

La sfida del futuro

La nuova "Via della Seta"
il mega-piano cinese
per conquistare il mondo

Sul tavolo investimenti per 900 miliardi di dollari. Anche in Italia

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Le infrastrutture probabilmente saranno ricordate come lo strumento con cui le potenze mondiali - consolidate o emergenti - hanno gestito la loro politica in questi primi due decenni di XXI secolo. La macchinosa realizzazione dei corridoi europei, necessari per armonizzare sistemi ferroviari ottocenteschi chiusi nei confini dei singoli Stati, è lo specchio di un'Europa che fatica a riconoscersi unita. Gli investimenti nell'Africa Orientale da parte di una Turchia chiusa dalle macerie di Iraq e Siria inquietano il mondo arabo, che teme di perdere la centralità dell'Egitto nell'area del Mar Rosso. Il Giappone da 20 anni consolida la sua influenza nei Paesi asiatici realizzando ponti e ferrovie. E con l'iniziativa Belt and Road (dove Belt è la cintura economica dei Paesi lungo l'antica via della Seta tra Europa e Asia, e Road invece le "autostrade" marittime dalla Cina al Nord Europa via Mediterraneo) la Cina non ha fatto che oggettivizzare una strategia rodada da tempo. Contravvenendo al dogma di Deng Xiaoping («nascondi quello che sai fare e aspetta il momento giusto: se non sei sicuro, non prendere il comando») Pechino ha trasformato un'operazione che poteva rimanere sotterranea in un manifesto di politica internazionale, con un lancio ufficiale nel 2013, un marchio (inizialmente One Belt One Road, poi da metà 2016 solo Belt and Road per eliminare l'ambiguità del numerale "one", antitetico alla polidirezionalità verso cui la Cina tende le sue infrastrutture), 900 miliardi di dollari di finanziamento iniziale, una data di ultimazione (2049, centenario della Repubblica popolare) e cinque pilastri fondativi: oltre alle infrastrutture, il coordinamento politico attraverso negoziazioni con i Paesi attraversati o raggiunti dalla "Nuova via della seta", il libero scambio, l'integrazione finanziaria e infine quella sociale (come la collaborazione cinese con l'Ue per lo sviluppo dei nuovi parametri per la rete 5G) di un nuovo super-Continente eurasiatico, dove la Cina si propone come baricentro economico e politico, alternativo agli Stati Uniti sempre più riluttanti a esercitare il loro ruolo di prima potenza mondiale.

Si tratta ovviamente di una visione: per le difficoltà di realizzare certe opere, alcuni imprenditori cinesi in Asia centrale hanno ribattezzato l'iniziativa One Belt One Trap ("una cintura una trappola"), molti progetti includono perdite che vanno dal 30 all'80%



La Msc Istanbul nel porto di Genova Pra'

Classifica dei primi 10 porti mondiali collegati con Genova*

	NAZIONE	TEU	INCIDENZA %
Singapore	SINGAPORE	156.433	6,81
Shanghai	CINA	135.379	5,89
Jeddah	ARABIA SAUDITA	79.964	3,48
Montreal	CANADA	73.395	3,19
Busan	COREA DEL SUD	68.683	2,99
Jebel Ali	EMIRATI ARABI	63.161	2,75
Hong Kong	CINA	62.951	2,74
New York	USA	59.440	2,59
Ningbo	CINA	58.592	2,55
Port Kelang	MALAYSIA	48.163	2,10

*Anno 2016

del capitale investito e mentre più o meno adesso l'Europa sta valutando la concretezza dell'iniziativa, in Asia sono già diversi i Paesi impegnati a rinegoziare le condizioni con Pechino. Ma come è stato osservato sul *Diplomat*, qual era il ritorno materiale nello spedire un uomo a passeggiare sulla Luna? La posta in gioco era ed è diversa, eppure altrettanto importante.

Lo "spirito" della Via della seta, così come postulato dal governo cinese, non ha la determinatezza di un Piano Marshall. È un'iniziativa (o meglio, un'iniziativa con dietro una strategia) che non ha un percorso già definito a priori: si sviluppa dove ce ne sia l'opportunità. L'Italia rientra sicuramente nella Belt come nella Road, ma i punti di passaggio si decidono ora: Paolo Costa, ex presidente del porto di Venezia, è stato il primo a parlare di Via della seta in Italia, e a cercare i capitali per il suo porto-isola in mezzo al mare, fuori dalla Laguna Veneta, progetto poi abbandonato dal suo successore Pino Musolino (che però ha tutt'altro che rotto con i cinesi). Per il governo italiano, i punti di arrivo della Via della seta sono Genova, Trieste e almeno in un primo momento Taranto, una delle tante soluzioni per il futuro del fallito terminal container. Per gli altri due scali il motivo è dato dal fatto di insistere sui principali corridoi europei.

