

SEMINARIO:

**La “nuova via della seta”
attraverso l’Italia verso il centro Europa**
BRI - Belt and Road Initiative

Milano 21 marzo 2018 – Aldai-Federmanager MI

La grande strategia cinese

Piergiuseppe Visigalli

- I contorni del 'progetto'
- Una cronologia
- Le fonti di finanziamento
- Alcuni dei progetti più significativi
- Gli obiettivi del piano quinquennale 2016-2020
- Lo sviluppo delle ferrovie
- La BRI e l'Artico

Dalla via della seta alla B.R.I.



L'apertura della Cina al mondo esterno si può far risalire alla strategia del 'ping pong' dell'era Nixon.

- 1979 : si avvia la *Open-up initiative*, con la fondazione della Shekou Industrial Zone in Shenzhen.
- 1984 : il Governo apre i porti di 14 città costiere
-
- 2013: Xi Jinping annuncia la *Belt and Road Initiative*

Il Progetto (1/5)

La *One Belt One Road*, ufficialmente denominata *Belt and Road Initiative*, più comunemente nota come *Nuova via della seta*, lanciata in un periodo di prezzi delle materie prime alle stelle, è prima di tutto una scommessa politica:

Il Progetto (1/5)

La *One Belt One Road*, ufficialmente denominata *Belt and Road Initiative*, più comunemente nota come *Nuova via della seta*, lanciata in un periodo di prezzi delle materie prime alle stelle, è prima di tutto una scommessa politica:

1 - Volontà di affermare il ruolo di leadership della Cina, attirando nella propria sfera di influenza i Paesi produttori di materie prime e aventi pesanti deficit infrastrutturali.

Il Progetto (1/5)

La *One Belt One Road*, ufficialmente denominata *Belt and Road Initiative*, comunemente nota come *Nuova via della seta*, lanciata in un periodo di prezzi delle materie prime alle stelle, è prima di tutto una scommessa politica:

- 1 - - Volontà di affermare il ruolo di leadership della Cina, attirando nella propria sfera di influenza i Paesi produttori di materie prime e aventi pesanti deficit infrastrutturali.
- 2 -Dimostrare al mondo che la Cina può gestire grandi programmi di sviluppo, inclusa una vera e propria banca multilaterale di sviluppo (AIIB), secondo standard internazionali

