

LA NUOVA VIA DELLA SETA

UN PROGETTO PER MOLTI OBIETTIVI

VLADIMIRO GIACCHÉ

Il progetto di una Nuova Via della Seta, lanciato negli ultimi anni dalla dirigenza cinese, comprende due diverse rotte, una terrestre e l'altra marittima. La prima è indicata nei documenti ufficiali come Silk Road Economic Belt, la seconda come Maritime Silk Road. L'intero progetto è espresso in forma abbreviata come One belt, one road. Esso è stato annunciato per la prima volta dal presidente cinese Xi Jinping in un discorso ad Astana (Kazakhstan) nel 2013, ribadito a Giacarta (Indonesia) nel novembre dello stesso anno e di nuovo ad Astana nel giugno 2014¹.

I PRECEDENTI

L'idea non è del tutto nuova: da alcuni è stata posta in continuità con i tentativi di Jiang Zemin di superare le tradizionali dispute sui confini della Cina (1996), nonché con la politica *Go West* di Hu Jintao². Ovviamente il precedente storico cui si richiama è molto più illustre e lontano nel tempo: si tratta dell'antica Via della Seta, rotta commerciale che partendo dalla Cina 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 (Kirghizstan, Tajikistan, Kazakistan, Uzbekistan, Turkmenistan e Afghanistan), come pure, in direzione sud, attraverso gli attuali Stati di Pakistan e India. 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. 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 mercato³.

1. YEO 2015; CHINA.ORG 2014; MCBRIDE 2015, p. 4.
 2. ARDUINO 2014, p. 3.
 3. MCBRIDE 2015, p. 4.

L'antica Via della Seta evoca tuttora l'idea di uno sviluppo pacifico, di un interscambio commerciale e culturale in grado di determinare progresso per tutte le parti coinvolte. In quanto tale, il riferimento a essa è consapevolmente adoperato dall'attuale dirigenza cinese, anche in termini propagandistici e polemici. Lo dimostra il passo tratto da un opuscolo del governo cinese del 2014: «Come una sorta di miracolo nella storia umana, l'antica Via della Seta 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 e si diffusero lungo la Via della Seta al tintinnio dei campanacci dei cammelli. A quell'epoca, le regioni attraverso cui si snodava la Via della Seta erano relativamente pacifiche, e non conoscevano i problemi di 'geopolitica', 'geo-economia', 'minacce militari', né il problema del terrorismo che oggi attanaglia l'Asia centrale, l'Afghanistan e altri Paesi, per non parlare poi del 'terrorismo internazionale'»⁴.

PROGETTO DEFINITO O WORK IN PROGRESS?

La versione più diffusa delle rotte della Nuova Via della Seta è sotto riprodotta.



Va osservato che, in particolare per la rotta terrestre, sono note diverse versioni, con tracciati in parte differenti; per esempio, spesso si trova associata alla Via della Seta la linea ferroviaria Chongqing-Duisburg, che passa più a nord, per Kazakhstan e Russia. Sempre il documento del governo cinese parla di un «corridoio commerciale aperto dal Pacifico al Baltico», che evidentemente non corrisponde a nessuno dei due tracciati terrestri menzionati.

4. NEW SILK ROAD 2014, p. 2.

Queste incongruenze possono accentuare l'impressione che la Nuova Via della Seta sia uno slogan multiuso a carattere propagandistico. L'elemento di marketing è senz'altro presente, ma la molteplicità dei possibili tracciati non è incoerente con l'idea strategica di fondo. Se questa consiste in una maggiore integrazione commerciale diretta tra Europa e Asia, i cinesi si lasciano le mani libere quanto ai progetti ai quali attribuire priorità nel contesto di tale strategia. La priorità dipenderà, di volta in volta, dall'evolvere delle relazioni bilaterali con questo o quel partner. Si tratta di un modo di avanzare che presenta il vantaggio di operare per tentativi e successive verifiche sul campo, procedendo con cautela e non in modo rigido (minimizzando, così, gli errori e anche la possibilità di contromosse da parte di competitori strategici), mentre lo stesso carattere 'aperto' del progetto spinge i partner potenziali a mettersi in competizione tra loro. L'«approccio pragmatico e flessibile» al progetto è considerato esplicitamente dagli stessi cinesi un punto di forza, che consente di procedere passo dopo passo «da pochi punti a un'area, da una linea un ampio territorio»⁵. Del resto, la stessa molteplicità dei tracciati possibili non indebolisce il progetto, ma lo rafforza, aumentando le connessioni probabili. Stime di fonte cinese parlano per la Nuova Via della Seta (rotte terrestre e marittima) di 65 Paesi coinvolti e di un valore dell'interscambio commerciale tra la Cina e questi ultimi che potrebbe superare i 2,5 trilioni di dollari in 10 anni mentre, a quanto affermato dal ministero del Commercio cinese, il progetto ammonta attualmente al 26 per cento del commercio estero del Paese⁶.

