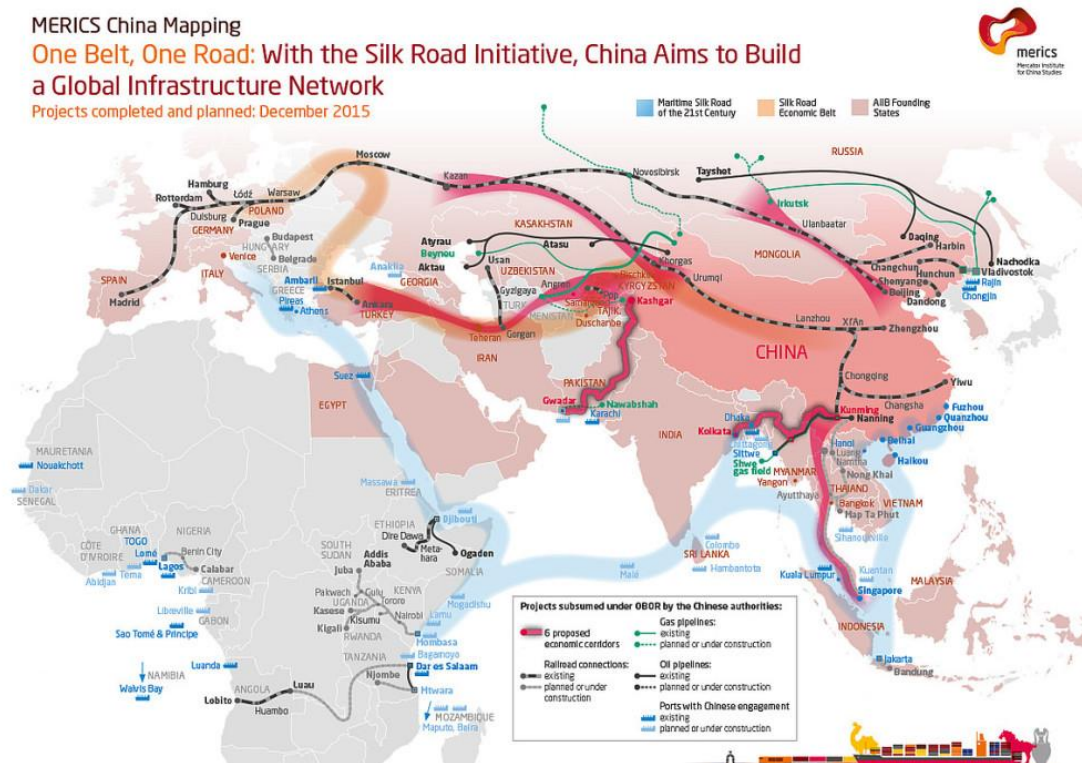


## La Nuova Via della Seta e l'interconnessione geopolitica globale del XXI Secolo

### Il concetto strategico della Nuova Via della Seta

#### La One Belt, One Road (OBOR) Initiative

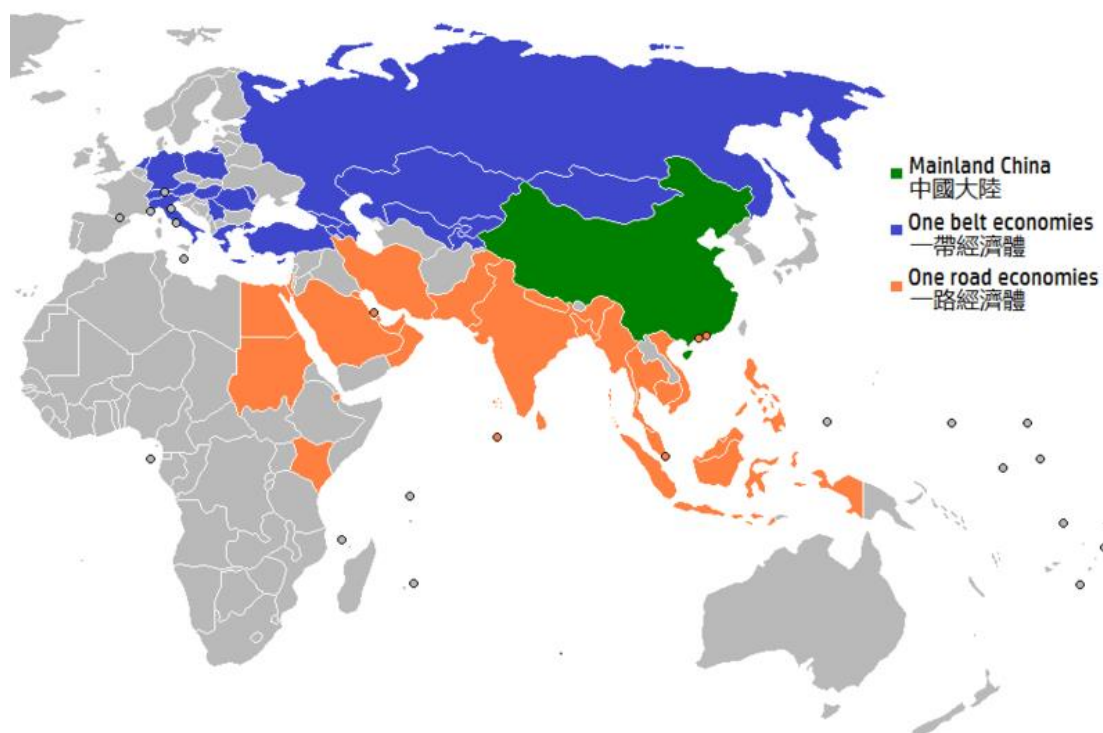


La Nuova Via della Seta – One Belt, One Road (OBOR)<sup>1</sup> – è un’iniziativa strategica della Cina per il miglioramento dei collegamenti infrastrutturali e della cooperazione economica tra i Paesi dell’Eurasia e dell’Africa. Comprende direttrici terrestri, ferroviarie e marittime. La strategia dell’OBOR mira a promuovere il ruolo della Cina nelle relazioni globali, favorendo i flussi d’investimento internazionali e gli sbocchi commerciali per le produzioni cinesi. Oggi gli investimenti diretti della Cina nei Paesi coinvolti nella Via della Seta sono aumentati del 38,6%.

Le imprese cinesi hanno già siglato più di cinquanta accordi di cooperazione economica nei Paesi coinvolti, con la creazione di un indotto di circa settantamila posti di lavoro locali. Durante i primi otto mesi del 2016 gli scambi commerciali tra la Cina e i Paesi partner dell’OBOR hanno superato i seicento miliardi di dollari pari al 26% del volume totale del commercio estero cinese. Si stima che per il 2020 la Cina dovrebbe esportare lungo l’asse della B&R beni e servizi per circa 780 miliardi di dollari e importarne per un ammontare pari a 573,6 miliardi di dollari.

1 La One Belt, One Road (OBOR) è costituita da una “cintura economica terrestre della Via della Seta” e da una “rotta marittima della Via della Seta del XXI Secolo”.

Cina, Eurasia e Africa



Quando, tra settembre e ottobre del 2013, il Presidente cinese *Xi Jinping*<sup>2</sup> visitò l'Asia centrale e il Sud-Est asiatico, colse l'opportunità per proporre di costruire insieme la Nuova Via della Seta.

