



CSCC - Centro Studi sulla Cina Contemporanea

La Belt and Road in Asia Centrale, quali opportunità di cooperazione?

- L'aumento dell'influenza di Pechino nella regione mira ad aprire nuovi canali e rotte sul percorso di cooperazione Cina - Europa e diversificare le fonti di approvvigionamento energetico
- Per inserirsi nei progetti, le imprese dovranno approfondire quegli aspetti che oggi sfuggono a un'adeguata conoscenza. Sarà indispensabile acquisire informazioni dirette sulle controparti
- L'Europa potrebbe - se riuscisse a mettere in campo una strategia unitaria - investire nella collaborazione commerciale, sviluppare le infrastrutture locali e rafforzare il settore logistico
- Sia per la sua rilevanza strategica che per gli investimenti previsti, il China Pakistan Economic Corridor (CPEK) deve considerarsi uno dei progetti più importanti dell'intera Iniziativa

INTRODUZIONE

Le tematiche analizzate in questo policy paper sono collegate a tre dibattiti in corso in Italia e in ambito europeo, dove si fa mostra – quasi sempre in termini cosmetici – di lavorare per una politica estera comune (in particolare nella Direzione Generale DG Relex). Verranno a questo riguardo rilevati quelli che dovrebbero essere gli interessi dell'Italia in relazione alla Belt and Road Initiative (Bri) e si farà conto della relativa discussione in sede Ue alla luce dei principali progetti della Commissione Ue in Asia Centrale, vale a dire TRACECA, CAREC e BOMCA.

È rilevante a tal fine prendere atto dei rapidi cambiamenti in corso in questa strategica regione, del contesto economico, delle riforme che si profilano nella gestione degli scambi transfrontalieri (in riferimento alle criticità emerse, legate al crollo dell'Unione Sovietica, alla nascita delle nuove repubbliche centro-asiatiche e all'influenza degli attori esterni). La discussione in sede europea – priva di una visione unitaria – sarà incentrata sugli aspetti di natura geopolitica, sulle prospettive economiche e sui progetti infrastrutturali di possibile attuazione. Va detto innanzitutto che gli osservatori non sembrano concordi nel valutare i benefici che la Bri potrebbe assicurare all'Unione Europea nel suo complesso, e nemmeno ai singoli paesi membri, se si escludono quelli meglio organizzati e integra-

ti con l'Europa Orientale e i territori centroasiatici, in particolare la Germania e i suoi satelliti, che possono fare affidamento su ampie risorse umane e industriali, in ragione dei benefici derivanti dall'attuale sbilanciata gestione dell'euro, di cui gli altri paesi Ue non dispongono. Alcuni analisti giungono persino a considerare la Bri un rischio per l'Europa più che un'opportunità, una piattaforma politica che Pechino potrebbe utilizzare per rafforzare la cooperazione con i paesi dell'Europa centro-orientale del Gruppo "16+1" (di cui fanno parte undici membri dell'Ue) a danno degli interessi unitari del continente europeo, e in fin dei conti a discapito della stessa strategia di quel mondo multipolare per il quale si batte la Repubblica Popolare Cinese. Altri osservatori sono meno pessimisti e ravvisano nella Bri grandi opportunità potenziali, specie per le imprese del settore delle infrastrutture avanzate, della logistica, del turismo e del recupero del patrimonio culturale.