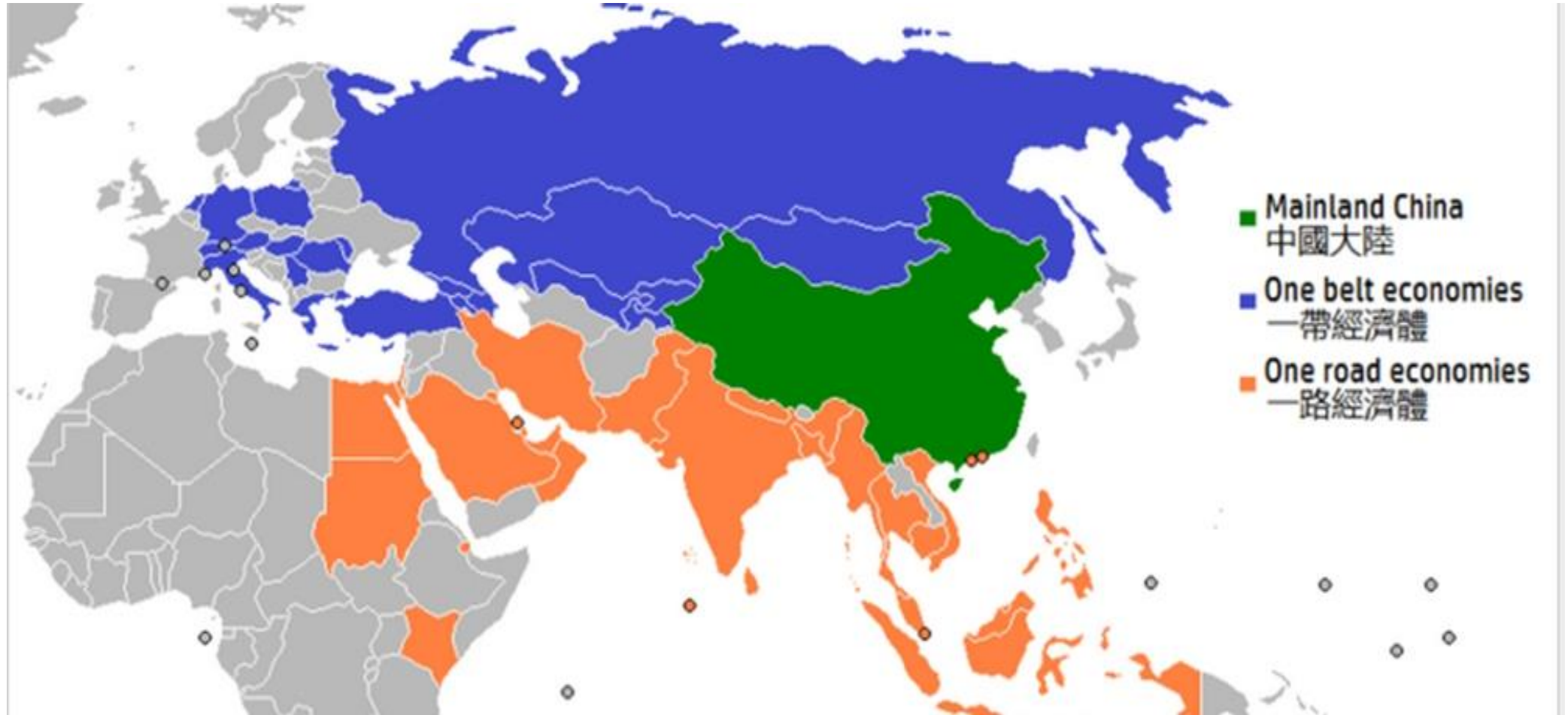
Il Progetto (1/5)

La *One Belt One Road*, ufficialmente denominata *Belt and Road Initiative*, comunemente nota come *Nuova via della seta*, lanciata in un periodo di prezzi delle materie prime alle stelle, è prima di tutto una scommessa politica:

- 1 - - Volontà di affermare il ruolo di leadership della Cina, attirando nella propria sfera di influenza i Paesi produttori di materie prime e aventi pesanti deficit infrastrutturali.
- 2 - Dimostrare al mondo che la Cina può gestire grandi programmi di sviluppo, inclusa una vera e propria banca multilaterale di sviluppo (AIIB), secondo standard internazionali
- 3 – Utilizzare l’iniziativa per sostenere il programma di riconoscimento internazionale del Renminbi

Belt and Road Initiative

I mercati 'bersaglio'



Il Progetto (2/5)

L'iniziativa è ammantata di riferimenti alla volontà di collaborazione allo sviluppo, altruismo, protezione della natura e dell'ambiente, creazione di legami culturali per una migliore conoscenza e convivenza pacifica....

>> a fronte degli (innegabili) benefici apportati in alcuni tra i più poveri Paesi del mondo, difficilmente questi contesteranno a Pechino la mancanza di democrazia interna, il ruolo di maggiore inquinatore, né il mancato rispetto dei diritti umani, ecc.

Nello stesso tempo si mettono le premesse per un nuovo colonialismo: se il Paese beneficiario dei prestiti non sarà in grado di restituirli, dovrà cedere alla Cina la proprietà delle infrastrutture realizzate.

Il Progetto (3/5)

- Anche se alcuni dei progetti non daranno ritorni sugli investimenti, vale la considerazione politica che le infrastrutture sono comunque un investimento positivo per lo sviluppo (*secondo la Asian Development Bank l'Asia avrà bisogno di infrastrutture per 26.000 MLD\$ da qui al 2030*).
- La Cina può sopportare anche qualche insuccesso: al momento del lancio deteneva una riserva di 4.000 MLD \$
- Il sostegno di Xi alla iniziativa fa approvare progetti talvolta discutibili sotto il profilo puramente economico: se vi è un collegamento anche labile tra una iniziativa e la BRI, è comunque probabile che si ottenga un finanziamento.

