

One Belt, One Road – il futuro della Via della Seta

Categories : [Focus](#)

Tagged as : [Elisabetta Croci Angelini](#), [Menabò n. 95](#), [Yang Liu](#)

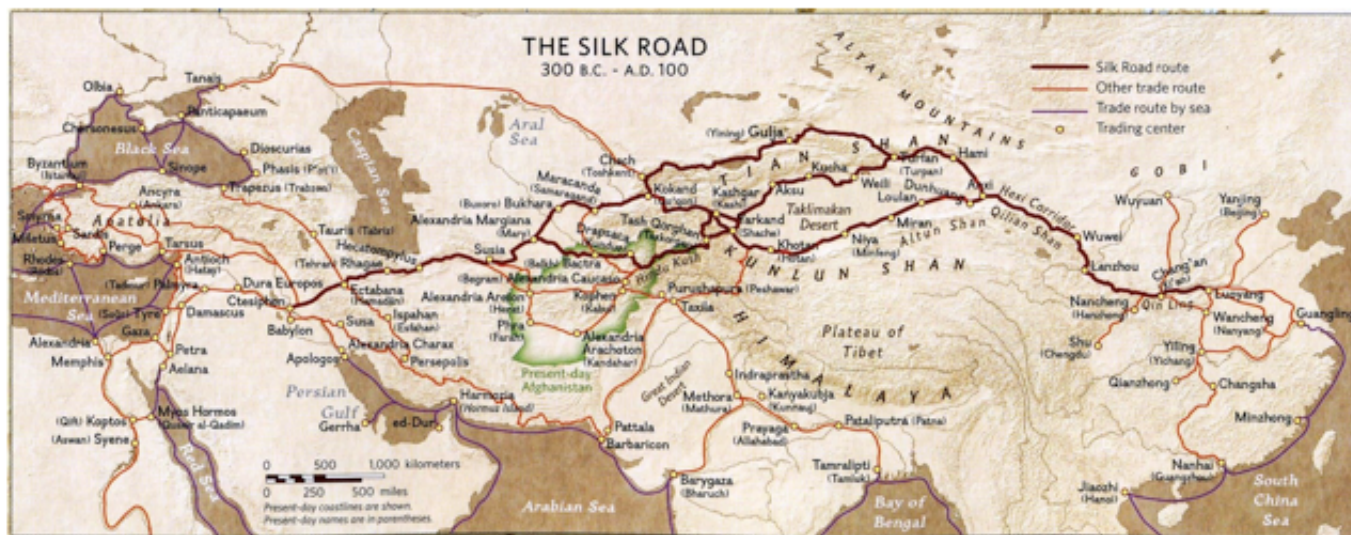
Date : 17 Dicembre 2018

La prima via commerciale trans-asiatica si fa risalire al primo secolo dopo Cristo, quando la gran parte dell'Europa e le regioni del Mediterraneo, dal Nord Africa al Vicino Oriente, erano sotto la dominazione dell'Impero Romano.

Durante l'Impero Cinese della dinastia Han, l'ambasciatore Gan Ying fu inviato a ovest, dal generale Ban Chao, verso Roma, città di cui l'ambasciatore fornì una descrizione, anche se non è certo che l'abbia effettivamente raggiunta.

La leggendaria via della seta – un tessuto realizzato sia nei domini romani sia in Cina, sebbene alla seta cinese fosse riconosciuta una qualità superiore – fu testimone degli scambi commerciali fra queste due aree geografiche per molti secoli successivi, come sappiamo dai viaggi di Marco Polo e di Matteo Ricci, il gesuita evangelizzatore che a cavallo del Seicento vi risiedette a lungo, al punto da cambiare il proprio nome in Li Madou.

