso e richiederebbe molto tempo e molte risorse. Inoltre, l'Agenda strategica per la cooperazione UE-Cina 2020 ha imposto a entrambe le parti di rafforzare la cooperazione nello sviluppo di sistemi infrastrutturali intelligenti, aggiornati e pienamente interconnessi, nonché di esplorare modelli di cooperazione infrastrutturale, compresi i prestiti obbligazionari, la partecipazione azionaria ai progetti, contratti e cofinanziamenti congiunti e ulteriore coordinamento della cooperazione tra la Cina, l'UE e i suoi Stati membri. Migliorare le infrastrutture lungo la via della seta della terra ha il potenziale influenza per contribuire allo sviluppo economico e alla stabilità regionale in Eurasia, da cui sia la Cina che l'UE potrebbero beneficiare in termini di nuovi mercati e sicurezza energetica. L'OBOR apre quindi le opportunità per l'UE di perseguire le sue ambizioni geostrategiche in Asia centrale approfondendo il partenariato strategico UE-Cina attraverso la cooperazione in settori di sicurezza non tradizionali, eventualmente aprendo la strada alla riconciliazione UE-Russia. La traiettoria marittima di OBOR prima o poi richiederà all'UE di assumere una posizione più esplicita sulle controversie marittime nel Mar cinese meridionale a favore di un ordine internazionale basato su regole.

A livello più ampio, diplomatico e strategico, OBOR è diventato il simbolo della crescente importanza della Cina negli affari internazionali e governanza globale, ridisegnando le dinamiche regionali e rinnovando l'ordine globale. Ciò dimostra la crescente volontà della Cina di assumere un ruolo proattivo nelle questioni regionali e

---

globali, tra cui commercio, sviluppo delle infrastrutture, finanziamento dei progetti, riforma della governance e sicurezza internazionale. che potrebbe essere vantaggioso per l'UE valutare come i suoi attuali strumenti e strategie politiche, la strategia di sicurezza marittima dell'UE potrebbero essere collegate all'OBOR e al modo in cui questo allineamento strategico potrebbe alimentare la nuova strategia globale dell'UE in materia di politica estera e di sicurezza <sup>72</sup>

Gli interessi condivisi hanno portato alla cooperazione Cina-Europa su OBOR. La popolarità e il successo dell'iniziativa OBOR dipenderanno non solo da guadagni e benefici economici, ma anche da una cooperazione di successo su temi legati alla cultura, al turismo e alle persone per gli scambi di persone. La visione dell'OBOR è ambiziosa, ma se ben attuata, ha il potenziale per avvantaggiare i vari paesi e le società lungo la strada, non da ultimo nella promozione dello sviluppo sostenibile. Potrebbe anche avere un forte impatto sulle relazioni UE-Cina.

L'OBOR è quindi uno strumento ambiguo della politica interna ed estera cinese. È un potente esempio di potere morbido (soft power) cinese. Il modo in cui la Cina sviluppa OBOR contribuirà a definire la natura stessa della Cina come attore nel XXI secolo. L'OBOR sarà sicuramente osservato da vicino dall'UE sia per le sinergie che per partecipare e per proteggersi dalle minacce agli interessi europei. Ha notevoli implicazioni sui fronti politico, di sicurezza, commerciale, finanziario e ambientale. L'UE dovrà considerare l'approccio migliore per impegnarsi con la Cina al fine di massimizzare le sinergie, ma una cosa è chiara: l'OBOR rappresenterà un elemento importante nelle relazioni UE-Cina per il prossimo futuro.

Sebbene i limiti geografici di OBOR non siano mai stati definiti, l'iniziativa ha un contesto interno tanto quanto internazionale. Ha lo scopo di colmare le lacune di sviluppo in Cina, fornire uno sbocco per la capacità in eccesso, e anche migliorare la connettività tra Cina ed Europa. Fa parte della strategia globale di Going out. OBOR gode di un forte sostegno ai massimi livelli in Cina, mentre l'opinione europea è più cauta e in attesa di vedere se i progetti concreti si materializzano. Nessuno mette in dubbio la necessità di massicci investimenti infrastrutturali nei numerosi paesi tra Cina e UE, ma l'iniziativa OBOR potrebbe affrontare molte potenziali insidie tra cui instabilità politica, terrorismo, corruzione, costi elevati, terreno duro, lunghe distanze verso il mercato e tensioni con altri grandi poteri. È chiaro che occorre prestare molta più attenzione all'analisi del rischio politico per il successo dell'attuazione dell'OBOR. I cinesi dovrebbero essere cauti nei confronti dell'OBOR in eccesso. Alcuni commenti

---

<sup>72</sup> For a more comprehensive analysis of the potential impact of China's foreign policy (including OBOR) on the EU, please see the related sections in: China's foreign policy and external relations, Burnay, M., Carbonnet, A., Raube, K., Wouters, J., University of Leuven, July 2015.



---

ufficiali hanno tendenzialmente esagerato i risultati ottenuti fino ad oggi. Gli interessi condivisi dovrebbero portare alla cooperazione Cina-Europa su OBOR. La visione dell'OBOR è ambiziosa, ma se ben attuata, ha il potenziale per avvantaggiare i vari paesi e le società lungo la strada, non da ultimo nella promozione dello sviluppo sostenibile. Potrebbe anche avere un impatto sulla governance globale. La popolarità e il successo dell'iniziativa OBOR dipenderanno quindi non solo da guadagni e benefici economici, ma anche da una cooperazione di successo su temi come la cultura, il turismo e il sincretismo culturale.