La *Belt & Road Initiative*, che tocca e coinvolge più di sessantacinque Paesi lungo il suo percorso, è la più ambiziosa iniziativa infrastrutturale del mondo oggi e un punto di svolta per lo sviluppo dell'Africa. L'obiettivo essenziale dell'OBOR è di tracciare una dinamica rete infrastrutturale globale (Global Infrastructure Network), diversificando l'economia cinese, così da migliorare la stabilità politica di un rafforzato nuovo ordine globale multipolare.

Lo sviluppo marittimo dell'iniziativa cinese invece si concentrerà sulla costruzione congiunta di vie di trasporto marittimo sicure ed efficienti, che collegheranno i principali porti marittimi lungo la SREB e la MSR. La rotta marittima della *Via della Seta del XXI Secolo* (世紀海上丝绸之路) si concentrerà su due percorsi: il primo andrà dalle città costiere cinesi, via Mar Cinese Meridionale e poi attraverso l'Oceano Indiano, fino a raggiungere l'Europa, mentre il secondo percorso partirà sempre dalle città costiere della Cina, per spingersi, attraversato il Mar Cinese Meridionale, fino all'Oceano Pacifico Meridionale. La rotta marittima della Via della Seta del XXI Secolo (MSR) si riferisce in realtà a un *filo-di-perle* ovvero, nell'ottica cinese, un'ottimizzazione delle rotte marittime già esistenti e contemporaneamente una serie d'investimenti per rendere i tanti porti situati lungo l'asse del litorale dell'Oceano Indiano Orientale in grado di far attraccare navi di grande tonnellaggio (porti in acque profonde), in maniera tale da creare gli opportuni incamminamenti marittimi delle merci cinesi, aumentando di conseguenza la capacità d'esportazione per le aziende di Pechino.