Il Progetto (4/5)

Assieme agli investimenti, vengono esportate anche misure di 'sicurezza e protezione' degli stessi, e delle infrastrutture realizzate:

- A Gibuti viene stabilita la prima base militare cinese all'estero
- Creazione di avamposti a 'protezione' della *road* marittima nelle isole Paracelso (contese tra Cina, Taiwan e Vietnam), e su isolotti e scogli del mar Cinese meridionale dove lo scontro include anche Malaysia, Giappone e Filippine.

Belt and Road Initiative



Il Progetto (5/5)

Esistono di fatto dissimmetrie nelle condizioni per gli investimenti.

Ad esempio, nel caso italiano:

- Dal 2008 acquisizione di nostre imprese per 22 MLD\$, investimenti italiani in Cina per 300 M\$
- Loro possono comprare aziende, ma gli stranieri possono investire solo su progetti 'greenfield'
- A fine 2016 i gruppi cinesi con investimenti in Italia erano 168; nel 90% dei casi in un'azienda in cui possiedono partecipazione, ne detengono anche il controllo
- Le compagnie marittime europee non possono fare cabotaggio nei mari cinesi

Cronologia (1/2)

- 2013 – settembre: ad Almaty (Kazakistan) Xi Jinping annuncia l'iniziativa 'One Belt One Road' (successivamente denominata *Belt and Road Initiative*), avente l'obiettivo di rafforzare i legami tra Cina e i Paesi dell'Asia Centrale.
- 2013 – ottobre: in Indonesia Xi Jinping auspica un più stretto collegamento tra Cina e i Paesi dell'ASEAN (*), offrendo la guida cinese per realizzare la 'Via marittima della seta del 21^o secolo'. Propone la costituzione della Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)
- 2013 – dicembre: la 3^a sessione del 18° Comitato Centrale del PCC approva la proposta della BRI.
- 2014 – febbraio: Xi e Putin concordano sulla realizzazione della BRI e la sua connessione al sistema di ferrovie Euroasiatiche della Russia
- 2014 – marzo: Vengono proposti i Corridoi Economici Bangladesh-Cina-Myanmar e Cina-Pakistan

(*)(Brunei, Cambogia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filippine, Singa, Thailandia, Vietnam)

Cronologia (2/2)

- 2014 – maggio: Inizio operazioni del terminale logistico congiunto Cina-Kazakhstan nel porto cinese di Lianyungang (investimento totale di 98 M\$), destinato alle esportazioni delle merci dei Paesi dell'Asia centrale.
- 2014 – ottobre: 21 Paesi asiatici firmano il MoU per la costituzione dell'AIIB, con sede a Pechino
- 2014 – novembre: Xi annuncia un contributo di 40 M\$ per la costituzione del Silk Road Fund – destinato a finanziare investimenti, infrastrutture, risorse, cooperazione industriale e altri progetti nei paesi lungo la Belt and Road.
- 2014 – dicembre: Thailandia e Cina firmano un MoU per la cooperazione in campo ferroviario (Progetto 'Rice for HSR': Thailandia pagherà in parte con prodotti agricoli).
- 2015 – gennaio: Nuova Zelanda, Maldive, Arabia Saudita, Tajikistan aderiscono all'AIIB
- 2015 – marzo: Xi illustra al BFA (Boao Forum for Asia) piano d'azione, principi, priorità e meccanismi della BRI.