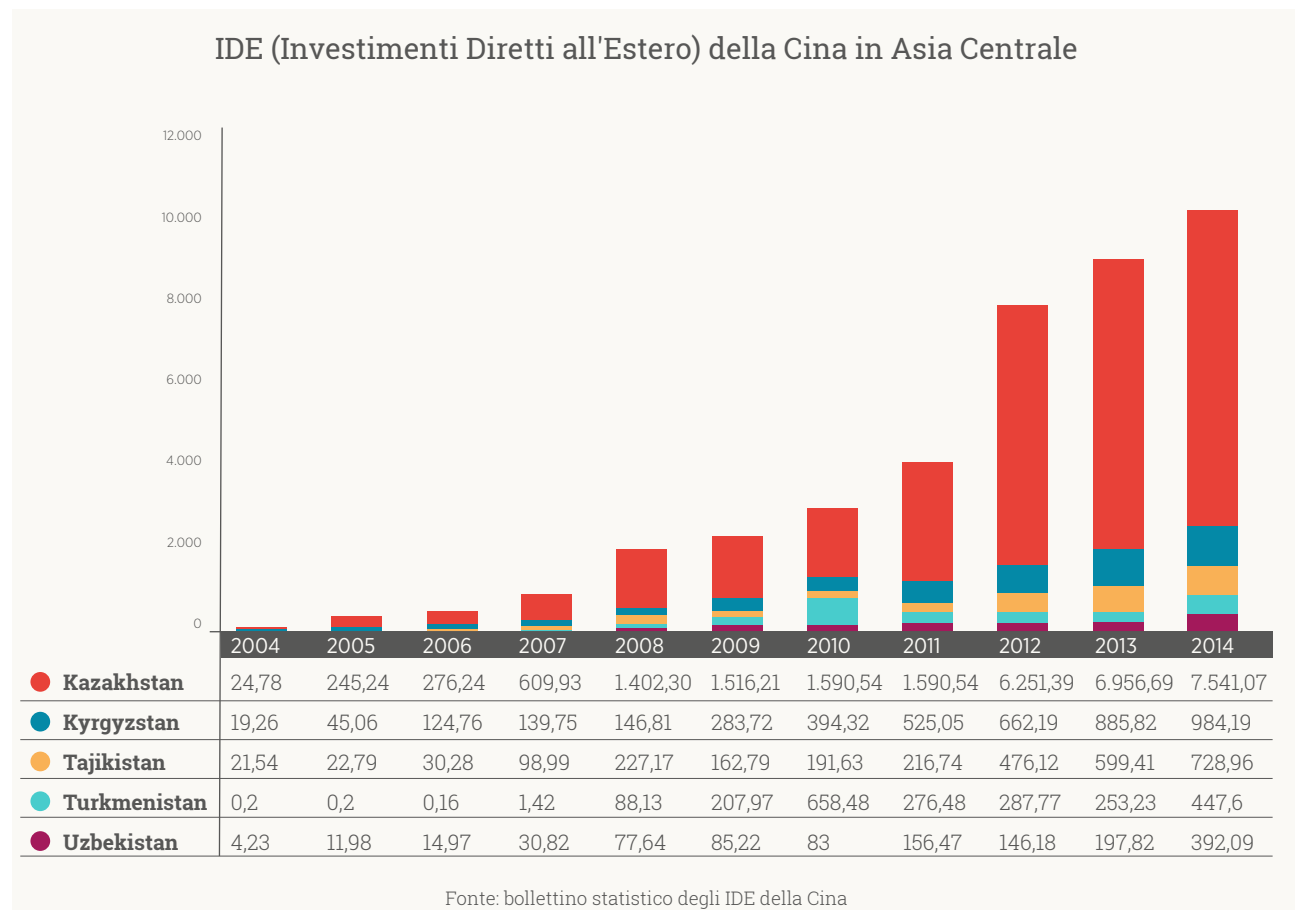
GLI OBIETTIVI DI PECHINO NELL'AREA EX-SOVIETICA

In centro Asia, gli interessi cinesi in ambito Bri sono volti a raggiungere i risultati seguenti:

- aprire nuovi canali di cooperazione e nuove rotte logistiche sul percorso di cooperazione Cina – Europa;
 - avviare nuovi meccanismi con i paesi islamici della cosiddetta Regione di Turbolenza del Medio Oriente;
 - rafforzare la cooperazione contro il terrorismo, anche oltre il quadro di collaborazione previsto in seno alla Shanghai Cooperation Organization;
 - consolidare le aree di confine tra il Xinjiang, regione della Cina a prevalenza musulmana uigura, e i territori centro-asiatici, ampliando la collaborazione transfrontaliera sotto il profilo economico e della sicurezza;
 - facilitare l'accesso ai mercati della regione e diversificare le fonti di approvvigionamento energetico.
- Uno degli obiettivi di medio periodo di Pechino nei riguardi di paesi della regione è quello di ampliare quanto più possibile l'area di libero scambio. Nel frattempo il governo cinese ha incaricato le imprese di Stato di acquisire attività produttive e terreni, in particolare in Kazakhstan, Kyrgyzstan e Tajikistan, sfruttando il basso costo del lavoro e promuovendo uno sviluppo economico che possa integrarsi quanto più possibile alla catena del valore dell'economia della Cina.



