

Opportunità sulle nuove vie della seta

di Mario Mauri

Sommario

L'articolo tratta il tema delle nuove vie della Seta che consistono in un grandioso progetto della Cina che prevede ingenti investimenti per il collegamento dell'Asia, dell'Africa e dell'Europa. Le ragioni che spingono la Repubblica popolare cinese a sostenere questo progetto sono molteplici; tra queste spiccano la necessità di assicurare uno sbocco alla sovrapproduzione dell'industria cinese, nonché all'assicurarsi un accesso a fonti energetiche relative a nuove fonti non inquinanti in luogo del carbone. Vi è inoltre l'interesse di accedere al Know-how delle imprese occidentali. Da ultimo vi sono ragioni geopolitiche consistenti nella probabile l'estensione del condizionamento economico della Cina con il conseguente accentramento asio-centrico della globalizzazione.

Parole chiave: via della seta, infrastrutture logistiche, globalizzazione.

Classificazione JEL: A10, F13, R49.

Opportunities on the new Silk Roads

Abstract

The article deals with the theme of the new Silk Roads an ambitious Chinese project in connecting of Asia, Africa and Europe that involves huge investments. The initiative, which goes under the name of BRI (Belt and Road Initiative), will involve 65 countries, 4.4 billion people, equal to 63% of the world population, 23,000 billion USD equal to 29% of world GDP. The reasons that push the People's Republic of China to undertake this project are numerous; these include the need to ensure an outlet for the overproduction of Chinese industry, as well as ensuring access to energy sources related to new non-polluting sources in place of coal. Moreover, there is the interest to access the know-how of Western companies. Finally, there are geopolitical reasons that are likely to extend China's economic conditioning with the consequent centralization of globalization Asia-centric.

Keywords: silk route, logistic infrastructures, globalization.

JEL classification: A10, F13, R49.

Introduzione

Affrontare un discorso sulla “via della seta” richiama alla mente, per chi ha avuto l'occasione di percorrerla anche solo per un tratto, immagini favolose di carovane e di antiche civiltà nonché due grandi italiani Marco Polo e Padre Matteo Ricci il cui ricordo non si è ancora spento in Cina. La Via era una vera e propria rotta densa di molteplici significati che, dall'Asia centrale, raggiungeva l'Europa, trasferendo merci, persone e idee destinate ad aprire mercati, ma generare anche importanti contaminazioni culturali. L'attuale versione si presenta assai differente in quanto la BRI Belt and Road Initiative, così viene chiamata la nuova via della seta, o meglio le nuove vie della seta, differiscono per tracciato, tipologia modale ma soprattutto per il fatto di rappresentare imponenti infrastrutture, iniziative non solo logistiche ma finalizzate al collegamento logistico e non solo.

La nuova epopea inizia nel settembre 2013 quando il Presidente cinese Xi Jinping, durante una visita all'Università Nazarbayev in Kazakhstan, ha annunciato l'avvio del progetto “Belt and Road Initiative” - BRI, iniziativa, destinata a diventare non solo l'asse portante della nuova politica commerciale della Repubblica cinese, ma una nuova ipotesi di globalizzazione. Questo piano comporterà la realizzazione di importanti infrastrutture per il collegamento dell'Asia dell'Europa e dell'Africa per mezzo di corridoi sia via terra che via mare. In sostanza si tratta di un colossale progetto economico destinato a coinvolgere 65 Paesi, 4,4 miliardi di persone, pari al 63% della popolazione mondiale, 23.000 miliardi di USD pari al 29% del PIL mondiale.

1. Le grandi direttrici internazionali

Le nuove vie della seta si articoleranno in tre rotte terrestri e due marittime:

A. Rotte terrestri:

1. da Xi'an capoluogo dello Shaanxi (una delle più antiche capitali, nota per il ritrovamento del famoso esercito di terracotta) passando per il Kazakhstan (importante per i giacimenti di idrocarburi) attraverserà la Russia sino a Mosca e quindi terminerà nel Mar Baltico;
2. da Xi'an, traversando il medio oriente, attraverso il Pakistan sino a Islamabad, L'Iran sino a Teheran, la Turchia sino a Istanbul;

- da Kunming capoluogo dello Yunnan attraverserà il sud est asiatico per raggiungere Thailandia, Myanmar terminando in India a Delhi.