Le fonti di finanziamento

I progetti (circa 900) al costo complessivo di 900 MLD\$ sono finanziati:

- per 269 MLD\$ da

 - Asian Infrastructure Investment Bank(AIIB) (2016 – capitale 100 MLD\$) – vi hanno aderito 80 Paesi (tra cui UK, Svizzera, Francia, Germania, Brasile, Australia, Italia con una quota del 2%)

 - Silk Road Fund (2014 – I.I.c. con capitale 40 MLD\$)

 - New Development Bank

 - Export-Import Bank of China

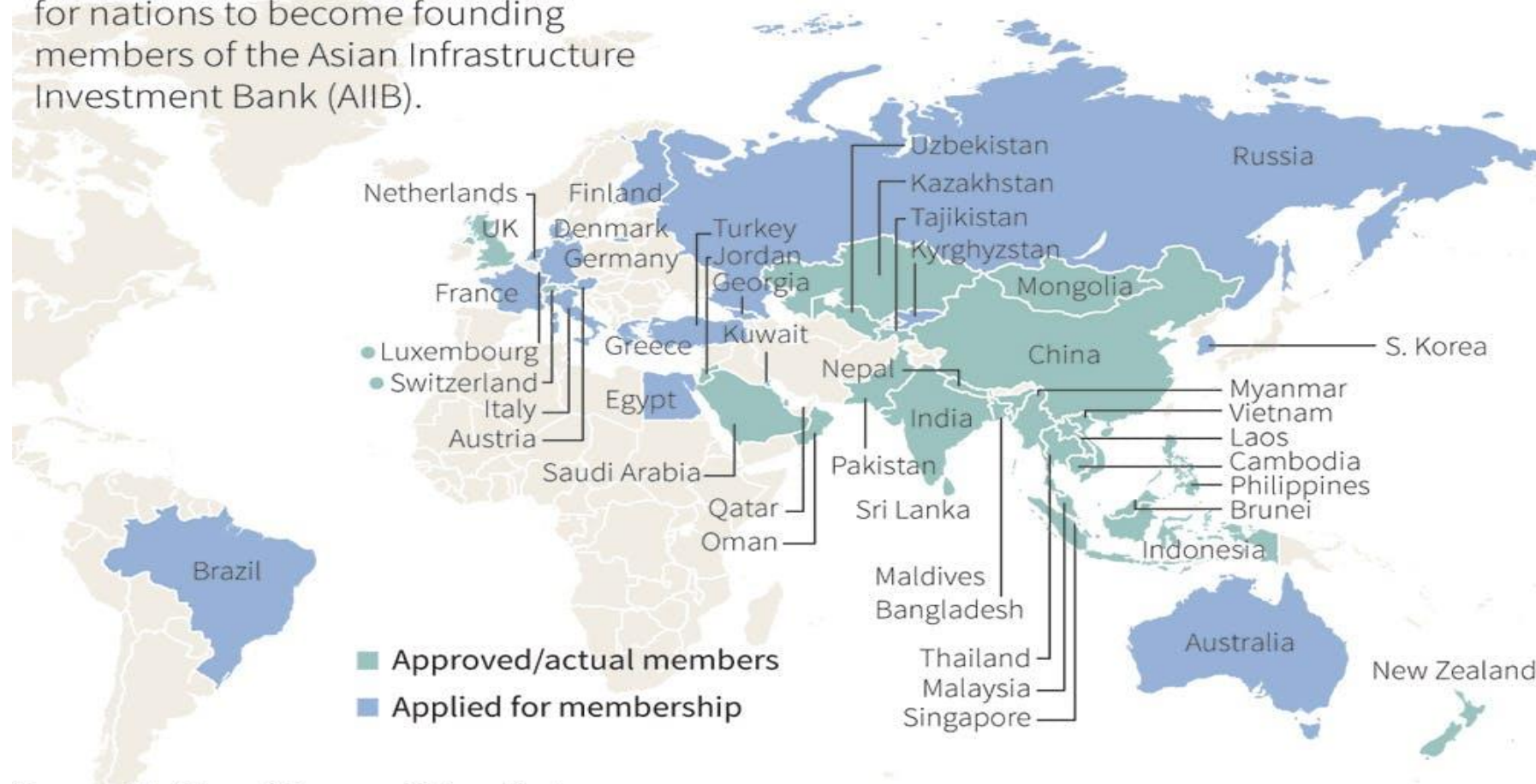
 - China Humanitarian Aid Budget

Le banche statali cinesi sono praticamente obbligate a finanziare le iniziative, anche se gli investimenti sono in Paesi tra i più poveri ed instabili (*One Belt One Trap*)

- i restanti da Banche private cinesi e dai Paesi interessati

AIIB founding members

China has set a March 31 deadline for nations to become founding members of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).