IL PRIMO OBIETTIVO: UNA VIA D'USCITA DALLA GRANDE RECESSIONE

Il progetto della Nuova Via della Seta ha una pluralità di obiettivi, non meno di quanto ricomprenda una molteplicità di rotte. Il più importante tra essi è fondato su una teoria economica capace di confrontarsi con le migliori riflessioni occidentali recenti sulla crisi. La base teorica della Via della Seta in termini economici è stata offerta dall'economista Justin Yifu Lin, fondatore del China Center for Economic Research presso l'Università di Pechino e Chief Economist presso la Banca Mondiale tra il 2008 e il 2012. In un libro del 2013, *Against the Consensus. Reflections on the Great Recession*, Yifu Lin individua i limiti delle diverse politiche di contrasto alla crisi scoppiata nel 2007. In primo luogo, le riforme strutturali e di consolidamento fiscale (la soluzione austerità) – pur teoricamente consigliabili per affrontare l'elevato livello del debito pubblico e privato che si riscontra in molte economie avanzate – comportano una contrazione dell'economia, almeno nel breve periodo, e possono ridurre l'occupazione, la crescita economica e le stesse entrate dello Stato. D'altra parte, anche controbilanciare gli effetti di queste politiche con politiche di *Quantitative Easing* (Oe), e conseguentemente di svalutazione della moneta (la soluzione

5. NEW SILK ROAD 2014, pp. 11 e 15.

6. STOKES 2015; CLOVER – HORNBY 2015.

Federal Reserve), può essere finanziariamente destabilizzante (creare nuove bolle finanziarie) e innescare guerre valutarie⁷. Infine, il problema non può essere affrontato genericamente in termini di spesa per rilanciare la domanda (la soluzione keynesiana), alla luce dell'alto debito in essere. Secondo Yifu Lin è necessario esplorare nuove strade, cercando forme di investimento che abbiano elevati ritorni in termini di occupazione e crescita. L'autore individua questo genere di investimenti nella spesa infrastrutturale e, più precisamente, in infrastrutture che eliminino ostacoli allo sviluppo, liberando così un potenziale di crescita economica oggi inespresso. Il problema è che le opportunità per investimenti del genere «sono verosimilmente relativamente limitate nelle economie avanzate, dal momento che il loro stock di capitale in termini di infrastrutture è già molto significativo. Inoltre, dal momento che la crescita dell'economia mondiale è sostenuta in misura crescente dai Paesi in via di sviluppo, ogni iniziativa infrastrutturale dovrebbe includerli... Un'iniziativa a livello globale per finanziare progetti infrastrutturali in grado di eliminare colli di bottiglia creerebbe posti di lavoro di cui vi è estremo bisogno nei Paesi sviluppati e in via di sviluppo. Essa darebbe un forte impulso alla domanda e creerebbe lo spazio per implementare le riforme strutturali necessarie in Eurozona e in altri Paesi ad alto reddito»⁸. Da questo punto di vista, la Nuova Via della Seta è, in primo luogo, una risposta all'insufficiente livello globale degli investimenti post-crisi, a causa in particolare dell'incertezza del loro ritorno economico nei Paesi avanzati⁹. Quando Xi Jinping nel suo discorso del 2013 ad Astana ha dichiarato la volontà di creare una vasta rete di ferrovie, gasdotti, oleodotti e autostrade, aggiungendo che quelle infrastrutture potrebbero «eliminare il collo di bottiglia nella connettività dell'Asia»¹⁰, non ha fatto altro che tradurre in pratica l'impostazione di Yifu Lin.

