

La Nuova Via della Seta: minaccia o opportunità?

Nel marzo del 2019 il governo Conte I ha siglato un *memorandum of understanding* che ha sancito l'adesione del nostro Paese alla *Belt and Road Initiative* (BRI), definita anche "Nuova Via della Seta". L'imponente progetto, varato dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013, prevede la realizzazione di un'ampia rete di infrastrutture, porti, ferrovie e oleodotti che collegano la Cina con l'Europa, l'Oceano Indiano e il Mar Mediterraneo.

Il considerevole obiettivo di rendere gli scambi commerciali più rapidi e funzionali, è stato tuttavia accompagnato da una serie di critiche, per il timore che il "dragone asiatico", forte del proprio volume d'affari, possa imporsi e dettare legge a livello locale, divenendo il solo beneficiario della BRI.

Ma qual è esattamente la portata politica della *Belt and Road Initiative*? Quali sono i vantaggi e i rischi che l'ambizioso progetto cinese comporta per il nostro Paese?

La rete di infrastrutture legate alla BRI aumenterà in maniera significativa la connettività tra le principali città del continente eurasiatico e i volumi d'affari che in esse si concentrano, generando numerosi benefici a livello occupazionale.

I progetti targati BRI dal 2013 ad oggi hanno generato un interscambio commerciale di un valore pari a 780 miliardi di dollari e 200 mila nuovi posti di lavoro: è questo il principale beneficio che la Nuova Via della Seta apporterebbe alle nazioni coinvolte e al nostro Paese.

L'ambasciatore italiano a Pechino, Ettore Sequi, ha confermato che il governo cinese intende investire fortemente nel sistema portuale italiano, soprattutto nei porti di Genova, Venezia e Trieste. Quest'ultimo, in particolare, è un importante itinerario d'accesso al continente europeo per via della sua posizione e dei collegamenti ferroviari con la Mitteleuropa. Trieste è un porto franco: il suo regime fiscale agevolato, secondo il presidente dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, incentiverebbe numerosi imprenditori cinesi, interessati ad esportare in Europa, a spostare parte della produzione e della logistica in loco, con conseguenti ricadute positive per l'intero nord-est.



Andrea Illy, presidente di Illycaffè e Gabriele Galateri di Genola, numero uno di Assicurazioni Generali, sostengono che l'accesso ad una *global supply chain* come la BRI consentirà al nostro Paese di attrarre ondate di investimenti pubblici e privati, che potrebbero ridare slancio alla domanda interna e al tasso di occupazione, con impatti sensibili anche sul PIL. Inoltre, secondo le stime, i traffici complessivi via mare con la Cina potrebbero raddoppiare entro il 2040 in termini di volumi. L'arrivo di un maggior quantitativo di merci nei mari italiani e la conseguente generazione di un indotto potrebbero incrementare la competitività dei porti italiani, finora surclassati da quelli nord europei, in termini di volumi di attività.

L'adesione dell'Italia alla BRI ha suscitato forti polemiche a livello nazionale e internazionale. Il timore è che il nostro Paese, da sempre un membro chiave della Nato, possa avvicinarsi eccessivamente alla sfera di influenza di Pechino.

Considerato l'insieme dei Paesi che la Nuova Via della Seta abbraccia, verrebbe coinvolta la metà dell'intera popolazione mondiale. La BRI parte dalla Cina e tocca l'India, i Paesi del Medio Oriente, le ex repubbliche sovietiche in Asia e nel Caucaso, l'est Europa, e infine l'Area Mediterranea. Il nuovo progetto cinese, principale rappresentante di una "Globalizzazione 2.0", dimostra che l'ordine derivante dagli accordi di Bretton Woods, a trazione statunitense ed europea, è terminato.

Xi Jinping considera l'espansione della sfera di influenza di Pechino un punto cardine della propria strategia, in un'ottica quasi "imperialistica".

Renzo Cavalieri, docente presso l'Università Ca' Foscari, ha spiegato che se, da una parte, in Europa il rispetto dei diritti umani, la separazione dei poteri e l'indipendenza della magistratura sono valori accettati e condivisi ormai da secoli, dall'altra, la Cina è un Paese totalitario, illiberale, caratterizzato da un sistema che agisce in modo pressoché unitario.



Il sistema finanziario, le aziende e le banche collaborano e si dirigono nella medesima direzione sulla base di una serie di indicazioni che vengono da Pechino. Numerosi top manager cinesi provengono addirittura dalle fila dell'esercito, primo fra tutti Ren Zhengfei, fondatore di Huawei, e il governo fa un uso sistematico di internet per spiare i propri cittadini in vari modi.

La Cina, nonostante alcune riforme, è ancora oggi un sistema relativamente chiuso, in cui investire ed operare per le aziende occidentali è complicato.

Lo stesso Cavalieri sostiene che mentre per un'azienda cinese è agevole fare causa ad un'azienda italiana con sede in Italia, per un'azienda italiana è quasi impossibile fare causa ad un'azienda cinese con sede in Cina.

Dominick Salvatore, economista italo-americano docente presso la Fordham University di New York e l'Università di Pechino, sostiene che solitamente nelle partnership tra aziende occidentali e cinesi i benefici siano a senso unico a favore di queste ultime, e che il principale scopo insito negli FDI cinesi sia l'appropriazione di fattori chiave di successo in ottica opportunistica.

La forma che le aziende europee hanno per anni dovuto adottare per operare nel mercato cinese è stata proprio quella della "joint venture paritaria", in conformità alla quale aziende locali agivano con il proposito di apprendere la tecnologia e i fattori di successo della controparte occidentale. Scopo di tale operazione consisteva nella successiva apertura di un'impresa parallela che mettesse fuori mercato la joint venture stessa sfruttando sussidi nascosti da parte del governo.

L'assegnazione degli appalti per la realizzazione dei progetti targati BRI è poco trasparente.

L'89% delle commesse viene assegnato alle imprese cinesi e la manodopera presente nei cantieri è per la maggior parte di provenienza cinese.

Ulteriore rischio è il possibile accumulo di debiti nei confronti della Cina. Le infrastrutture targate BRI non sono infatti regalate, ma saranno finanziate da prestiti erogati dalle banche cinesi e dalla *Asian Infrastructure Investment Bank*, in cui Pechino detiene una quota maggioritaria.

La Nuova Via della Seta cela perciò numerose criticità.

L'avvicinamento del nostro Paese alla sfera di influenza cinese, che sarebbe meglio evitare, va gestito in maniera opportuna.

Le aziende italiane dovranno realizzare prodotti competitivi e di qualità da esportare in Cina, perché solo in questo modo potranno massimizzare i benefici derivanti dall'accesso al mercato più grande del mondo.

Fondamentale sarà avere una regia nazionale ed europea che definisca gli interessi e gli obiettivi che il nostro Paese intende raggiungere attraverso le trattative con il governo cinese e stabilisca condizioni eque con cui competere.

Sarà opportuno coinvolgere le imprese e gli operatori interessati, non solo nella fase di attuazione dei lavori, ma anche nella definizione dei progetti, così da poter valutare i rischi commerciali e finanziari derivanti dalla partecipazione alle varie iniziative.