Source: Ministry of Finance, China; Reuters

J. Pong, 31/03/2015



La AIIB e le principali 'concorrenti'

Global Financial Institutions Compared

WORLD BANK	IMF	ADB	AIIB
1944	1944	1966	2015
188 MEMBER COUNTRIES	188 MEMBER COUNTRIES	67 MEMBERS	57 FOUNDING MEMBERS
US LARGEST SHAREHOLDER	US LARGEST SHAREHOLDER	JAPAN LARGEST SHAREHOLDER	CHINA LARGEST SHAREHOLDER
REDUCE POVERTY & SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOAL	PROMOTE MONETARY STABILITY GOAL	REDUCE POVERTY GOAL	ADDRESS ASIA'S INFRASTRUCTURE GAP GOAL
12,000 STAFF 130 NATIONS	2.600 STAFF 147 NATIONS	3.000 STAFF 60 NATIONS	IN PLANNING
\$223 BILLION SUBSCRIBED CAPITAL	\$370 BILLION SUBSCRIBED CAPITAL	\$165 BILLION SUBSCRIBED CAPITAL	\$100 BILLION AND RISING SUBSCRIBED CAPITAL
US VETO POWER	US VETO POWER	NO VETO POWER	CHINA TO FORGO VETO
WASHINGTON	WASHINGTON	MANILA	BEIJING

Alcuni tra i progetti più significativi

- Laos – nuova ferrovia (costo 7 MLD\$, circa 50% del PIL del Paese), finanziata al 70% dalla Cina, il resto dal governo laotiano con prestiti garantiti da banche cinesi.
- Turkmenistan – nuovo gasdotto (7,3 MLD\$), della capacità di 15 MLD mc gas
- Kenya – Porto di Lamu, destinato a diventare un hub di trasporto via strada, ferrovia, oleodotto, verso Africa centrale, Sud Sudan, Camerun (porto di Douala, sulla costa atlantica); prima fase completata nel 2018 – 480 M\$
- Sri Lanka – porto di Hamban, finanziato per 1,1 MLD\$; sottoutilizzato > il governo di Colombo ha rivenduto il 70% della propria partecipazione alla holding China Merchant Port
- Corridoio economico cino-pakistano (46 MLD\$) collegherà la città di Kashgar al porto di Gwadar, con strada di 2000 miglia che taglierà tempi di trasporto da 12 giorni a 36 ore, attraverso il Kashmir (Osteggiato da India e USA – ma spingerà l' *amico* Pakistan a bloccare l'infiltrazione di estremisti nello Xinjiang)

