

Via della Seta, Pechino stanziava 78 miliardi di dollari

Alla ricerca di una posizione economica e politica ancora più influente a livello globale, la Cina scommette sulla Nuova via della seta ed investe 78 miliardi per la connettività euroasiatica. ▶ pagina 8

Rotte globali. Il presidente Xi Jinping mette sul piatto 78 miliardi di dollari per rafforzare il progetto

Da Pechino nuove risorse alla Via della Seta

Rita Fatiguso

PECHINO. Dal nostro corrispondente

Un nuovo ordine globale economico (e, come spera Xi Jinping, anche politicamente influente) potrà scaturire dal testo finale, in 16 punti, frutto del Forum One Belt One Road al quale hanno preso parte 29 Capi Stato e di Governo presenti (e blindati) ieri a Yanqi Lake, la località a un'ora e mezza da Pechino.

Sul piatto la Cina mette un consistente pacchetto di nuove risorse, 78 miliardi di dollari di finanziamenti, di cui 14,5 in dote al Silk Road Fund, il private equity della Banca centrale al servizio di progetti per favorire la connettività eurasiatica e, dall'Eurasia, all'Africa, fino, in un prossimo futuro, anche in America Latina. Ben 43 i miliardi da investire in yuan all'estero, e tra tutte, forse, è questa la scommessa più difficile. Senza dimenticare i 100 miliardi della Banca Asiatica d'investimento per le infrastrutture (Aiib) che sabato scorso ha raggiunto i 77 membri aderenti (l'Italia è il 12° Paese aderente con una quota relativamente alta

pari al 2,58%).

La spinta propulsiva totale di questo fiume di denaro sarebbe pari a 113 miliardi, ma quel che è certo è che questa manovra a tutto campo fortemente voluta da Xi Jinping ha ricevuto ieri l'avallo di grandi alleati della Cina, tra cui il presidente russo Vladimir Putin e quello turco Recep Tayyip Erdogan, ma anche delle istituzioni mondiali, in primis l'Onu, con il nuovo segretario generale Antonio Gutierrez che si è speso apertamente in favore di questa svolta neoglobal cinese.

Comunque la si veda, la necessità di sondare le proprie potenzialità rispetto a questa strategia vale per tutti i Paesi attraversati dall'Obor.

Ieri il premier Paolo Gentiloni ha sottolineato come sia «necessario cogliere tutte le opportunità di questa nuova piattaforma». Oggi, con gli incontri ad altissimo livello, il premier Li Keqiang e, a pranzo, il presidente Xi Jinping, l'Italia si troverà ad affrontare un giro di boa determinante.

Le opportunità possono cogliersi già paesi dell'Asia Centrale, i 65 paesi coinvolti in Obor assorbono il 27% del-

l'export italiano nel mondo e sono Paesi con elevati margini di crescita.

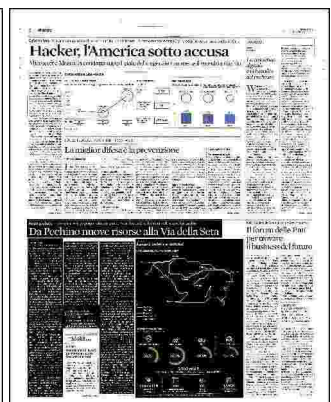
Tuttavia nel Mediterraneo la Cina ha definito la sua strategia marittima investendo sul porto del Pireo in Grecia, hub logistico per accedere al mercato europeo. Nel 2016, il parlamento greco ha ceduto il 67% del porto del Pireo all'azienda cinese Cosco Shipping in cambio di 368,5 milioni: da circa 500 mila container l'anno, oggi il porto greco è già passato a 3,1 milioni, con la previsione di raddoppiare. L'Italia dovrà davvero farsi valere per valorizzare i suoi porti.

Per Paolo Gentiloni quella dei porti è un'opzione importante. Tecnicamente, la linea ferroviaria che collega la Cina all'Europa e che termina a Duisburg, Amburgo e Rotterdam, impiega circa 14 giorni di viaggio, quasi la metà del tempo impiegato via mare. Però il maggior costo del trasporto ferroviario è dimostrato anche dal primo treno che, a gennaio, è partito da Londra ed è arrivato a Yiwu, sulla costa orientale cinese: tre settimane, e un costo più che doppio rispetto a quello via mare.