Secondo il rapporto della Fondazione Italia-Cina, sono nove le grandi aziende liguri partecipate da capitali cinesi, di cui cinque con partecipazione minoritaria (Ansaldo Energia, Sanlorenzo, Alphaomega, Coscos, Terminal Vado Ligure) una paritetica (Coscon Italy), tre con quote di controllo (Oocl Italy, Baosteel Italia Distribution Center, Florens Container Services Italy). A queste si può aggiungere la recente acquisizione (dicembre 2017) da parte del consorzio di tre fondi cinesi del 100% di Esaote - che colma l'assenza di investitori asiatici nel segmento dell'alta tecnologia

nella regione - e il gruppo Ferretti, controllato da capitali cinesi, che pur non avendo il suo quartier generale in Liguria, controlla comunque il cantiere Riva alla Spezia, mentre circolano voci di un interesse cinese sia per un ramo di Piaggio Aerospace, sia per una quota o la totalità del

Psa Terminal di Pra'. In termini aggregati, prendendo i dati pubblici disponibili in rete e sentiti operatori del settore, l'azienda-Cina in Liguria impiega circa 4.348 persone per un fatturato aggregato di 1,5 miliardi. Gli uomini chiave in Liguria sono Giuseppe Zampini (Ansaldo), Massimo Perotti

(Sanlorenzo), Augusto Cosulich (Coscon, Coscos, Florens, Terminal Vado), Paolo Cornetto (Apm Terminals, la società di maggioranza al Terminal di Vado) e Vittorio Malacalza, il riferimento di Baosteel in Italia.

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'economia delle città cinesi

Ognuna di queste città genera un Pil pari a quello di un Paese europeo

NANJING
272

DALLIAN
245

SHENZHEN
491

CHENGDU
306



GUNGZHOU
524

SUZHOU
440

NANTONG
170

YANTAI
184

TIANJIN
478

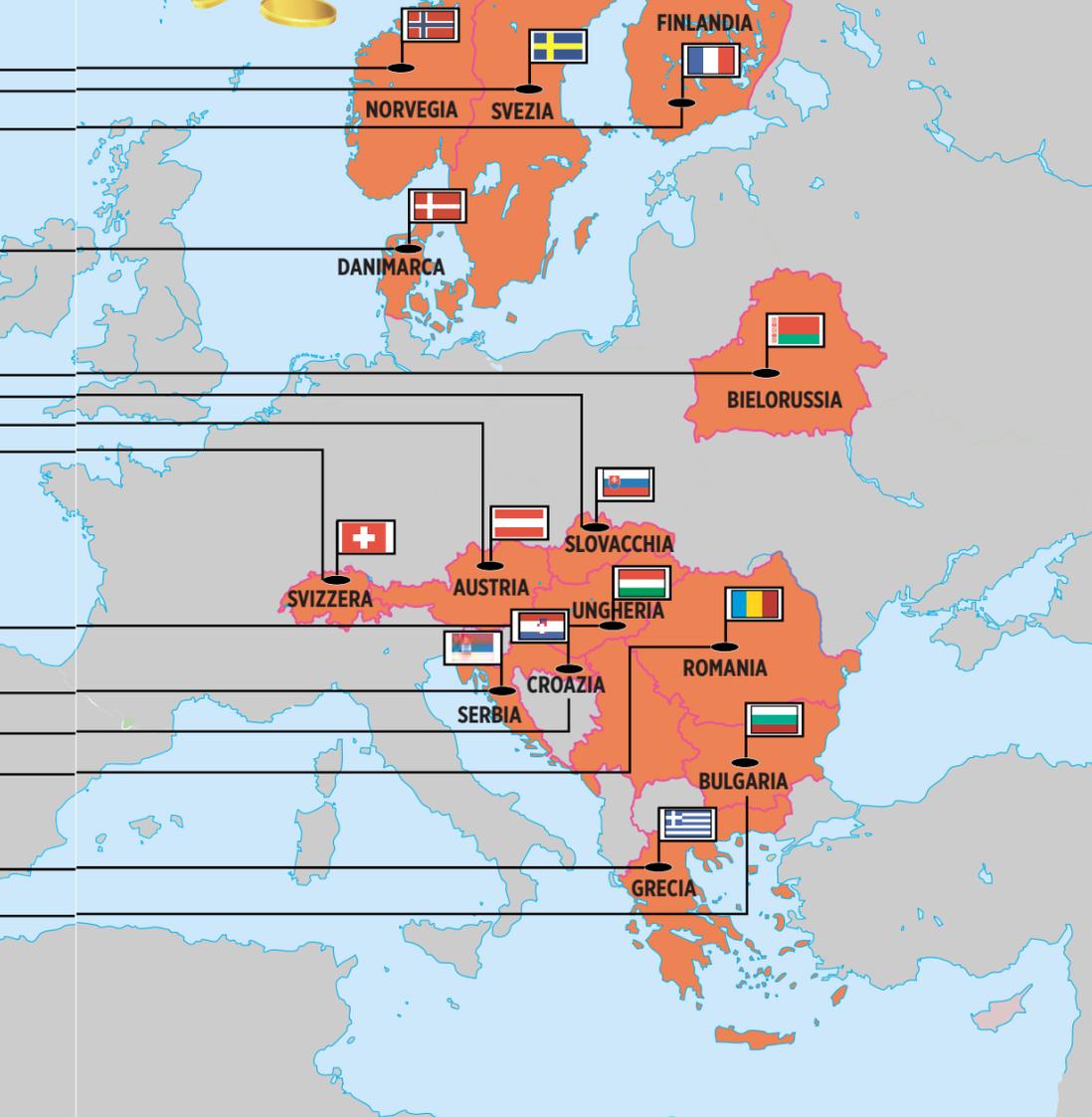
WENZHOU
131

CHANGZHOU
147

QINGDAO
266

HARBIN
159

HANGZHOU
275



Cifre espresse in miliardi di dollari