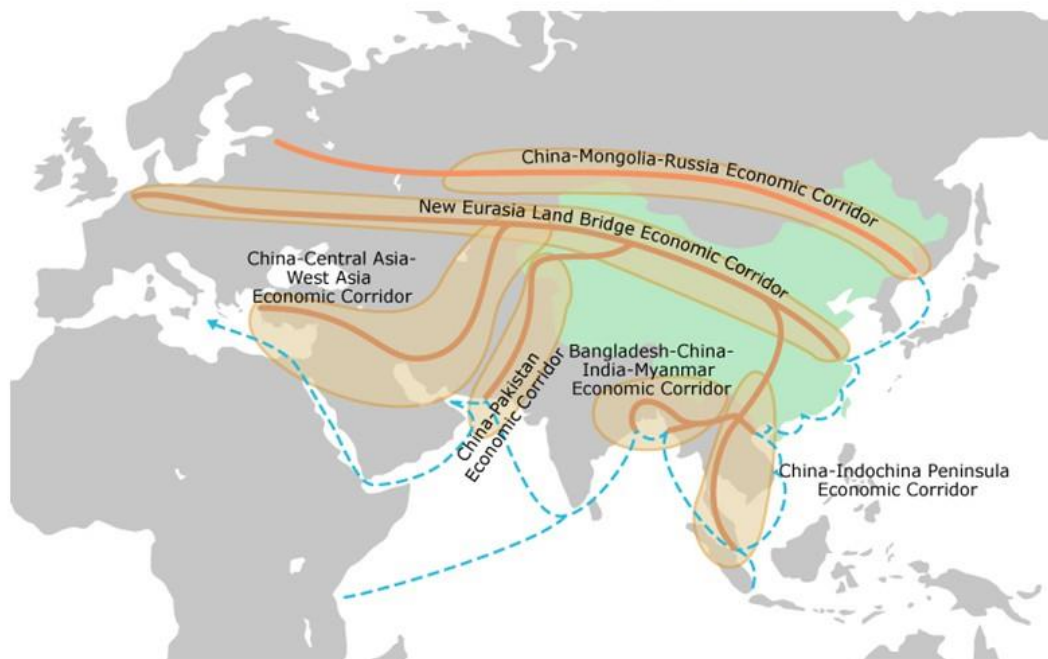
2 Il Presidente *Xi Jinping* e il Premier *Li Keqiang* hanno visitato oltre venti Stati, al fine di raccogliere il più ampio consenso verso l'OBOR.

Per la via terrestre invece la B&R sarà articolata secondo i seguenti *Sei Corridoi* economici: Cina-Mongolia-Russia; Nuovo Ponte terrestre euroasiatico; Cina-Asia Centrale-Asia occidentale; Cina-Pakistan; Bangladesh-Cina-India-Birmania; Cina- penisola indocinese. Lo sviluppo terrestre della strategia cinese si concentrerà sulla costruzione congiunta di un “ponte terrestre euroasiatico” e sullo sviluppo dei già citati corridoi economici, sfruttando vie di trasporto internazionali, basandosi sulle città principali lungo la SREB e la MSR, anche grazie alla realizzazione di una serie di parchi industriali, da intendersi quali piattaforme di cooperazione economica.

In termini di sviluppo economico interno la Nuova Via della Seta amplificherà il potenziale di quattro regioni cinesi. Le regioni nordoccidentali e quelle nordorientali: la provincia di *Xinjiang*; la regione meridionale: la provincia di *Guangxi*, in modo da collegarvi la cintura economica terrestre della Via della Seta con la rotta marittima della Via della Seta del XXI Secolo; le regioni costiere, *Hong Kong*, *Macao* e *Taiwan*, così da far diventare la provincia del *Fujian* una zona centrale della rotta marittima; la costruzione dei rispettivi porti delle città costiere di *Shanghai*, *Tianjin*, *Ningbo-Zhoushan*, *Guangzhou*, *Shenzhen*, *Zhanjiang*, *Shantou*, *Qingdao*, *Yantai*, *Dalian*, *Fuzhou*, *Xiamen*, *Quanzhou*, *Haikou* e *Sanya*; le regioni interne con la provincia della *Mongolia*.

