Lorenzo Termine

La Belt and Road Initiative, dieci anni dopo

Introduzione

Il terzo forum della *Belt and Road Initiative* (BRI) si è concluso il 18 ottobre scorso, in coincidenza con il decimo anniversario del celebre discorso tenuto da Xi Jinping ad Astana quando nel 2013 menzionò per la prima volta la visione di "Una cintura, una via". Nonostante le pesanti sfide derivanti da conflitti, pandemie, crisi del debito globale e problemi economici interni, nel corso del BRI Summit Xi Jinping ha ribadito l'impegno della Cina nell'iniziativa, lanciando una nuova ondata di finanziamenti internazionali in modo più sostenibile ma in una scala ridotta rispetto al passato.

La storia recente di BRI

Se al primo forum del 2017 parteciparono 30 Capi di Stato e di Governo – tra cui anche l'allora premier Paolo Gentiloni - e l'edizione successiva del 2019 vide 37 partecipanti, quest'anno, nonostante la celebrazione del decimo anniversario, solo 23 Capi di Stato e di Governo hanno partecipato insieme al Segretario Generale delle Nazioni Unite, António Guteress. I Paesi dell'Unione Europea sono stati scarsamente rappresentati, con solo Viktor Orban a presenziare, mentre altri Paesi hanno inviato ambasciatori e funzionari, sottolineando una certa distanza dal progetto cinese. Tuttavia, la BRI gode ancora di buona salute, con un forte sostegno soprattutto da parte dei Paesi del Sud del mondo, fornendo legittimità quantomeno retorica alla auto-rappresentazione di Pechino come leader del *Global South*.

I partecipanti al forum hanno rivelato dove la BRI riscuote maggiori consensi governativi, in particolare in Pakistan, Indonesia, Sri Lanka, Africa e, in misura minore, in Sud America. La partecipazione del Segretario Generale delle Nazioni Unite, António Guterres, ha enfatizzato il potenziale della BRI nel costruire infrastrutture moderne, pulite e sostenibili, trasformando le sfide infrastrutturali in opportunità. La presenza del Presidente russo Vladimir Putin ha rafforzato il rapporto con la Cina e promosso la cooperazione nella rotta del Mare del Nord.

A conclusione del summit, Xi Jinping ha delineato otto passi per una cooperazione di alta qualità nella BRI, concentrando gli sforzi su sviluppo infrastrutturale, commercio elettronico, sostenibilità, innovazione scientifica e tecnologica, dialogo culturale, cooperazione multilaterale e integrità. Questi passi mirano a rafforzare la posizione globale della Cina nel secondo decennio di vita della BRI.

Tuttavia, la cerimonia e la retorica impiegate da Xi difficilmente nascondono il reale stato di salute del progetto BRI.

Dal punto di vista infrastrutturale, ad esempio, uno dei principali megaprogetti di BRI nonché suo "fiore all'occhiello" è il Corridoio Economico Cina-Pakistan (CPEC), un corridoio di 3.000 chilometri che va dalla città cinese dell'estremo ovest di Kashgar alla città portuale pakistana di Gwadar. Il CPEC comprende una gamma diversificata di progetti infrastrutturali tra cui autostrade, ferrovie, condutture e cavi ottici, ma gran parte degli investimenti pianificati per il CPEC sono andati a progetti energetici come le centrali elettriche. Zheng Shanjie, presidente della Commissione nazionale cinese per lo sviluppo e la riforma, ha sottolineato come il CPEC sia "un anello importante nella catena più ampia dell'iniziativa Belt and Road e consentirebbe la possibilità di una strada marittima del 21° secolo". Ciononostante, il CPEC[1] non è stato immune a un importante rallentamento dei lavori a causa delle difficoltà finanziarie del Pakistan, dell'instabilità della sua politica interna e dalla minaccia di attacchi terroristici sia contro i progetti BRI che contro i cittadini

[1] Si veda https://bit.ly/46UxbeA.

cinesi nel Paese. Per quanto riguarda le tensioni locali da parte della comunità beluci, si veda l'ondata di proteste seguite nell'ottobre 2019 alla decisione del Primo Ministro pakistano Imran Khan di adottare misure controverse che elargivano esenzioni fiscali per la *Chinese Overseas Ports Holding Company* di proprietà statale, che gestisce i progetti CPEC a Gwadar. Il nuovo aeroporto internazionale di Gwadar che avrebbe dovuto essere completato entro 2023 è stato invece posticipato al 2024. Allo stesso modo, il piano per creare la *Gwadar Free Zone for Progress* è stato bloccato.

Non è chiaro ancora quale possa essere l'impatto della guerra in Ucraina nonché del conflitto in Israele sulla tenuta del progetto BRI. Sicuramente, nonostante alcune eccezioni, la reazione dei Paesi europei all'allineamento russo-cinese ha chiuso una parte della finestra strategica che Pechino contava di avere per far avanzare BRI nell'Europa centro-orientale. È il caso, ad esempio, delle mire cinesi sul terminale ferroviario di Duisburg che dovranno essere rimandate a data da definire per via della riduzione del traffico merci che a partire dalla Cina passa in Russia per arrivare in Europa.[2] D'altronde, la rotta mediorientale che passa prima per l'Asia centrale e poi per il Caucaso meridionale potrebbe soffrire anche del conflitto per il Nagorno Karabakh nonché dell'allargamento delle tensioni israelo-palestinesi.

Dal punto di vista finanziario, a partire dal 2016, i prestiti di due banche cruciali per la BRI - EXIM e CDB – verso i Paesi del Sud del mondo hanno iniziato a diminuire, con esborsi sempre minori ogni anno tra il 2017 e il 2023[3]. L'aumento delle insolvenze del debito tra molti dei Paesi più poveri del mondo, alcuni dei quali avevano debiti insostenibili con Pechino, ha giocato sicuramente un ruolo. Le rogne finanziarie hanno iniziato a superare i vantaggi politici degli accordi a cui la Cina aspirava. L'annuncio in concomitanza con il summit di fine ottobre per cui la Cina spera di concedere nuovi prestiti ai paesi BRI attraverso la *China EXIM Bank* e la CDB rappresenta quindi un importante sviluppo.

Conclusioni

L'avanzamento di *Belt and Road* mostra alcune importanti battute d'arresto, sia infrastrutturali sia finanziarie. Dieci anni dopo il progetto, dunque, non sembra tanto più di successo di quando è stato lanciato. Tuttavia, alcuni analisti[4] ammoniscono che non bisognerebbe misurare lo stato di salute di BRI sulla base di un semplice parametro di *Return on Investment*. Invece, i progetti BRI dovrebbero essere misurati in base al loro contributo agli obiettivi strategici più ampi di Pechino. L'interesse cinese sarebbe di "cartolarizzare i suoi legami economici con il resto del mondo" dovuto alla paura di Pechino "di ulteriori restrizioni sulle esportazioni nei mercati chiave". Allo stesso modo, Pechino teme di perdere l'accesso a input essenziali come energia, minerali e cibo, molti dei quali forniti da Stati Uniti, Canada, Australia e altri rivali. In questo senso, uno degli obiettivi chiave della BRI era e continua ad essere di cementare i legami economici della Cina con una moltitudine di partner alternativi agli Stati Uniti e ai loro alleati.

---

2 Si veda https://bit.ly/3smhkqk.

3 Si vedano ad esempio i dati del progetto "Chinese Loans to Africa Database" della Boston University: https://bit.ly/463QTmN.

4 Si veda https://bit.ly/3SpsB3C.