Figura 1 – [L'antica via della seta](#)



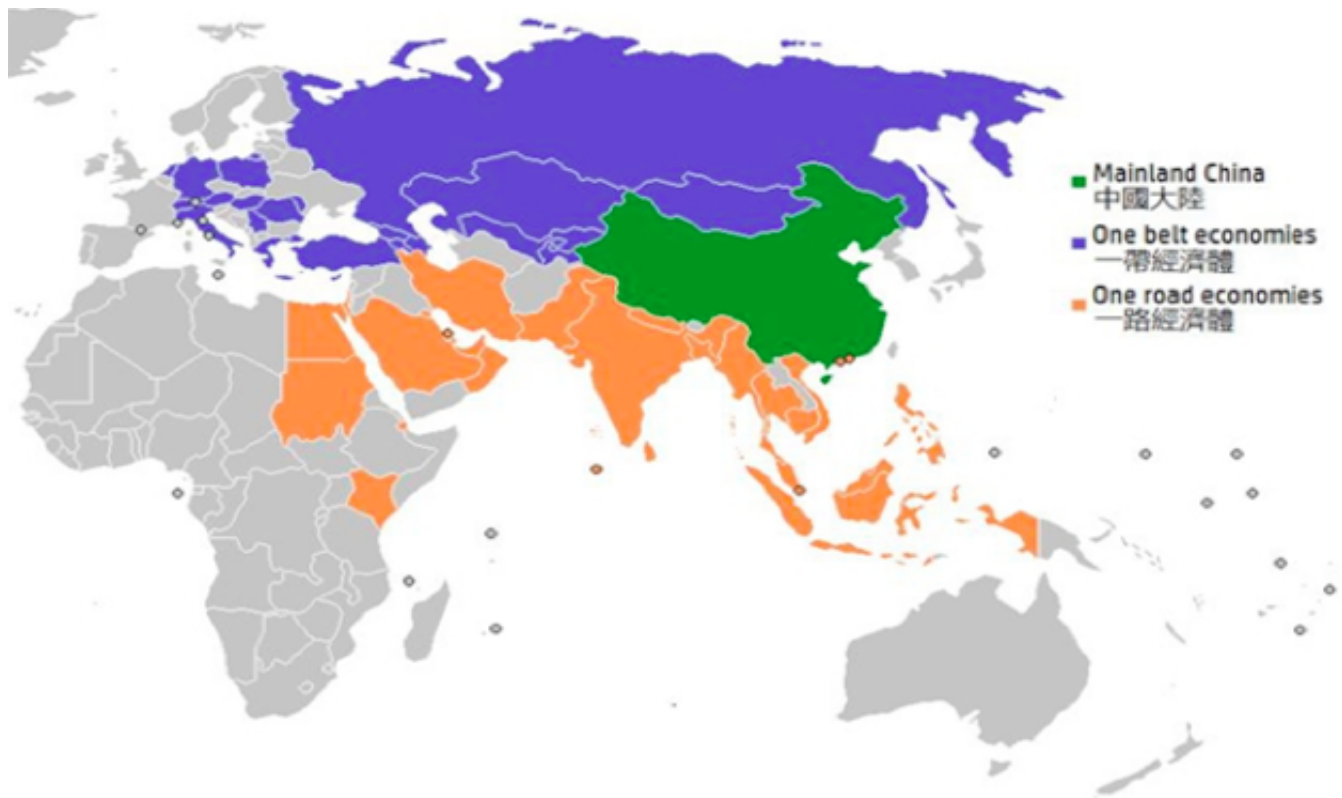
L'interesse nella ripresa delle antiche relazioni con l'Europa, che si fondano sia sugli aspetti commerciali sia su quelli culturali, è stato rilanciato dal presidente Xi Jinping all'indomani della sua elezione. È noto il suo interesse per la letteratura, ed è stato osservato dal Global Times che, nelle foto ufficiali, alle sue spalle si intravedono alcuni titoli di classici come l'Illiade, l'Odissea, la Divina commedia, i Miserabili, il Rosso e il nero, Guerra e Pace ([A look at what's on Chinese President Xi Jinping's shelves](#)).

Il risultato principale di questo rinnovato interesse è la Belt and Road Initiative (BRI), un imponente piano cinese di investimenti infrastrutturali, finalizzato ad aumentare gli scambi attraverso l'Eurasia, al fine di promuovere lo sviluppo sia della Cina sia dei paesi vicini. Non a caso la proposta di lanciare la BRI è stata avanzata durante le visite ufficiali del Presidente Xi Jinping compiute nel 2013 in Kazakistan ed in

Indonesia.