### I Sei Corridoi Economici

**The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa**



Gli investimenti esteri cinesi (*outbound investment*) furono avviati per la prima volta verso la fine degli Anni Novanta, allorché Pechino intraprese la cosiddetta *Go Out Policy*, altrimenti nota con il nome di *Go Global Policy*, che selettivamente incentivava gli investimenti all'estero con la finalità di acquisire risorse naturali, quote di mercato estere, tecnologie straniere e di promuovere alcuni marchi cinesi a livello planetario (*Global Brand*).

Le cinque aree di cooperazione perseguite dalla strategia cinese della B&R sono il coordinamento delle politiche di sviluppo; la creazione di reti infrastrutturali e di servizi; il rafforzamento degli investimenti e delle relazioni commerciali; il consolidamento della cooperazione finanziaria; l'approfondimento degli scambi culturali. Prendiamo spunto da un documento del Governo cinese del marzo 2015 di particolare rilevanza strategica, ossia la *Visione e le azioni di concerto per la*

costruzione della cintura economica terrestre della Via della Seta e della rotta marittima della Via della Seta del XXI Secolo. Lo spirito della Via della Seta è un patrimonio storico e culturale condiviso da tutti i Paesi del mondo, simboleggiando la comunicazione e la cooperazione tra l'Oriente e l'Occidente. Infatti l'OBOR è ispirata a tre principi: *la pace e la cooperazione; l'apertura e l'inclusività; l'apprendimento reciproco e il mutuo vantaggio*. La Nuova Via della Seta è un progetto sistematico, che ha l'ambizione di realizzarsi attraverso una metodica azione di consultazione con i Paesi coinvolti, al fine di soddisfare gli interessi di tutti, in modo da integrare le strategie di sviluppo nei e dei Paesi ubicati lungo il suo asse geopolitico terrestre e marittimo.

In questo senso secondo Pechino occorre tenere conto del mondo multipolare, della mondializzazione dell'economia o globalizzazione economica, e della diversità culturale. Giova a tale scopo richiamare i *Cinque Principi Cinesi di Pacifica Coesistenza del 1954* e cioè: il rispetto reciproco per la propria e l'altrui sovranità e integrità territoriale; la non aggressione reciproca; la reciproca non interferenza nei rispettivi affari interni; l'uguaglianza e la cooperazione per il reciproco vantaggio; la coesistenza pacifica.

Secondo Pechino i Paesi interessati dal piano strategico hanno bisogno di migliorare le infrastrutture a livello regionale, di mettere in atto una rete sicura ed efficiente delle reti terrestri e delle vie marittime e aeree, portando la loro connettività a un livello decisamente superiore. Occorre inoltre migliorare il commercio e facilitare gli investimenti, per mezzo di una rete di aree di libero scambio che soddisfino gli standard richiesti. A tale scopo sarà necessario promuovere le seguenti linee guida: *una politica di coordinamento; servizi per la connettività; liberalizzazione del commercio; integrazione finanziaria; politiche per l'avvicinamento delle popolazioni; cooperazione bilaterale e multilaterale a livello regionale e sub-regionale*. Quanto alla *politica di coordinamento* si rende necessario promuovere la cooperazione intergovernativa, costruire un meccanismo intergovernativo multilivello per lo scambio e la comunicazione sulle politiche macro, allargare gli interessi comuni, rafforzare la fiducia politica reciproca e raggiungere un nuovo consenso di cooperazione. A proposito dei *servizi per la connettività* si rileva l'opportunità della costruzione di passaggi internazionali, tali da formare una rete infrastrutturale che colleghi tutte le sub-regioni asiatiche, così da mettere gradualmente in comunicazione diretta Asia, Europa e Africa, sulla base del rispetto delle rispettive sovranità e preoccupazioni per la propria sicurezza. È necessario accelerare la costruzione delle infrastrutture portuali, costruire efficienti canali di trasporto terracquei, e far progredire la cooperazione interportuale. Perciò bisogna aumentare tanto le rotte marittime quanto il numero dei viaggi mediante il rafforzamento della logistica marittima, senza dimenticare la rilevanza del miglioramento delle infrastrutture per l'aviazione. Oltre a ciò serve garantire la sicurezza delle *pipeline* – oleodotti e gasdotti – e delle altre vie di trasporto, costruendo reti di fornitura elettrica e, pervenire alla creazione di una Via della Seta delle Informazioni.