Fig. 1 - Rotte terrestri e marine



B. Rotte marittime:

- da Fuzhou, capitale del Fujian, il cui porto è situato all'estuario del fiume Min nello stretto di Formosa percorre l'oceano Indiano scalando in Malesia, Sri Lanka e Mar Rosso per giungere in Europa sino a Rotterdam;
- da Fuzhou attraverso il Mar della Cina arriva alle isole Pacifiche.

La BRI non è solamente una iniziativa economica, anche se di vastissima portata, ma anche una grande potenzialità di tipo sistemico che costituisce una vera e propria strategia politica della Cina che va oltre il libero scambio e sembra concretizzarsi nel "sogno cinese" di un rinascimento della nazione che affonda le sue radici nel pensiero filosofico Tian Xia (tutto ciò che sta sotto il cielo). Tale concetto, riportato in auge dal Prof. Zhao Tihgyang è in realtà antichissimo in quanto risale alle prime dinastie cinesi che derivavano loro potere da un vero e proprio mandato celeste.

Il progetto viene presentato come una piattaforma aperta e flessibile anche se è plausibile ritenere che la Cina si riserverà sicuramente una golden share. Infatti, appare sin d'ora che la BRI costituisce un episodio di politica estera sulla scorta del quale Pechino intende definire un nuovo ordine mondiale con un approccio geopolitico anche in termini di bilanciamento rispetto al programma "Rebalance to Asia" che coinvolge gli USA e il

Giappone. Tutto ciò lo lascia maggiormente pensare il fatto che il perseguimento del progetto è stato inserito nello statuto del partito con una potente valenza simbolica orientata verso una nuova era con un approccio tipico da Paese socialista.

Un programma del genere, più ambizioso del piano Marshall sia sul piano economico che territoriale, ma comunque diverso, necessita ovviamente di ingentissimi finanziamenti per i quali la Cina ha fatto riferimento alla AiiB (Asian Infrastructure Investment Bank) creando anche il Silk Road Fund scelta sotto ogni aspetto Asia-centrica in quanto non coinvolge la Banca Mondiale né l'FMI. Dal 2013 l'ammontare degli investimenti cinesi ha raggiunto la somma di 50 miliardi di US \$. Inoltre, a proposito di investimenti, mette conto tenere presente che essi si realizzeranno in gran parte nei Paesi dell'Asia centrale (Kazakhstan, Turkmenistan, Tagikistan, Uzbekistan) nei confronti dei quali la Cina nutre importanti interessi legati anche all'approvvigionamento energetico.

Oltre alle ragioni geopolitiche vi sono anche ragioni economiche inerenti la necessità di sbocco della sovrapproduzione dell'industria cinese, specie del settore siderurgico, inoltre gioca un ruolo importante la ricerca di nuove fonti di energia che vadano a rimpiazzare il carbone non più compatibile con le esigenze di diminuire le emissioni nell'atmosfera.

L'estensione del condizionamento economico della Cina è inevitabilmente destinata ad accrescerne l'influenza con una sorta di soft power secondo gli insegnamenti di Sun Tzu (generale cinese vissuto tra il VI e V sec. a.C.) che, nel libro "L'arte della Guerra", teorizzava la vittoria senza combattimento. È plausibile che, proprio per questo motivo l'impresa trovi anche dei detrattori quali l'India, e il Giappone che hanno con gli USA stretti rapporti nei settori dell'economia e della difesa.

Ma in questo progetto planetario quale possono essere gli interessi ed il ruolo dell'Italia?

Innanzitutto, la partita si gioca sul mare in quanto il 90% dei commerci transita via mare, anche in considerazione dell'incremento ascrivibile al raddoppio del canale di Suez avvenuto nell'agosto 2015. Come già detto la BRI avrà importanti collegamenti anche terrestri ma è certo che la via marittima è destinata a svolgere la parte del leone pertanto sarà nei porti che si giocherà la vera sfida.

2. La posizione dell'Italia

L'Italia costituisce un terminale strategico e dispone di importanti porti nel nord Adriatico e nord Tirreno, Trieste e Genova sui quali la Cina ha espresso uno specifico interesse. Detti porti sono ben collegati alla rete ferroviaria e dispongono delle profondità richieste dalle nuove porta-container (da 20.000 teus) in particolare Genova e Trieste che si trova in posizione baricentrica rispetto al corridoio Baltico -Adriatico ha a suo attivo il fatto di essere l'unico porto internazionale in Europa a disporre di extraterritorialità, caratteristiche che potrebbero farlo diventare un importante hub continentale.