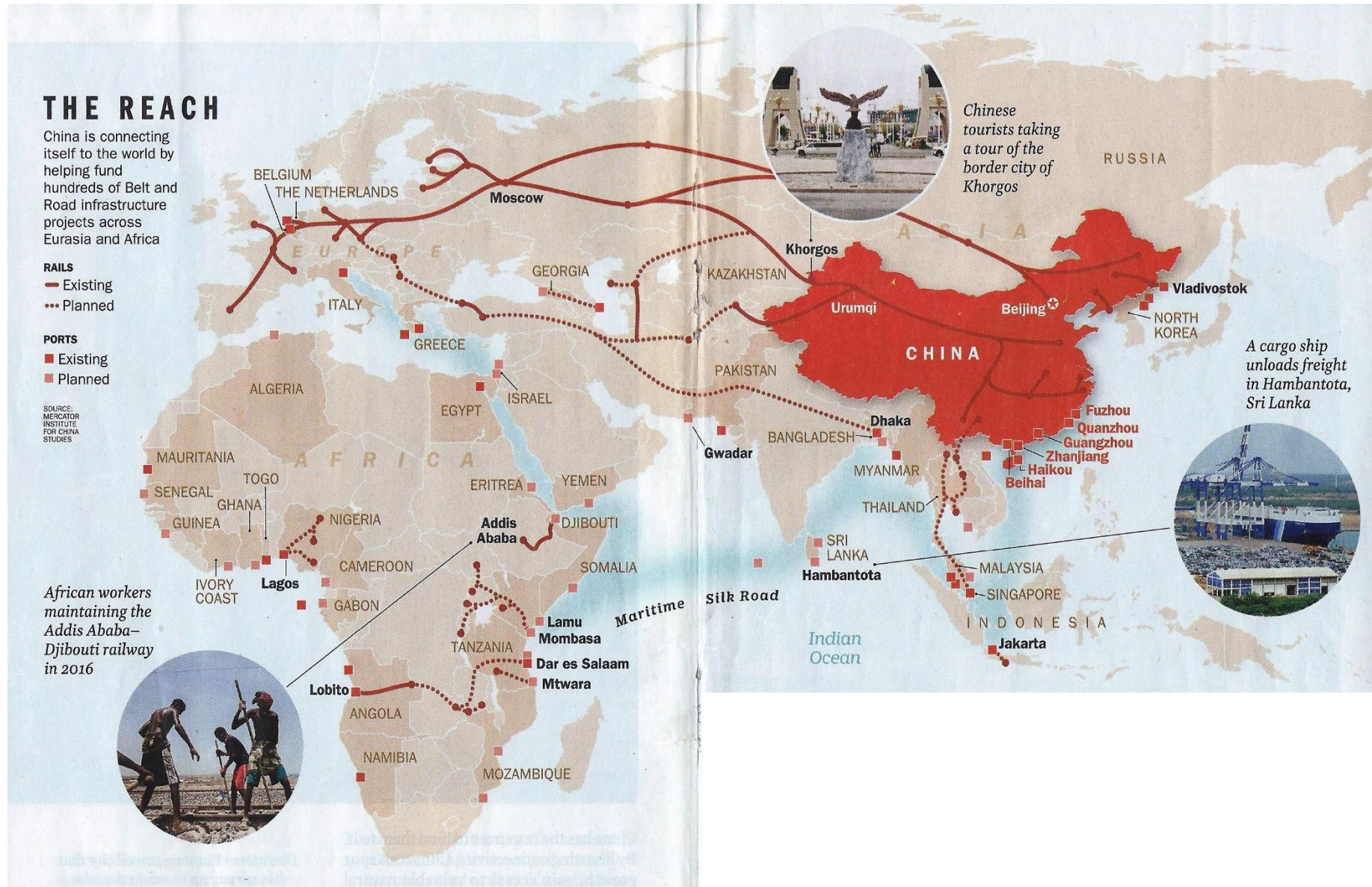
Il corridoio economico cino-pakistano



High Speed Rail nel Laos



Belt and Road Initiative



Khorgos

il più grande 'porto asciutto' (1/4)

- Khorgos si trova nella regione più occidentale della Cina, lo Xinjiang, al bordo del deserto del Taklamakan, vicino alla frontiera del Kazakistan, conta oggi circa 90.000 abitanti
- Si trova a breve distanza dal polo Eurasiatico di inaccessibilità – il punto più lontano da ogni oceano
- Investimento di 250 M\$, per costituire un importante snodo logistico della BRI, favorire la penetrazione nei mercati dell'Asia centrale, sul 2° collegamento ferroviario tra Cina ed Europa. .
- Punto di transshipment – trasferimento dei container dallo scartamento largo russo a quello (standard) cinese, attualmente ancora sottoutilizzato

Khorgos **il più grande 'porto asciutto' (2/4)**

- Lo Xinjiang confina con 7 Paesi, anche più ricchi della Cina in materie prime, è attraversato da 3500 km dell'antica *Via della Seta*, dei quali una buona parte è riconosciuta patrimonio dell'Umanità UNESCO
- E' la regione più instabile della Cina (la popolazione degli Uiguri è musulmana – disordini di Urumqi con 197 morti nel 2009)
- L'unica regione cinese priva di copertura 4G – negata dalle autorità per impedire la diffusione di propaganda estremista.