L'intensificarsi dei rapporti dovrà avvenire rafforzando per terra la cintura economica della nuova via della seta (*the New Silk Road Economic Belt*) e per mare la via marittima della seta del 21 secolo (*the 21st Century Maritime Silk Road*). In maniera per noi un po' contro-intuitiva, il progetto vede la "strada" svolgersi per mare, mentre l'antica Via della Seta sarà potenziata nella "cintura" che collegherà le zone interne dei due continenti.

Figura 2: [La Belt and Road Initiative](#)



Ma non è tutto. La linea di trasporto ferroviario della China Railway Express ha aperto una serie di collegamenti diretti, tra cui otto verso l'Europa attraverso tre importanti corridoi internazionali; altre rotte marittime sono state inaugurate per sostenere i traffici in partenza dal mar cinese orientale e meridionale. Inoltre, il progetto BRI – attraverso la strategia “1+1+6+5+N” di PetroChina (vedi [Liu Ruquan, 2015 “One Belt One Road China on the oil road”, Caixin Weekly](#)), dove paesi indicati sono: 1 Cina; 1 Russia; 6: Turkmenistan, Uzbekistan, Tagikistan, Kirghizistan and Azerbaigian; 5 Myanmar, Bangladesh, India, Pakistan, Afghanistan; N Medio oriente, Asia occidentale ed altri paesi africani esportatori di gas e petrolio – prevede la costruzione di oleodotti e gasdotti e non trascura altre due fondamentali vie di comunicazione: quella aerea e quella digitale. A proposito di quest'ultima, oltre 4 miliardi di persone, ben più della metà della popolazione mondiale, attualmente ha accesso a Internet, in gran parte attraverso smartphones, che vengono utilizzati, da circa 3 miliardi di utenti, anche per essere attivi sui social media ([Simon Kemp, 2018, “Digital trends 2018: 153 pages of internet, mobile, and social media stats”](#)). Alla fine del 2017, dagli aeroporti cinesi (senza contare HongKong, Macao e Taiwan) si raggiungevano con voli diretti 40 dei 64 paesi coinvolti nella BRI con una capacità di trasporto di quasi 33 milioni di passeggeri, un transito che corrisponde a poco meno del 40% del trasporto internazionale cinese.

L'investimento complessivo previsto dalla BRI è pari a 1000 miliardi di dollari e alla fine del 2017 la Cina aveva già stipulato contratti con 70 paesi, nei quali si stima viva una popolazione complessiva di oltre 4,5 miliardi di persone, che contribuisce al 34% del PIL mondiale (Ping Lv e Francesca Spigarelli, 2018, “The

New Silk Roads to Europe Retrospect and Prospect of the Belt and Road Initiative 5 years from inception The European house”, Ambrosetti SpA).

Di fronte a queste dimensioni, non è facile offrire una lettura univoca della BRI. In primo luogo essa investe le relazioni commerciali, ma avrà inevitabilmente ricadute sulla politica estera ed anche su quella interna, sulla difesa, sulla crescita globale. Non è nemmeno facile immaginare quali saranno gli equilibri diplomatici dopo il 2049, anno in cui oggi si annuncia che il piano sarà completato, se verrà attuato conformemente alle previsioni.

Varato come una strategia di sviluppo economico del Pacifico per il 21° secolo, promosso dalla Cina, ma esteso anche al di fuori dei suoi confini, il progetto “One Belt One Road” potrebbe riuscire a ridurre la disegualianza di reddito, che è passata in pochi decenni da poco più di 0,2 a quasi 0,5 se misurata dal coefficiente di Gini. Sebbene da una decina d’anni sembri essersi verificata un’inversione di tendenza, nel nuovo secolo la disegualianza di reddito in Cina – secondo tutti gli analisti, tra cui la Banca mondiale e l’Istituto statistico nazionale cinese (NBS) – ha ampiamente superato il “livello di guardia” stabilito dalle Nazioni Unite e resta motivo di forte preoccupazione.

L’impressionante crescita della disegualianza in un paese che per decenni ha predicato l’egalitarismo, è stata tollerata come necessaria conseguenza della crescita economica, ed infatti viene interpretata e studiata soprattutto nell’ambito delle differenze tra il tenore di vita tra chi vive in città e chi in zone rurali, tra arretratezza e modernità. Questa lettura può però essere approfondita analizzando le realtà provinciali.