Si rendono altresì necessarie la progettazione e l'installazione non soltanto di reti in fibra ottica transfrontaliere, ma anche di cavi ottici sottomarini transcontinentali. Allo stesso tempo ci si concentrerà sul miglioramento delle reti spaziali e satellitari per l'informazione, così da incrementare gli scambi d'informazioni e la cooperazione in tale ambito. Per quanto attiene alla *liberalizzazione del commercio* Pechino mira a migliorare gli investimenti e a facilitare gli scambi commerciali in assoluto, rimuovendo le barriere commerciali per la creazione di un ambiente che faciliti il business al massimo, aprendo zone di libero scambio, sviluppando l'e-commerce e altri modelli di business innovativi oltre a consolidare ed espandere il commercio convenzionale.

In questa direzione vanno tutte quelle iniziative mirate a promuovere la cooperazione nell'agricoltura, nella pesca, nelle tecnologie per la desalinizzazione, nell'ingegneria oceanica, nella biofarmaceutica marina, nelle industrie di protezione ambientale, nel turismo marino e in altri settori.

La Cina ha lo scopo di costruire parchi industriali, zone di cooperazione economica e commerciale oltremare e transfrontaliere, e distretti industriali, in maniera tale da assicurare un ambiente economico consono lungo tutto il diramarsi della Nuova Via della Seta. Perciò invita le aziende straniere a investire in Cina e quelle cinesi a partecipare alla realizzazione delle opere infrastrutturali lungo la Belt and Road. Del resto l'*integrazione finanziaria* è propedeutica all'attivazione della *Banca Asiatica d'Investimento per le Infrastrutture* (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB), della *Nuova Banca BRICS per lo Sviluppo* (BRICS New Development Bank - NDB), e a condurre le negoziazioni tra le parti per la creazione dell'*Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai* (Shanghai Cooperation Organization – SCO), un'istituzione finanziaria in grado di emettere obbligazioni nella valuta locale – il *Renminbi (RMB)*<sup>3</sup> – in Cina. Per far avvicinare popolazioni tra loro ancora culturalmente lontane, Pechino ha pensato bene di promuovere ampi scambi culturali e accademici, fra il personale impiegato a ogni livello, tra i media, i giovani e le donne, nel mondo del volontariato, in modo tale da ottenere il sostegno pubblico in un contesto di rinnovata cooperazione bilaterale e multilaterale. A tale scopo la Cina offre diecimila borse di studio ogni anno rivolte agli studenti dei Paesi della Nuova Via della Seta. In merito alla *cooperazione bilaterale e multilaterale a livello regionale e sub-regionale* la Cina vuole valorizzare il ruolo dei meccanismi di cooperazione multilaterale esistenti e futuri, come l'*Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai (SCO)*, l'*Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico più la Cina (ASEAN 10 + 1)*, la *Cooperazione Economica Asiatico-Pacifica (APEC)*, l'*Asia-Europe Meeting (ASEM)*, l'*Asia Cooperation Dialogue (ACD)*, la *Conferenza sull'Interazione e le Misure di Rafforzamento della Fiducia in Asia (CICA)*, il *Forum di Cooperazione Cina-Stati Arabi (CASC)*, il *Dialogo Strategico Cina-Consiglio di Cooperazione del Golfo*, la *Cooperazione Economica della Grande Sub-regione del Mekong (GMS)*, la *Cooperazione Economica Regionale dell'Asia centrale (CAREC)*, l'*Expo Internazionale della Cultura della Via della Seta (Dunhuang)*, il *Festival Internazionale del Cinema della Via della Seta* e la *Fiera Internazionale del Libro della Via della Seta*. In ultimo Pechino ha proposto l'istituzione di un Vertice internazionale sulla Nuova Via della Seta.

### **La rete dei porti, delle ferrovie e dei corsi d'acqua africani**

Per quanto riguarda l'Africa, un ex economista della Banca Mondiale e professore dell'Università di Pechino, *Justin Lin*, ritiene che l'OBOR si evolverà in "*One Belt, One Road, and One Continent*". Infatti, la Cina ha già ufficialmente promesso all'Unione Africana di voler costruire una rete di trasporto completa, impegnandosi anche a migliorare le capacità di produzione dell'energia. Secondo la Banca Mondiale a tale scopo bisogna tenere in considerazione un fabbisogno finanziario di circa quaranta miliardi di dollari annui, cui ne vanno aggiunti altrettanti per la manutenzione e l'efficientamento degli impianti esistenti; si tratta di un ammontare che equivale a circa il 12 per cento del PIL dell'Africa con un deficit di circa 35 miliardi di dollari.