Purtroppo, ad avviso di chi scrive, non sembra che né Genova tantomeno Trieste dispongano di spazi che, come i distripark olandesi, consentano di effettuare lavorazioni suscettibili di incrementare il valore della merce che arriva con i container, essendo il semplice transhipment notoriamente meno remunerativo. Si tratterà pertanto di studiare una soluzione che permetta di verificarne la realizzazione senza incrementare troppo il transit-time che resta comunque uno dei valori logistici più importanti.

I collegamenti terrestri della BRI sono affidati al trasporto ferroviario che notoriamente è assai più rapido rispetto al trasporto marittimo. Utilizzando la linea Chongquin-Duisburg, nota come Yu Xin Ou lunga 11.170 Km per Raggiungere i mercati europei occorrono 12 giorni contro i 5° del trasporto marittimo. Ovviamente le due modalità comportano costi assai differenti ma la preferenza accordabile al mezzo ferroviario è connotata a tre elementi. Il primo riveste carattere strategico e riguarda la possibilità di una maggior penetrazione, specie nelle zone dell'Asia centrale, Il secondo riguarda la suscettibilità della modalità del trasporto su ferro di svolgere un servizio più capillare in grado di incentivare la creazione di centri di distribuzione dai paesi STAN dell'Asia centrale sino alla Turchia per svolgervi attività economiche.

Il terzo ed ultimo motivo di preferenza concerne la tipologia dei beni da trasportare appartengono a settori di nicchia quali:

- alimentare;
- automotive;
- arredo;
- design;
- moda.

Con l'impiego di vagoni refrigerati si potrebbe implementare l'elenco con prodotti e ortofrutticoli e farmaceutici.

- il sistema ferroviario Kazako e Turkmeno che richiede delle rotture di carico nei porti del Mar Caspio e di qui all'Azerbaijan dove incontrano la ferrovia.

Al divario dei costi indicato sembra che la Cina voglia porre rimedio spingendosi a coprirne il 40%/ 50% avviando le spedizioni con la Transiberiana. Mette conto far rilevare che un rapporto di Global Risk Insights (GRI), emanazione della London School of Economics, segnala che le linee ferroviarie della BRI hanno aperto nuove ipotesi commerciali che, per rapidità e capillarità, entreranno sicuramente in competizione con le linee marittime, più lente e con minor potenzialità sul piano territoriale.

È recente (inforMARE del 26.4.2018) la notizia dell'inaugurazione del corridoio ferroviario Baku – Tbilisi – Kars (BTK) che ha determinato un ulteriore interesse per le spedizioni via ferro.

3. L'Italia e la via ferroviaria della BRI

Il 28 novembre 2017 dal TIMO terminale intermodale di Mortara (PV) è partito il primo treno diretto a Chengdu (Sichuan) dove è arrivato il 17 dicembre dopo 20 giorni di percorrenza e un percorso di Km.10.800 attraversando: Austria, Repubblica Ceca, Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakhstan.

Il treno trasportava 17 vagoni carichi di 34 container contenenti prodotti del made in Italy. Secondo dati statistici raccolti dalla Cina nell'anno 2016 i treni hanno trasportato 42.000 TEUS per un valore di 18 miliardi di Yuan

con un incremento del 25%; tale dato se è confrontato con le capacità di carico di una portacontainer di grandi dimensioni (20.000 TEUS) può fare sorridere ma è pur sempre necessario fare riferimento al valore della merce, alla maggiore integrità durante il trasporto e soprattutto ai tempi di percorrenza.

Comunque con l'aumentare dei treni i costi dovrebbero diminuire, almeno secondo la teoria delle economie di scala.

Considerato che da parte cinese vi è un interesse a incrementare i collegamenti con Milano per crearvi un nuovo punto di smercio ma anche di acquisto dato che la città è ormai considerata forse il più importante Hub della moda.