Si sa bene che le province cinesi più ricche sono localizzate nella parte Orientale e beneficiano della maggiore concentrazione delle infrastrutture nel paese. Il maggiore sviluppo delle aree costiere, con una maggiore facilità di accesso al mare, ha lasciato indietro una parte enorme delle zone interne della Cina, dove il contrasto tra province dell’Est e dell’Ovest, frutto della strategia di sviluppo stessa, ha causato anche una divaricazione tra zone rurali e urbane in ogni provincia e potrebbe in futuro alimentare un preoccupante contrasto culturale.

Come potrà cambiare la mappa delle disegualianze di reddito a livello provinciale in Cina quando la BRI sarà costruita, ultimata e resa operativa? Sebbene non esista ancora una mappa ufficiale dell’iniziativa ed il progetto tra Cina ed Europa attraverserà molti altri paesi, partendo dalla situazione iniziale si può tentare di immaginare come le province cinesi più arretrate reagiranno alla messa in opera dell’enorme investimento che il loro paese ha deciso di intraprendere.

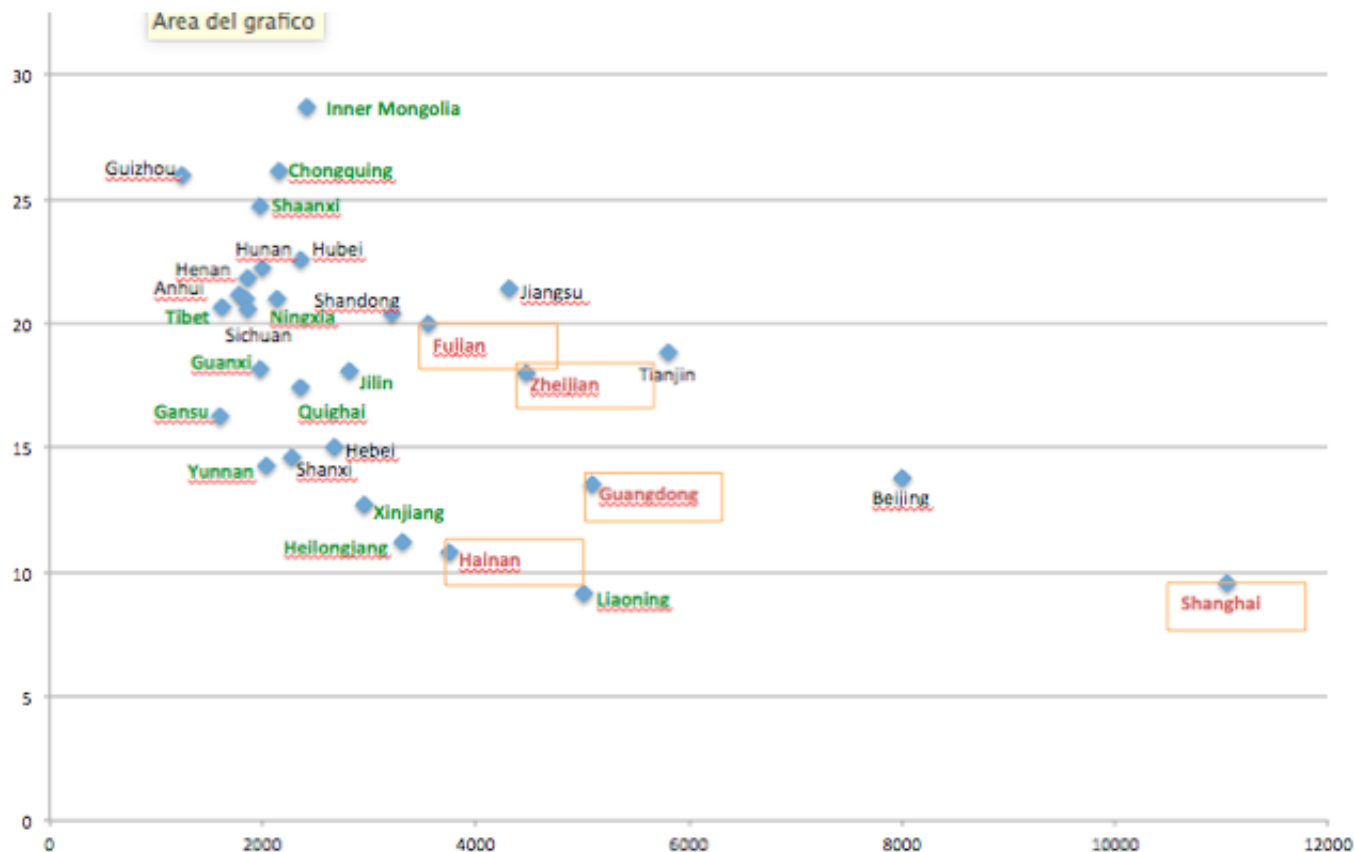
Da parte cinese (Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road March 2015, National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People’s Republic of China) sappiamo che sono 18 le province direttamente interessate dalla BRI. Tra queste, la maggior parte saranno coinvolte da One Belt (Chongqing, Gansu, Guangxi, Heilongjiang, Inner Mongolia, Jilin, Liaoning, Ningxia, Qinghai, Shaanxi, Tibet, Xinjiang e Yunnan) mentre sono in numero minore le province interessate da One Road (Fujian, Guangdong, Hainan, Shanghai e Zhejiang).