Il legame storico più diretto della Cina con l'Africa si riferisce alle spedizioni del XV, che raggiunsero la costa orientale africana, in particolare un'area che fa parte del Kenya moderno, il quale è al centro dell'iniziativa B&R per quanto riguarda il continente africano, per cui svolgerà il ruolo di centro di smistamento logistico per la costa orientale africana. Inoltre l'importante ruolo

---

3 Per l'internazionalizzazione della propria valuta, il *Renminbi (RMB)*, la Cina sta firmando accordi valutari con un numero sempre maggiore di Paesi e Organismi africani. Ad esempio poco tempo fa il *Mercato Comune dell'Africa Orientale e Meridionale (COMESA)* ha accettato di includere il RMB tra le sue divise ufficiali. La moneta cinese è sempre più ampiamente adoperata in *Mongolia, Kazakistan, Uzbekistan, Vietnam e Thailandia*. È di conseguenza plausibile che nel lungo periodo la valuta cinese dominerà il mercato lungo la Via della Seta a discapito di quelle locali, come lascerebbe presumere ad esempio la partecipazione di fondi sovrani, di fondi d'investimento azionari e di fondi privati nella realizzazione degli scopi dell'OBOR.



economico ricoperto nella regione dell’Africa Orientale e la posizione geografica del Kenya, con il porto di Mombasa, lo rendono assai interessante per il progetto strategico cinese.

Il piano d’investimenti di Pechino prevede il miglioramento dei collegamenti fra i porti della costa orientale con gli Stati interni privi di sbocchi sul mare, tra cui l’*Uganda*, il *Sud Sudan*, il *Rwanda* e il *Burundi*, cosicché la loro interconnessione infrastrutturale sia messa nelle condizioni di sprigionare il suo enorme potenziale commerciale. Pertanto, sebbene “landlocked”, il *Rwanda* diventerà comunque il polo logistico per la regione dei Grandi Laghi. Analogamente a luglio 2016 la *Tanzania* ha ottenuto un prestito di 7,6 miliardi di dollari dall’*Export-Import Bank of China* (China Exim Bank) per la costruzione di un corridoio ferroviario che la collegherà con Uganda, Rwanda, Burundi e Congo.