Il settore logistico-portuale italiano è composto da un cluster di 160 mila aziende dal valore stimato di circa 220 miliardi di euro, un primo tentativo di inserirsi nel progetto lo si sta facendo tramite la North Adriatic Port Association (Napa), di cui fanno parte i porti di Venezia, Ravenna, Trieste, Capodistria (Slovenia) e Rijeka (Fiume, Croazia). L'associazione ha iniziato a lavorare su un progetto al largo di Venezia per creare una piattaforma offshore plurimodale con la capacità di ricevere navi con portate elevate, provenienti da Suez. Il progetto, da 2,2 miliardi, finanziato in parte con fondi pubblici (350 milioni stanziati dal governo italiano), permetterà di movimentare tra i 1,8 e 3 milioni di TEU ogni anno (oggi il totale dei porti italiani movimentava 6 milioni di TEU all'anno) e permetterebbe all'Adriatico di offrire un punto d'accesso al mercato tedesco più diretto rispetto a quello del competitor greco, in linea però con gli standard internazionali di efficienza. L'Obor che vuol creare connessioni, finisce per scatenare la competizione (positiva) tra paesi.

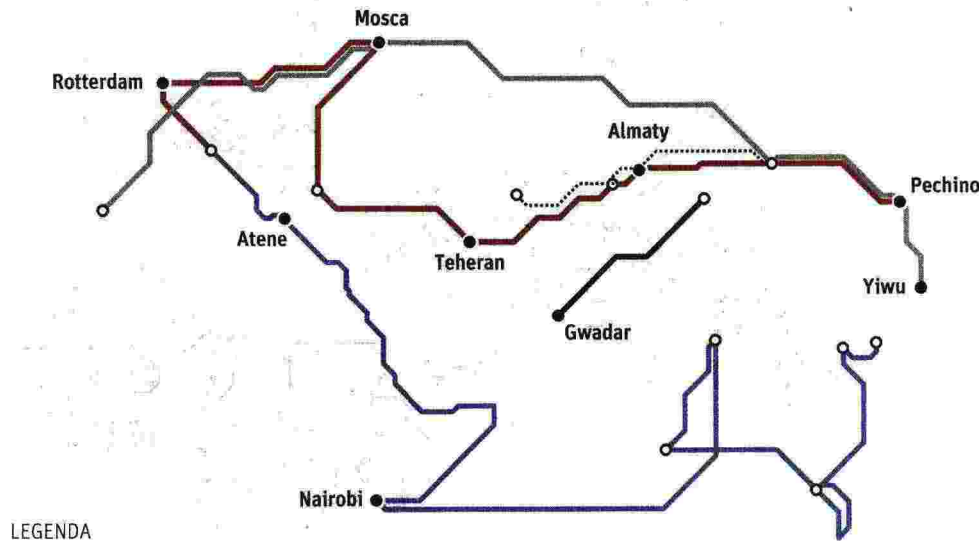
LA SFIDA PER L'ITALIA

Il nostro Paese è chiamato a una profonda riorganizzazione del proprio sistema portuale per essere hub logistico nel Mediterraneo



Il progetto One belt one road (Obor)

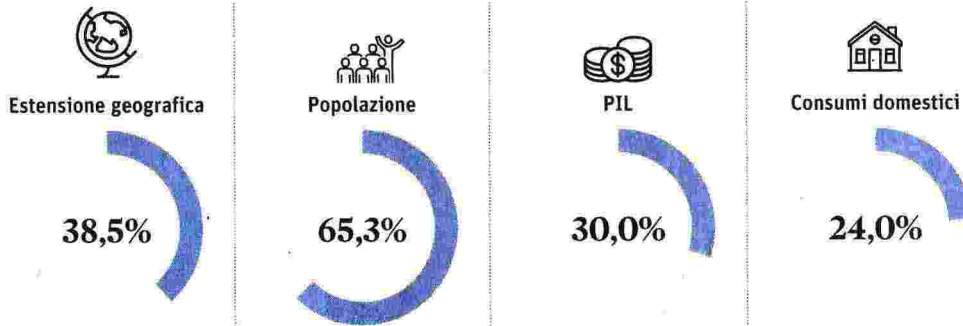
IL PERCORSO DELLA NUOVA VIA DELLA SETA



- LEGENDA
- Via terra
 - Via mare
 - Ferrovia
 - Cina-Pakistan
 - ⋯ Cina-Pakistan

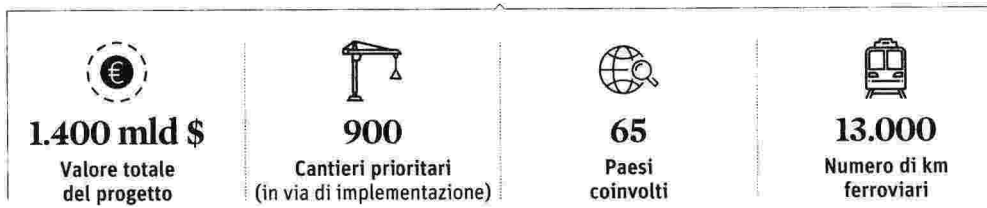
UN PROGETTO DA RECORD

Dati in % del totale mondiale



2.500 mld \$

Crescita potenziale del commercio cinese in 10 anni grazie ad Obor



Fonte: elaborazione Sace su dati Economist.com - Fung Business Intelligence Centre, Banca Mondiale