Fig. 4 – Investimenti cinesi in Italia

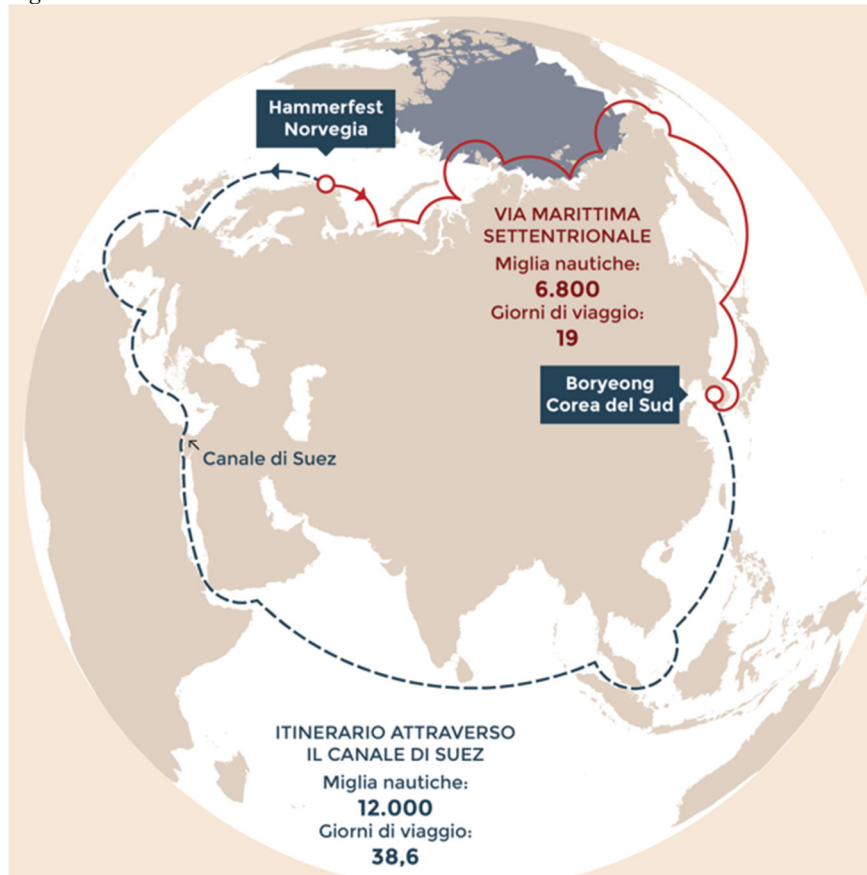


4. Non solo commerci

Gli interessi della Cina si sono altresì focalizzati su Milano anche in considerazione del Know-how che di cui dispone la società PoliHub, incubatore del Politecnico di Milano, che recentemente ha siglato un accordo con la cinese Tus Star, uno dei più grandi incubatori del mondo, per una collaborazione orientata all'innovazione tecnologica da realizzare in campus associati alle Università e con finalità relative al trasferimento delle tecnologie e la realizzazione di imprese.

La Cina è inoltre interessata ad investire il Italia dove può trovare non solo remunerazione del capitale investito ma anche un notevole livello di Know-how di cui dispongono le imprese. In ordine a tale problema, in parte assimilabile alle regole commerciali, è necessario prevedere opportune norme di salvaguardia e di reciprocità, ma questo tema esula dai limiti del presente paper.

Fig. 5 –Itinerari marittimi



5. La via tra i ghiacci

C'è una nuova possibile via della seta che può collegare la Cina con l'Europa ed è quella che va sotto il nome di via marittima del nord.

Tale itinerario potrebbe divenire praticabile in considerazione dei cambiamenti climatici ed il conseguente scioglimento dei ghiacci che potrebbe determinare l'appetibilità delle rotte polari che consentirebbero di compiere il collegamento con una riduzione dei tempi stimabile attorno al 30% del tempo di percorrenza su altri percorsi.

Con la pubblicazione del libro bianco sull'Artico (China Arctic Policy) la Cina ha ufficialmente sancito il suo interesse sulla zona artica e pertanto di entrare a far parte degli affari che si potranno realizzare al polo. Nel

documento viene affermato l'impegno della Cina a partecipare con un approccio di tipo cooperativo, sempre seguendo lo stile del soft-power, motivando il proprio impegno su tematiche scientifiche e ambientaliste, anche se è plausibile che non tarderà a ricercare ipotesi di partecipazione a qualche forma di governance pur nel rispetto della sovranità dei Paesi magari invocando la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. In tale ipotesi la Cina incontrerebbe sicuramente rilevanti problemi burocratici e di geopolitica con riferimento alla posizione dell'Arctic Council di cui fanno parte: Canada, Danimarca, Finlandia, Islanda, Norvegia, Svezia, Stati Uniti, Russia. Senza considerare che tale territorio è oggetto di dispute irrisolte e che lo scioglimento dei ghiacci si completerà fra 30/ 40 anni.