### La rete ferroviaria dell’Africa Orientale

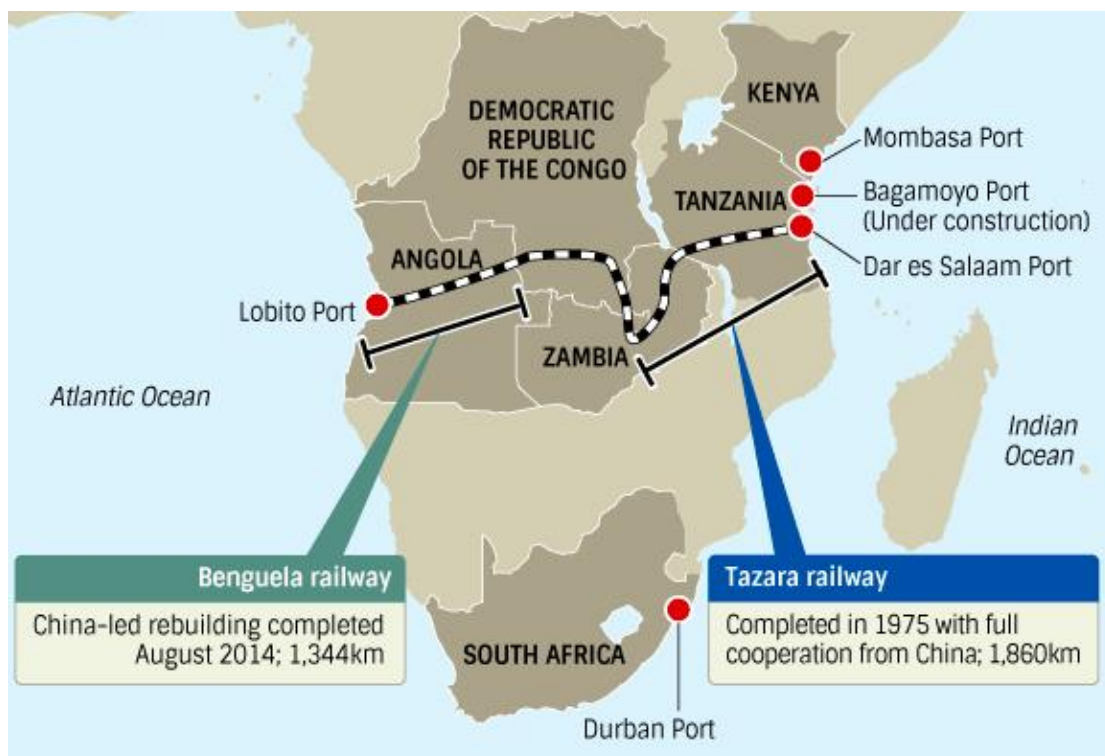


Fonte: *The Economist*

È stata inaugurata a novembre 2016 la nuova ferrovia (750 chilometri) che collega Addis Abeba a Gibuti. Il progetto, costato 3,4 miliardi di dollari, è stato finanziato dall’Exim Bank cinese e costruito dalla *China Railway Group* e dalla *China Civil Engineering Construction*. Le fermate del treno sono a *Mieso*, *Dire Dawa* e *Dewele*.

Questo percorso è solo la prima tratta di un piano più vasto di cinquemila chilometri di rete ferroviaria, che l'Etiopia immagina di terminare entro il 2020, collegandola al Kenya, al Sudan e al Sud Sudan. In realtà mettere in diretto collegamento le capitali del Kenya e dell'Etiopia sarà determinante, dal momento che la rete ferroviaria dell'Africa Orientale raggiunge i porti settentrionali del *Lago Vittoria*, i quali possono fungere da terminali per le future vie navigabili interne trans-africane. Un'opzione di grande interesse per Pechino è rendere navigabile il tratto che va dalla foce del Fiume Congo nell'Oceano Atlantico al Lago Tanganica e al Lago Vittoria. Il *Lago Vittoria* si trova nelle immediate vicinanze delle sorgenti del *Lago Tanganica*, che a sua volta s'immette nel *Fiume Congo*, alcune sezioni del quale peraltro sono già navigabili, dunque con la possibilità di rendere tutta questa rete fluviale e lacustre presto integrata e interconnessa. Inoltre la navigabilità tra Fiume Congo e Lago Tanganica ridurrebbe notevolmente la distanza di navigazione che passa per Città del Capo fino allo Stretto di Gibilterra. Una futura linea ferroviaria potrebbe collegare poi il Lago Vittoria allo *Yemen* attraverso un tunnel sottomarino che parta da Gibuti, così che le navi d'alto mare possano trasportare container con carichi di merci di priorità inferiore da e per il porto di Mombasa, laddove i treni coprirebbero la tratta interna fra i porti del Lago Vittoria e Mombasa. Rispetto al trasporto marittimo quello su rotaia, per la sua maggiore velocità, sarebbe in generale destinato al trasporto di merci prioritarie, addirittura consentendo di mettere in collegamento il Lago Vittoria con *Teheran*. Esiste la possibilità di avvicinare per mezzo dello sviluppo di questa rete ferroviaria l'Africa Centrale e l'Africa Occidentale con il Medio Oriente e con l'Estremo Oriente fino alla Cina.

*L'interconnessione dell'OBOR fra l'Oceano Indiano e l'Oceano Atlantico attraverso l'Africa Centrale e Meridionale*



Il tentativo della Nuova Via della Seta cinese di allestire una rete ferroviaria e logistica panafricana di ampia portata ebbe un precedente negli Anni Settanta.

Si tratta dell'*Autorità della Ferrovia Tanzania-Zambia (TAZARA)*<sup>4</sup>, nota anche come *Tazara Railway* o *Uhuru Railway* oppure *Tanzam Railway*. Costruita tra il 1970 e il 1975, collegava il porto di Dar es Salaam, la capitale della Tanzania sull'Oceano Indiano, con la città di *Kapiri Mposhi* in Zambia, dove si concentrano ingenti giacimenti di rame. Anche se ormai quasi del tutto in disuso, la ferrovia TAZARA rimase per decenni il tratto ferroviario più lungo di tutta l'Africa Sub-Sahariana, pari a 1.860 chilometri. Tuttavia nel 2016 l'Ambasciatore cinese in Tanzania ha dichiarato che presto verrà ristrutturata e resa nuovamente operativa.