Xinjiang



Khorgos - 2010



Khorgos - 2017



Khorgos

il più grande porto asciutto (3/4)

- Nel 2016 ha visto il transito di 2050 treni, che dovrebbero diventare 5000 nel 2017: i treni cinesi portano verso l'Europa abbigliamento, elettronica e materiali da costruzione – ma spesso ritornano vuoti
- Realizzata una Free Trade Zone, frequentata ogni giorno da 30.000 commercianti, che offre 2 anni di affitto gratis alle aziende estere che vi si installino
- In realtà solo un 10% delle imprese viene dal vicino Kazakhstan.
- Il 99% dei clienti dei duty free è cinese, a caccia di pellicce di visone, miele Siberiano e vino Georgiano, mentre i Kazakhi fanno la coda per minibus di seconda mano, mobili a buon mercato e sneakers contraffatte.

Khorgos

il più grande porto asciutto (4/4)

Con il collegamento ferroviario Urumqi – Almaty completato nel 2012,

Khorgos è anche funzionale alla *Comunità Economica Eurasiatica*:

Dal 2014 unisce Federazione Russa, Bielorussia, Armenia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, con lo scopo di realizzare una zona di libero scambio, sul modello della UE, costituendo una sorta di ‘ponte’ tra BRI ed EU.

183 M abitanti, superficie >20 Mkmq (14% delle terre emerse)

E’ stata costituita una Banca centrale, ed è in corso di definizione una unione doganale.

Il Piano quinquennale 2016- 2020 (1/2)

Gli investimenti infrastrutturali della BRI si inseriscono perfettamente nel Piano quinquennale in corso, che nelle sue conclusioni recita esplicitamente

*«Tutto sarà rivolto ad ottenere il completamento della realizzazione di una società **moderatamente prospera (moderately prosperous society)** sotto tutti gli aspetti, favorendone il collegamento con il resto del mondo»*

Il Piano quinquennale 2016- 2020 (2/2)

La situazione al 2015:

- La Cina ha collegamenti ferroviari con 5 dei 14 Paesi confinanti, con 11 transiti ferroviari
- Sono state realizzate autostrade aperte tutto l'anno
- Collabora allo sviluppo della navigabilità del Mekong, con Laos, Myanmar e Thailandia
- Sono stati incrementati collegamenti aerei sia interni che internazionali
- Il cargo marittimo copre il 90% dell'export e, per quanto riguarda l'import, il 98% del minerale di ferro, il 91% del petrolio grezzo, il 92% del carbone, il 99% del grano.
- Tutte le infrastrutture – salvo la rete ferroviaria e gli aeroporti civili – sono aperte a investimenti stranieri, sia per la realizzazione che per la gestione.
- Non viene posto alcun limite nel settore del trasporto merci, multimodale e relativi servizi

Obiettivi per il Piano quinquennale 2016- 2020

In particolare, per quanto riguarda il settore infrastrutture, al 2020

- ci saranno 30.000 km di linee AV, colleganti l'80% delle principali città
- Sarà completata la rete IC
- Nelle città di >3M abitanti la rete di trasporti su ferro sarà aumentata di 3000 km
- Saranno ripavimentate 30.000 km di autostrade
- Il servizio postale raggiungerà tutti i villaggi
- Saranno espansi gli hub internazionali in Beijing, Shanghai e Guangzhou
- Sarà rafforzata la costruzione di centri logistici nella Cina centrale e occidentale, e porti nelle regioni di confine

.....

La BRI e le ferrovie

La via di terra coinvolge principalmente le ferrovie. A dimostrazione di quanto il governo cinese abbia deciso di puntare sul tema infrastrutture ed in particolare al trasporto su ferro, si può vedere quale è stato l'approccio al problema Alta Velocità .