RICADUTE POSITIVE DELLA NUOVA VIA DELLA SETA PER LA CINA

Il gap infrastrutturale da colmare in Asia è stimato in 8 trilioni di dollari entro il 2020 ed è particolarmente pesante in Asia centrale¹¹. Le azioni necessarie per colmarlo favorirebbero la Cina da diversi punti di vista, come di seguito esemplificato:

UTILIZZO DI CAPACITÀ IN ECCESSO. La Cina sta attualmente tentando di riorientare il proprio sviluppo da un modello fondato sugli investimenti e sulle esportazioni a un modello più incentrato sul consumo interno. Si tratta di una transizione difficile: in termini di domanda aggregata, occorreranno anni prima che le dimensioni della domanda interna siano in grado di rimpiazzare gli investimenti come motore della crescita. Inoltre, i consumi interni dovranno indirizzarsi progressivamente verso i servizi¹². Questo sta creando una rilevante

7. Su questo aspetto, vedi GIACCHE 2014, pp. 122-130.

8. YIFU LIN 2013, pp. 74, 78; per l'argomentazione sintetizzata più sopra, vedi pp. 65 ss.

9. BANERJEE – KEARNS – LOMBARDI 2015, p. 76.

10. MCBRIDE 2015.

11. STOKES 2015.

12. YEO 2015.

capacità industriale in eccesso, soprattutto tra i produttori di acciaio, alluminio, cemento, macchinari, turbine, automezzi pesanti, come pure nella chimica di base. La costruzione della Nuova Via della Seta appare in grado di dare una risposta, non soltanto di breve periodo, alla sovrapproduzione in quei settori dell'economia cinese¹³.

SBOCCO PER INVESTIMENTI DIRETTI ESTERI. Le ingenti riserve accumulate dalla Cina rendono non solo possibile, ma anche desiderabile un loro impiego redditizio all'estero. L'Asia centrale è già da anni uno sbocco importante degli investimenti diretti esteri (Ide) cinesi, in particolare, attraverso investimenti operati dalle imprese di Stato (finanziate dalle banche di sviluppo cinesi a tassi molto favorevoli) e da imprese private subappaltatrici. A questo vanno aggiunti cospicui aiuti allo sviluppo sotto forma principalmente di prestiti posti a disposizione dal ministero del Commercio, dalla China Development Bank e dalla Export-Import Bank of China¹⁴. La politica di investimento della Cina nell'area è stata molto più rilevante di quella statunitense¹⁵; essa è stata perlopiù diretta verso infrastrutture civili e il comparto minerario, anziché verso quello della sicurezza. Con la Nuova Via della Seta si compie la transizione della Cina a soggetto di Ide e fornitore di domanda a Paesi che si trovano a uno stadio inferiore di sviluppo¹⁶.

MESSA IN SICUREZZA DELL'APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO. L'apertura della Via della Seta terrestre attraverso l'Asia centrale consente alla Cina l'ulteriore diversificazione dell'approvvigionamento di energia, dopo quella già avvenuta grazie alla crescita delle importazioni russe per limitare la dipendenza da Medio Oriente e Africa subsahariana. Gli sforzi compiuti in tal senso negli ultimi anni sono notevoli. Si pensi all'apertura della nuova pipeline Beineu-Bozoy-Shymkent, all'acquisizione da parte di China National Petroleum Corporation dell'8% dei diritti di trivellazione di Kashagan (5 miliardi di dollari), nonché di ulteriori diritti di trivellazione nel mar Caspio, per 3 miliardi di dollari. Un recente accordo col Turkmenistan ha portato l'approvvigionamento di gas naturale alla Cina sino a 25 miliardi di metri cubi all'anno. È stata raggiunta un'intesa con il Tajikistan per la costruzione del segmento di pertinenza del gasdotto. Inoltre il Turkmenistan ha riscritto a favore di Sinopec i termini di un precedente accordo con Gazprom¹⁷.

