

L'intervento

Europa e Asia più vicine Affrettiamoci a percorrere le «Nuove vie della seta»

di **Andrea Goldstein**

Tra i temi di cui hanno parlato in Cina i presidenti Mattarella e Xi Jinping durante la visita di Stato della settimana scorsa, nessuno è probabilmente tanto importante quanto le «nuove vie della seta». Annunciato da Xi nel settembre 2013, si tratta di un progetto estremamente ambizioso per collegare la Cina all'Asia Meridionale e Centrale, all'Europa e all'Africa, aprendo nuove vie di comunicazione via mare (definite in cinese *dai* - cintura) e via terra (*lu* - strada). Da qui il nome cinese di *yi dai yi lu* e

l'espressione inglese One Belt One Road (Obor) Initiative.

Insieme all'Unione Economica Euroasiatica, una grande unione doganale a guida e regia russa che ambisce a includere Paesi che fino a poco tempo fa guardavano a un ingresso nella Ue che pare sempre più improbabile, Obor costituisce un passo importante verso la sempre più inevitabile integrazione economica tra Europa e Asia. Un fenomeno che nel medio-lungo presenta enormi opportunità per l'Italia (e l'Emilia-Romagna più in particolare), ma anche alcune sfide.

La parte più ambiziosa di Obor è la costruzione o il potenziamento di infrastrutture di trasporto terrestre e di logistica, che dalla Cina occidentale (la parte meno sviluppata della seconda economia al mondo) attraversano gli Stan centro-asiatici (Kazakhstan, Turkmenistan, Tagikistan e Uzbekistan) per poi dirigersi verso il Pakistan, la Turchia, oppure l'Europa.

continua a pagina 15

L'intervento

Europa e Asia più vicine: affrettiamoci a percorrere le «Nuove vie della seta»

SEGUE DALLA PRIMA

Gli altri, Polonia, Germania e Olanda in primis, se ne sono già accorti. La scelta di Lodz in Polonia come punto di arrivo di una delle linee di collegamento ferroviario Cina-Europa (operativa fin dal 2013, ma destinata a crescere ulteriormente), per esempio, è parte di Obor, così come l'impegno delle ferrovie tedesche verso l'Est.

Alle vie di terra si affianca la costruzione o l'acquisizione di porti lungo una catena che va dal Pakistan all'Africa Orientale, al Canale di Suez e alla Grecia (dove la cinese Cosco ha comprato il porto del Pireo). I cinesi stanno discutendo con Spagna (punto di arrivo della ferrovia Madrid-Yiwu), Germania e Olanda, i cui porti movimentano ancora gran parte dei containers in viaggio tra Europa e Asia Orientale. Alcuni por-

ti italiani, soprattutto nell'Alto Adriatico, potrebbero fungere da terminale alternativo a quelli del Nord Europa e al Pireo, ma occorre muoversi celermente (anche perché quando si tratta di negoziare con investitori cinesi, Slovenia, Croazia e persino Montenegro non stanno certo con le mani in tasca).

Pechino ha anche l'intenzione di indirizzare il proprio surplus produttivo, che non riesce a essere assorbito internamente, verso nuovi mercati e opere infrastrutturali. Entrando necessariamente in concorrenza con l'Europa e l'Italia, che ha enorme capacità tecnologica nella costruzione di grandi infrastrutture (si pensi alle dighe, ma anche alle gallerie o agli ospedali), ma sconta la debolezza atavica del Sistema Paese e la modesta dimensione delle imprese nazionali di ingegneria civile. In prospettiva potrebbe pesare anche il ritardo nel par-

tecipare alle attività dell'Asian Infrastructure Investment Bank (di cui l'Italia è sì membro, ma senza nessuna posizione di rilievo nel Consiglio, nel management o nell'International Advisory Panel, a differenza di Francia, Germania, Regno Unito e persino Svezia).

Ma non vale certo la pena di concentrarsi solo sui rischi: ogni miglioramento nelle connessioni (i tempi di viaggio via terra sono più che dimezzati rispetto ai collegamenti marittimi lungo l'Oceano Indiano) apre soprattutto nuove opportunità di commerciare e investire in aree del mondo in precedenza meno servite, come l'Asia Centrale. L'Italia può sicuramente giocare la sua parte, come dimostra il boom dell'export verso gli Stan nei primi 10 mesi del 2016 — +29%, pur da una base ancora modesta (appena 1,15 miliardi nel 2015). Come Roma, neanche Obor verrà costruita in un giorno. Occorre però affrettarsi.

Andrea Goldstein

Managing director Nomisma

© RIPRODUZIONE RISERVATA