L'insufficienza e l'inadeguatezza delle infrastrutture portuali africane e i lunghi tempi d'attesa per le navi a largo continuano a ostacolare la produttività del settore marittimo africano. In questo senso è auspicabile l'integrazione degli investimenti cinesi con la *Strategia Marittima Integrata Africana 2050 (AIMS)*. Di seguito sono elencati i porti<sup>5</sup> strategici in acque profonde dei Paesi africani, che vanno ancora costruiti o ammodernati secondo la dottrina della rotta marittima della Via della Seta del XXI Secolo. Africa Orientale: Gibuti, Kenya (Lamu e Mombasa), Tanzania (Bagamoyo)<sup>6</sup>; Africa Settentrionale: Tunisia (Biserta); Africa Occidentale: Togo, Ghana, Senegal; Africa Centrale: Camerun (Kirbi)<sup>7</sup>, Gabon; Africa Australe: Namibia (Walvis Bay)<sup>8</sup>. L'*Autorità Portuale della Tanzania* ha recentemente annunciato l'avvenuta approvazione di un progetto di dieci miliardi di dollari per la costruzione del nuovo porto di *Bagamoyo* attraverso un apposito finanziamento cinese. Situato a circa sessanta chilometri a nord di Dar es Salaam, Bagamoyo, una volta completato, sarà il più grande porto dell'Africa, in quanto capace di movimentare venti volte di più i carichi attualmente gestiti dal porto di Dar es Salaam. Sarà collegato alla rete ferroviaria di TAZARA, accanto alla quale sarà costruita una rete autostradale parallela. Bagamoyo sarà un hub strategico, in grado di mettere in comunicazione parecchi Stati africani, tra cui *Mozambico, Malawi, Zambia, Repubblica Democratica del Congo, Burundi, Rwanda, Uganda, Kenya, Sud Sudan, Comore, Madagascar e Seychelles*. Parte integrante del progetto Bagamoyo sarà la realizzazione di una *Zona per lo Sviluppo delle Esportazioni (EDZ)* che includerà la costruzione di una città industriale.

Per il versante atlantico *Walvis Bay* in Namibia diventerà la seconda base navale militare cinese in Africa dopo quella di Gibuti<sup>9</sup>.

---

4 Cfr. <http://tazarasite.com/>

5 La Nuova Via della Seta prevede anche progetti di efficientamento dei seguenti porti africani: Dakar (Senegal), Dar es Salaam (Tanzania), Gibuti, Libreville (Gabon), Maputo (Mozambico), Tema (Ghana).

6 Infra.

7 Il *Porto di Kirbi* (Camerun) l'unico porto in acque profonde dell'Africa Centrale, la cui costruzione è stata finanziata per 675 milioni di dollari dalla Export-Import Bank of China.

8 Infra.

9 Per conseguire lo scopo di trasformare il Porto di Gibuti in un terminale strategico di trasbordo, la Cina ha mobilitato seicento milioni di dollari.



Walvis Bay in Namibia



Walvis Bay, ubicata nell'Oceano Atlantico, sarà una delle tante basi che verranno impiantate nei Paesi dell'Oceano Indiano, come Gibuti, Kenya, Tanzania, Mozambico, Madagascar e Seychelles, per consentire alla Cina il pattugliamento del commercio marittimo internazionale e delle rotte militari.

**Analisi, valutazioni e previsioni**

La Cina con la *Belt and Road Initiative* spera di realizzare una strategia omnicomprensiva per l'integrazione infrastrutturale e l'ottimizzazione logistica delle principali vie del commercio internazionale, in grado di porla al di sopra delle parti come un *primus inter pares*. È un'ambizione comprensibile e un processo inevitabile per un Paese, dalla cui economia dipendono sempre più tutte le altre nel mondo globalizzato. Ciò sarà ancor più vero, se l'implementazione della Nuova Via della Seta avrà davvero successo, malgrado i molti ostacoli di natura tecnica e al tempo stesso politica che si presenteranno.

A causa dell'enorme ritardo infrastrutturale che grava sulle sue spalle, tuttavia l'Africa potrà solo avvantaggiarsi della buona riuscita di questo piano cinese, che le consentirà in sintesi di modernizzare le proprie economie. La natura difensiva della politica cinese si sta evolvendo in linea con l'esigenza che ogni potenza ha di proteggere i propri interessi economici all'estero. Seguendo l'esempio della Cina in Africa, nell'Atlantico Meridionale e nel Golfo di Guinea, anche Washington potrebbe costruire una propria base militare a Walvis Bay in Namibia e, sulla falsariga di quanto già accaduto a Gibuti, presto anche altri Stati potrebbero farlo. Le Forze Armate cinesi stanno progressivamente allargando la propria funzione di difesa dei confini nazionali, integrandola con la creazione di una capacità di proiezione della forza in linea con l'espansione degli interessi cinesi all'estero.