CREAZIONE/RAFFORZAMENTO DI RAPPORTI BILATERALI CON I PAESI SULLE DUE ROTTE. Già dal 2014, 77 dei 118 accordi bilaterali di libero scambio stretti dalla Cina erano stati firmati con Paesi localizzati lungo la Via della Seta terrestre o marittima¹⁸. Diversi includono l'utilizzo del Renminbi come valuta di transazione, rafforzando così il ruolo internazionale della valuta cinese. A fine 2013 la Cina era il maggior partner commerciale per Kazakhstan e Turkmenistan, il secondo per Kirgizstan e Uzbekistan, il terzo riguardo al Tajikistan¹⁹.

13. FUHRMAN 2015; CLOVER – HORNBY 2015.

14. ARDUINO 2014.

15. MCBRIDE 2015.

16. SPENCE 2015.

17. ARDUINO 2014.

18. ATTANASIO GHEZZI 2016.

19. ARDUINO 2014.

Cina è esplicitamente menzionata nel documento cinese sulla Nuova Via della Seta, anche se gli estensori si affrettano a precisare che questo non ha nulla a che fare con «sfere di influenza», in quanto nel caso della Via della Seta non si intende né stabilire un rapporto di soggezione, né escludere altre potenze da rapporti commerciali e di cooperazione; si tratta – così gli autori del testo – non di una «zona cuscinetto strategica», ma di una «zona di stabilità strategica»²⁰. Ovviamente, all'atto pratico il confine tra i due concetti è piuttosto labile.

SVILUPPO E STABILIZZAZIONE DELLO XINJIANG. La costruzione della Via della Seta terrestre consente alla Cina di promuovere lo sviluppo della provincia autonoma dello Xinjiang, tra le province più povere e attraversata da tendenze separatiste di matrice islamica. È una provincia strategica anche in quanto il suo sottosuolo ha il 22% del petrolio e il 40% del carbone estratti in Cina. Lo Xinjiang è sulla rotta della Via della Seta terrestre e lo sviluppo dei legami economici con i Paesi dell'Asia centrale ne promuoverebbe le esportazioni e la stabilità²¹. Considerazioni analoghe valgono per le regioni occidentali e del sud della Cina²².

AGGIRAMENTO DELLA TALASSOCRAZIA STATUNITENSE. Si è più volte detto che la Via della Seta ha sia un percorso terrestre che marittimo. È però indubbio che i maggiori sforzi sono stati profusi in quello terrestre. Appare evidente l'impegno cinese di limitare l'uso delle *sea lines of communication* (Sloc) e con ciò il peso della componente marittima nella *global supply chain*. Il dominio dei mari (e quindi delle Sloc) da parte statunitense è indiscutibile, così come anglo-americano è il business assicurativo e riassicurativo navale. Da questo punto di vista la situazione non è molto cambiata rispetto all'epoca in cui il Regno Unito esercitava il suo potere attraverso la Marina militare e il credito (*navy and credit*)²³. La risposta cinese non sembra essere quella di un confronto diretto per il dominio, bensì il suo aggiramento. Una risposta cui i cinesi sono indotti anche da altri fattori: quello geografico rappresentato dalla strettoia dello stretto di Malacca (da questa rotta, facile a bloccarsi, passa oggi il 75% delle importazioni di petrolio cinesi)²⁴ e quello costituito dal sovraccarico delle infrastrutture portuali. Senza dimenticare, ovviamente, quello dei tempi di percorrenza: la rotta terrestre è molto più veloce di quella marittima: 14-18 giorni contro i 30-40 per mare. Purtroppo, è anche più costosa (del 25-30%) di quella marittima, ma i suoi margini di efficientamento sono notevoli e, in ogni caso, i costi meno oscillanti e quindi più prevedibili di quelli che si sostengono per mare (a causa della variabilità dei costi dei noli). Attualmente il vincolo maggiore della rotta su terra è dato dalla capacità limitata dei treni cargo. Sussistono altri limiti, quali i differenti standard dei binari lungo il percorso e anche limiti logistici di altra natura (ad esempio, l'invio di prodotti elettronici è sospeso nei mesi invernali a causa delle basse temperature)²⁵. Tuttavia, nessuno di

20. NEW SILK ROAD 2014, pp. 13-14.

21. MCBRIDE 2015; BRUGIER 2014, p. 3; CLOVER – HORNBY 2015.

22. STOKES 2015.

23. BHARDWAJ 2015, p. 11.

24. CLOVER – HORNBY 2015.

25. ARDUINO 2014.

questi vincoli è in grado di controbilanciare l'importanza strategica – dal punto di vista del controllo delle rotte di traffico – dello spostamento su terra di una parte del traffico che oggi avviene per mare.

