

Il piano. Il presidente Xi Jinping presenta domani il maxi progetto di investimenti in un "blocco" di 64 Paesi. Porti, strade, un oleodotto: infrastrutture che attraverseranno tutta l'Asia. Con un impatto anche sull'Italia

La nuova Via della seta da 650 miliardi Pechino lancia il suo ordine mondiale

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
ANGELO AQUARO

PECHINO. Anche Marco Polo, nel suo piccolo, se lo domandò: "Come il Grande Kane conquistò il reame"? Il Gran Khan di oggi si chiama Xi Jinping, adesso come ieri il leader mondiale "più possente d'averi e di gente". Ma stavolta altro che milione: 140 miliardi di budget iniziali, 650 miliardi che in 5 anni finiranno investiti in almeno 62 paesi. Ecco a voi i segreti della Belt and Road Initiative, il super summit che da domani vedrà sfilare qui a Pechino una trentina tra capi di Stato e di governo, compreso Paolo Gentiloni: in rappresentanza dei 64 paesi che seguiranno la Cina sulla nuova via della Seta, ma anche degli altri 48 — come l'Italia — che pure non iscritti a questo "blocco" partecipano al progetto che coinvolge almeno 112 nazioni. Ma di che si tratta davvero? E che ci fa, per esempio, la Corea del Nord sull'antica strada tracciata dal nostro Polo?

La bulimia propagandistica cinese continua a sfornare nomi su nomi. Nuova Via della Seta. Obor, cioè One Belt One Road: una cintura una strada. Bri, cioè Belt and Road Initiative. Ma l'i-

dea è semplicissima: la costruzione di un sistema di infrastrutture che leghi la Cina al resto del mondo. La prima volta che se ne parla è il 7 settembre del 2013, il luogo è Astana, Kazakistan, ed è qui che Xi Jinping, eletto da appena sei mesi, pone la prima pietra. «Shaanxi, la mia provincia, si trova proprio all'inizio della Via della Seta», dice, rievocando il viaggio di 2100 anni prima di un dignitario cinese lì nell'Asia centrale. «E oggi, riandando al passato, posso quasi sentire i campanacci del cammello echeggiare qui tra i monti».

Ne ha fatta di strada quel cammello: anche grazie ai 40 miliardi di dollari che Pechino ha investito. Occhio: il 2013 è anche l'anno del lancio di Aiiib, l'Asian Infrastructure Investment Bank, che con 100 miliardi di dollari di capitalizzazione è l'altra cassaforte dei carovanieri di oggi. E che si fa con tutti questi soldi? I cinque più grandi progetti tra i tanti che i cinesi hanno già messo a punto sono tutti da favola. Il treno che parte da Xian e arriva via Rotterdam a Londra. Il corridoio pachistano con il porto di Gwadar. La ferrovia che collega la Cina con l'Iran. L'oleodotto dell'Asia Centrale. Il centro di smistamento di

Khorgos ribattezzato la Nuova Dubai: proprio lì nel Kazakistan dove la via della seta rinacque.

E l'Italia? Per la sua storia sarebbe la candidata naturale a raccogliere le ricchezze dell'Asia e rilanciarle in Europa. I cinesi, però, si sono comprati il porto del Pireo, anche se in tutte le loro mappe Venezia compare sempre: sperando che prima o poi diventi qualcosa di più dello specchietto da depliant. Certo non ci sono solo i porti: con 43 miliardi di esportazioni l'Italia è il quinto partner in Europa della Cina, che da noi ha investito 12 miliardi di dollari: Pirelli, Inter e Milan comprese. E poi mettersi in viaggio sulla nuova via della seta conviene: proprio nei giorni del meeting la Cassa Depositi e Prestiti lancia con China Development Bank il primo fondo comune, da 100 milioni di dollari, destinato alle piccole e medie imprese.

Certo: Xi Jinping l'ha detto a Davos che mentre Donald Trump pensa all'America First, prima all'America, la Cina è pronta a prenderne il posto alla guida della globalizzazione. Gli Usa proprio ieri, annunciando che manderanno perfino loro una delegazione al supermeeting, hanno siglato una piccola pace commer-

ciale, primo frutto del "piano dei cento giorni" attrezzato da The Donald e il nuovo Mao a Mar-a-Lago: dalle carni alle credit card passando per la biotecnologia via libera all'export americano in cambio di una maggiore attenzione verso «gli investimenti diretti di compagnie cinesi». Per il presidente Usa è un voltafaccia dopo il viso duro mostrato in campagna elettorale: ma si sa che in questo momento si concede (quasi) tutto a Pechino che sta cercando di contenere l'atomica di Kim Jong-un. Per il Dragone è un ulteriore riconoscimento del nuovo ordine cinese. Ma non sarà allora che anche questa via della seta, questo gigantesco piano Marshall made in China, è solo il proseguimento della guerra (per l'egemonia) con altri mezzi? «C'è un detto cinese che dice: discutiamo dei problemi invece che della teoria. Ed è chiaro che la cooperazione economica incrocia la geopolitica», dice a Repubblica Zheng Liansheng, economista dell'Accademia di scienze sociali e esponente del think thank Pangoal. «Ma i nostri cari partner occidentali hanno forse un meccanismo migliore per promuovere la cooperazione internazionale?». E no: di Marco Polo, nel suo piccolo, non ne abbiamo più.

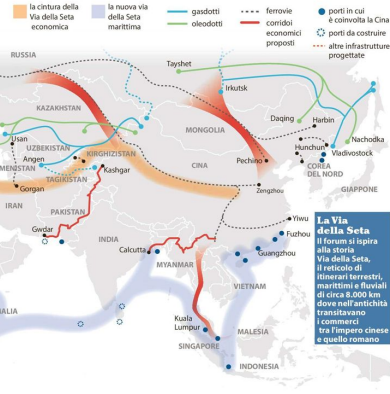
E intanto arriva un accordo commerciale con gli Usa: banche, carne e biotecnologia

Il nuovo ordine mondiale cinese

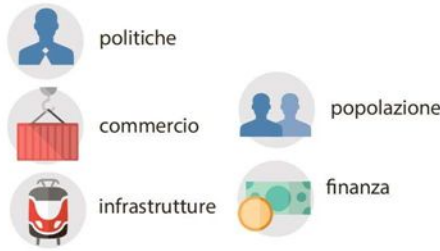
Il forum

Domani si apre a Pechino il forum "Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road" ("la cintura economica della Via della seta e la Via della seta marittima del XXI secolo") detto "Belt and Road". Per gli analisti è una sorta di nuovo "Piano Marshall" cinese.

Obiettivi
Il forum punta a costruire inanzitutto grandi infrastrutture che colleghino l'Asia ed Africa ed Europa e dunque costruire cinque nuovi "collegamenti" tra i paesi partecipanti attraverso:



Peso: 74%



I partecipanti

65 paesi sulla Via della Seta (Cina più 64)

Altri **48**, tra cui tutti i maggiori Paesi europei, Italia inclusa, che partecipano in varia maniera

Le cifre

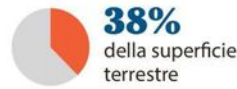
40 miliardi
fondo iniziale

100 miliardi
capitalizzazione della AIIB,
Asian Infrastructure
Investment Bank

130 miliardi all'anno
previsione di spesa cinese
per i prossimi cinque anni
nei paesi partecipanti

Fonte: Banca mondiale

I progetti del piano Belt & Road coinvolgono



Peso: 74%