Lo sviluppo delle ferrovie (1/4)

Negli anni '80 e '90 i primi progetti 'domestici' per l'AV, studiano quanto esistente nel resto del mondo; vengono acquistati e testati esemplari da fonti diverse.

2004: per accelerare il 'balzo in avanti' il Ministero delle Ferrovie ribalta l'approccio: con un tender internazionale per la realizzazione di linee AV, propone lo scambio «mercato contro tecnologia».

Linee guida del tender:

- La tecnologia deve essere trasferita alla Cina
- I prezzi devono essere ragionevoli
- I nuovi treni devono essere marchiati 'cinesi'

Partecipano: Kawasaki, Siemens, Bombardier, Alstom.

Lo sviluppo delle ferrovie (2/4)

In parallelo, stesso Ministero delle Ferrovie e Ministero per la Scienza e Tecnologia lanciano un programma che coinvolge:

25 Università , con 500 professori

11 Istituti di Ricerca

51 Laboratori nazionali, con >10.000 tra ingegneri e tecnici

Oltre a realizzare in pochi anni una rete interna più estesa di quelle esistenti in Paesi che avevano iniziato decenni prima,

dal 2007 i Cinesi iniziano ad offrire

materiale ferroviario sul
mercato internazionale



Lo sviluppo delle ferrovie (3/4)

La tecnologia AV viene assorbita e assimilata velocemente, anche se con qualche problema di affidabilità (disastro di Wenzhou - luglio 2011 – con >40 morti, 192 feriti)

Dal 2004 vengono costruiti
20.000 km di linee, 425 stazioni,
>1000 treni
L'AV copre 28 provincie, collega 28
metropoli (tutte con > 5M abitanti)
con sostanziali riduzioni di tempo
di viaggio e miglioramento della
qualità del servizio



Lo sviluppo delle ferrovie (4/4)

	Completamento della 1^ linea AV				Rete al dicembre 2013			
	anni	Lunghezza (km)	Treno	Vmax (km/h)	anni	Lunghezza rete (km)	Treno + recente	Vmax (km/h)
Giappone	5	515,5	Serie 0	220	54	3204	N700	300
Francia	5	409	TGV Sud-Est	260	38	2600	TGV Reseau	320
Germania	5	327	ICE-1	250	28	1290	ICE-3	330
Cina	3	113,6	CRH-3	350	10	10463	CRH-380	380

La BRI e le ferrovie

.....a conferma che

*«probabilmente non essere una democrazia qualche volta aiuta.
C'è un decision-maker che dice : 'dobbiamo fare' - e tutti fanno.
C'è poco spazio per il dibattito: se il leader decide, bisogna fare.»*

La Belt and Road e l'Artico

- I cambiamenti climatici stanno aprendo nuove rotte attraverso l'Oceano Artico – allargando così anche le possibilità di nuove 'vie' per il commercio cinese
- Nel 2013 entra come osservatore nel Arctic Council
- *Statement del Ministero del Commercio Cinese:*

«Il futuro dell'Artico interessa gli Stati Artici, il benessere degli stati non-Artici e quello dell'umanità intera. La governance dell'Artico richiede la partecipazione ed il contributo di tutti... Sulla base dei principi del "rispetto, cooperazione, risultati win-win e sostenibilità" la Cina..... è pronta a cooperare con tutti per cogliere la storica opportunità dello sviluppo dell'Artico, affrontare le sfide generate dai cambiamenti nella regione, capire, proteggere, sviluppare e partecipare nella governance dell'A., **ed aumentare la cooperazione nell'ambito della BRI**, così da creare una comunità con un futuro condiviso per l'umanità e contribuire alla pace, stabilità e sviluppo sostenibile anche nell'Artico».

Fonti

<http://english.gov.cn/beltAndRoad>

<http://english.mofcom.gov.cn>

TIME – nov.13,2017

China Railways in the Era of High Speed – Chen Zhenhua, Kingsley Hynes, ed.
Emerald,2015

Euromerci – n.12 – dicembre 2017

Grazie per l'attenzione