DAL LAND BRIDGE ALL'EURASIA? Il percorso della rotta terrestre rappresenta un ponte tra Asia ed Europa. Se si considerano le diverse rotte nel loro insieme, in questo percorso è inclusa la Russia. Il coinvolgimento di tale Paese si è fatto più probabile dacché le tensioni con l'Occidente, dovute alla vicenda ucraina, hanno spinto a un avvicinamento, che non sembra ridursi ad accordi esclusivamente commerciali. È presto per parlare di Eurasia e di un polo B-M-B (Beijing-Mosca-Berlino), come se si trattasse di un progetto concreto già in fase di finalizzazione ma, in termini strategici, la creazione di grandi rotte di traffico tra Europa e Asia appare in grado di spostare il baricentro dei rapporti di forza a livello mondiale e lo stesso peso delle alleanze. Da questo punto di vista, la stessa negoziazione da parte degli Stati Uniti del *Transatlantic Trade and Investment Partnership* (Ttip) con l'Unione Europea, appare quale una sorta di contromossa preventiva;

LA CINA DA RULE-TAKER A RULE-MAKER. Tramite il progetto della Via della Seta si compie, tra l'altro, il passaggio della Cina «da free-rider e rule-taker al ruolo ancora più influente di rule-maker»²⁶. La Cina non si limita più a sfruttare a proprio vantaggio le regole scritte da altri, ma ormai è in grado di scriverle essa stessa, grazie alla rete di accordi economici, commerciali e valutari che ha la capacità d'intessere. Sotto un profilo strategico, forse, l'aspetto più importante della Nuova Via della Seta è proprio questo



26. BREMMER – KUPCHAN 2016, p. 8.

BIBLIOGRAFIA MINIMA

- A. ARDUINO, *The New Silk Road*, «Short Term Policy Brief» 91 (2014), Europe China Research and Advice Network (ECRAN).
- C. ATTANASIO GHEZZI, *Pechino va in Medio Oriente con la nuova 'Via della Seta'*, «la Stampa» (15 gennaio 2016).
- R. BANERJEE – J. KEARNS – M. LOMBARDI, (*Why*) *Is investment weak?*, «BIS Quarterly Review» (marzo 2015), pp. 67-82.
- A. BHARDWAJ, *Silk Routes versus Sea Lanes. The Return of Landlubbers*, «Economic & Political Weekly» (30 maggio 2015).
- I. BREMMER – C. KUPCHAN, *Eurasia Group Top Risks 2016*, 4 gennaio 2016.
- C. BRUGIER, *China's way: the new Silk Road*, «Brief Issue» 14 (2014), European Union Institute for Security Studies, maggio 2014.
- CHINA.ORG, *President Xi's speech at Nazarbayev University*, <China.org.cn> [11 giugno 2014].
- C. CLOVER – L. HORNBY, *China's Great Game: Road to a new empire*, «Financial Times» (12 ottobre 2015).
- P. FUHRMAN, *A visit to Manzhouli, the hub of China's 'One Belt, One Road'*, <seekingalpha.com> [30 dicembre 2015].
- V. GIACCHE, *Dopo la Grande Recessione. Un mondo liquido e i suoi rischi*, «Gnosis» 4 (2014), pp. 122-130.
- J. MCBRIDE, *Building the New Silk Road*, «CFR Backgrounders» (25 maggio 2015).
- NEW SILK ROAD, *New Silk Road: The Legend of Land and Sea*, Beijing, Foreign Languages Press, 2014.
- M. SPENCE, *China's International Growth Agenda*, <project-syndicate.org> [17 giugno 2015].
- J. STOKES, *China's Road Rules. Beijing Looks West Toward Eurasian Integration*, «Foreign Affairs» (19 aprile 2015).
- G. YEO, *China's Grand Design: Pivot to Eurasia*, «the Globalist» (8 novembre 2015).
- J. YIFU LIN, *Against the Consensus. Reflections on the Great Recession*, Cambridge, CUP 2013.