6. Considerazioni conclusive sulla posizione dell'Italia

L'Italia rappresenta un terminale decisivo per la Cina lungo la via della seta. Se si considera, come si diceva, che il 90% del commercio tra Cina ed Europa transita via mare si comprende che la posizione dell'Italia è imprescindibile. È stato calcolato che il passaggio per il porto di Trieste delle merci provenienti da Suez e dirette al Nord Europa comporta tra i sette e gli otto giorni di navigazione in meno rispetto alle normali rotte per il Northern Range. Inoltre, le merci, una volta caricate sui treni che transitano sull'asse ferroviario del corridoio Adriatico-Baltico realizzerebbero un collegamento assai capillare servendo le seguenti zone:

- Italia: Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna;
- Austria: Carinzia, Stiria, Bassa Austria;
- Repubblica Ceca: Moravia;
- Slovacchia: Bratislava
- Polonia: Alta Slesia, Lodz, Varsavia, Gdansk.

È da registrare infine l'importanza del partenariato commerciale che verrebbe a stabilirsi tra imprese.

L'Italia non può che cogliere questa occasione ma deve affrettarsi a completare i collegamenti ferroviari nei porti così come previsto dal DEF 2017, al paragrafo "le strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica meglio note come il programma "Connettere l'Italia" e, aggiungiamo, a reperire gli opportuni spazi nei retroporti in carenza di piattaforme logistiche.

Come sempre, nel nostro Paese, non si riesce ad eccellere in rapidità e vi sono sempre sostenitori e detrattori di qualsiasi scelta di politica economica in questo caso però occorrerà tenere presente che la BRI si avvierà comunque con o senza l'Italia.

Bibliografia e sitografia

Cardini F., Vanoli A. (2017). *La via della seta: Una storia millenaria tra Oriente e Occidente*. Società Editrice Il Mulino.

Jiechi Y. (2013). Implementing the Chinese Dream. *The National Interest*, 10/09/2010, <http://nationalinterest.org/commentary/implementing-the-chinese-dream-9026>

Lippiello T., Scarpari M. (2013). *La Cina. Vol. 1\2: Dall'età del bronzo all'impero Han*. Einaudi Editore.

Marsden M. (2017). Actually existing silk roads. *Journal of Eurasian Studies*, 8(1), 22-30.

Samarani G., Scarpari. (2009). *La Cina. Vol. 3: Verso la modernità*. Einaudi Editore.

Scarpari M., Ciarla R. (2011). *La Cina. Vol. 1: Preistoria e origini della civiltà cinese*. Einaudi Editore.

Scarpari M., Sabbatini M. (2010). *La Cina. Vol. 2: L'età imperiale dai Tre Regni ai Qing*. Einaudi Editore.

www.cese-m.eu/cesem/tag/via-della-seta/

https://www.agi.it/estero/via_della_seta_italia_porti-3434786/news/2018-02-02/

https://www.difesa.it/InformazioniDellaDifesa/.../ID_3_2017_via_della_seta.pdf

<https://www.corriereasia.com/.../eurasia/la-nuova-via-della-seta-tra-politica-e-finanza-globale>

<https://it.pearson.com/arec-disciplinari/storia/temi.../le-nuove-vie-della-seta.html>

www.futuro-europa.it/23615/economia/la-nuova-via-della-seta.html

<https://www.fasi.biz/.../17479-italia-cina-come-sfruttare-al-meglio-la-nuova-via-della-seta>

<https://www.fasi.biz/.../16431-logistica-da-italia-a-cina-con-treno-merci-in-tre-settimane.html>

https://www.agi.it/estero/cina_treno_via_della_seta-3174356/news/2017-11-29/

www.limesonline.com/.../la-cina-punta-lartico-gennaio-lungo-le-nuove-vie-della-seta

https://www.agi.it/estero/artico_cina_via_della_seta-3416506/news/2018-01-26/

Nota: le immagini impiegate sono state tratte da internet e, in quanto tali, ritenute di pubblico dominio.

Per eventuali usi non propri si prega di scrivere a mario.mauri@uniurb.it