La Figura 3 mostra la convergenza β , che per ciascuna delle 31 province cinesi mette in relazione il PIL pro capite nell’anno iniziale (il 1993, sull’asse orizzontale) con il tasso di crescita osservato negli oltre 20 anni considerati (1993-2016, sull’asse verticale). La convergenza Beta si realizza quando le aree povere crescono più velocemente di quelle ricche e, dunque, vi è una relazione inversa tra il livello iniziale del reddito e il suo tasso di crescita.

Dalla Figura 3 si nota che le 13 province toccate da One Belt (evidenziate in verde nel diagramma) nel 1993 erano tra le più povere, e – salvo poche eccezioni (Chongqing, Inner Mongolia e Shaanxi) – non

hanno nei decenni successivi conseguito tassi di crescita superiori alla media e quindi non sono riuscite a ridurre sufficientemente le distanze con le province più ricche. Diversa è la situazione per le 5 province interessate da One Road (evidenziate in rosso) dove si immagina si potranno consolidare i risultati economici già avviati grazie alle infrastrutture portuali e non solo.

Figura 3: Convergenza b del prodotto provinciale lordo (1993-2016)



Fonte: calcoli nostri su dati NBS

Tuttavia, la BRI non si limita a progetti di trasporto di merci sia attraverso la cintura terrestre che per la via marittima, ma comprende anche un forte impegno nell'area digitale. È quindi probabile che anche le province non esplicitamente citate trarranno importanti ricadute da quello che nel 2017 il presidente Xi Jinping ha indicato come "il progetto del secolo".

L'investimento in infrastrutture è funzionale ad un potenziamento *in primis* del commercio internazionale che, specialmente dal momento dell'accesso della Cina nel WTO, ha giocato un ruolo decisivo nel favorire alti tassi di crescita e nel sostenerli tanto a lungo. Tuttavia è nelle produzioni più innovative che la Cina ripone le maggiori speranze di diventare una superpotenza tecnologica e conquistare un posto centrale nello scacchiere mondiale. La robotica, i veicoli a guida autonoma, l'intelligenza artificiale, l'ingegneria genetica, fino all'esplorazione dello spazio e alla messa in orbita di satelliti cinesi che presiedano alla connessione dei vari dispositivi, non sono attività necessariamente localizzate lungo la via della seta, ma da questo imponente investimento possono trarre sostegno.

Se tutto andrà come previsto la BRI cambierà gli equilibri economici e politici mondiali. Tuttavia, non è ancora chiaro quanto questo esito possa dipendere anche dal comportamento di paesi terzi, sia da quelli partecipanti, in Asia e in Europa che da quello degli esclusi, ad esempio gli Stati Uniti.

Il presidente Xi Jinping ha più volte sottolineato il carattere virtuoso e pacifico della BRI e il rispetto reciproco e l'amicizia su cui si fondano le relazioni internazionali tra i paesi coinvolti. È tuttavia inutile nascondersi che l'attuazione di questo disegno ci consegnerà un mondo in cui la geografia politica e la mappa del potere saranno profondamente diverse dall'ordine internazionale centrato sull'Occidente.