Negli intenti di Pechino, la Bri dovrebbe diventare un moltiplicatore di opportunità di business in ogni ambito e un'occasione per accelerare strategie e politiche convergenti. In Asia Centrale, l'Unione Europea non ha dato sinora mostra di voler giocare una partita importante, che tenga conto degli interessi di tutti i paesi membri. Essa persegue - senza un eccessivo investimento politico o economico - una scontata politica di cooperazione intergovernativa e di tutela dei confini. L'impatto europeo dunque, sotto il profilo economico o di sicurezza, resta minimo. Tale approccio dimissionario trova le sue ragioni in una debolezza di intenti unitari e di rispetto di un'equa ripartizione dei benefici attesi tra tutti i paesi membri, e in una passiva accettazione della visione imperiale americana che vede nella Russia il nemico da contrastare e possibilmente isolare, una visione che l'Europa subisce contro i suoi stessi interessi strategici. Ecco dunque una delle ragioni per le quali le risorse economiche e umane investite a livello europeo, non molte per la verità, hanno prodotto risultati poco soddisfacenti. Le menzionate preoccupazioni in termini di stabilità dei confini e gli interessi nella promozione del commercio transfrontaliero sono anche alla base dell'atteggiamento della Cina nei riguardi di tali paesi. Pechino incoraggia il processo di riforme (che traduce come apertura dei mercati) nei paesi centroasiatici. A tale proposito la Bri è concepita come uno strumento per aprire spazi e opportunità che la miope visione



europea non sembra voler sfruttare. L'Europa potrebbe - se riuscisse a mettere in campo una strategia unitaria - investire nella collaborazione commerciale, con benefici per i paesi membri e quelli centroasiatici,

sviluppare le infrastrutture locali e rafforzare il settore logistico, tra cui il transito di treni merci e persino, un giorno, quelli ad alta velocità, con il coinvolgimento e forti cointeressenze dei paesi intermedi.

La strategia cinese ha ben presenti i dividendi derivanti dall'apertura di una forte collaborazione politica ed economica in un'area fondamentale per i destini del mondo, e lavora dunque - tenendo conto dei suoi interessi - all'abbattimento delle barriere tariffarie e non tariffarie, per agevolare la circolazione di beni e servizi tra Asia Centrale, Europa e Asia Orientale. Come conseguenza, si può prevedere, la geografia economica della regione assumerà negli anni a venire una conformazione più integrata proprio in ragione dei collegamenti che verranno realizzati con i progetti Bri. Tra i paesi che in tale visione assumeranno un forte rilievo insieme politico ed economico vanno annoverati l'India e il Pakistan.

LE COMPLESSITÀ DELLE PARTNERSHIP STRATEGICHE

Per iniziare occorre riconoscere che per le imprese italiane la prospettiva di entrare in partnership con aziende cinesi e attori centroasiatici sui progetti in ambito Bri risulta problematica. Innanzitutto è a tutti nota la tradizionale resistenza delle aziende italiane - anche in ragione del loro nanismo strutturale - a trovare forme di collaborazione funzionali alle esigenze dei mercati esteri. Quando poi si tratta di seguire le procedure per partecipare a complesse gare d'appalto o altre modalità di assegnazione dei progetti Bri, la frammentazio-

ne è massima e lo spirito di cooperazione scompare del tutto.

Inoltre, le grandi imprese italiane ancora sul mercato sono poche, sebbene alcune di esse siano ancora competitive e godano di prestigio internazionale proprio nel settore infrastrutturale, il più importante in ambito Bri. Per le piccole imprese poi giungere a definire triangolazioni strategiche tra di loro e ancor più con eventuali aziende straniere è per svariate ragioni ancor più problematico. I punti critici da individuare per definire un percorso virtuoso e favorire utili alleanze devono partire dalla necessità di una profonda modifica del modus operandi del sistema delle imprese italiane, con l'indispensabile sostegno dell'amministrazione Pubblica. C'è bisogno di integrazione, professionalità, risorse umane adeguate che conoscano tecniche e luoghi dove si svolge la competizione internazionale. La strategia Bri, di straordinaria valenza nel panorama internazionale, fa affidamento su una panoplia di potenziali finanziatori: l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), il Silk Road Fund (SRF), l'Asian Development Bank (ADB), la Banca Mondiale (BM), l'European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), l'European Investment Bank (EIB), l'Exxim Bank of China, la China Development Bank, l'Agricultural Bank of China, la ICBC, la HSBC, e altre banche private cinesi e non cinesi. Va tenuto presente che la BM e l'ADB non saranno tuttavia in prima fila, a

causa dell'opposizione politica pregiudiziale da parte americana nei riguardi della Belt and Road Initiative. Inoltre, alla luce delle perplessità in termini di ritorni e, come sopra menzionato, delle pressioni di Washington sull'Europa, alle imprese europee potrebbero mancare sia il sostegno politico che risorse finanziarie per una vantaggiosa partecipazione ai progetti Bri. La Cina persegue i propri interessi cercando in silenzio di massimizzare i ritorni per le proprie aziende, impiegando lavoratori e tecnici cinesi, promuovendo i prodotti made in China, e facendo ricorso parallelamente al suo crescente soft power e all'influenza politico-economica nei paesi target. Nella visione di Pechino, le imprese straniere dunque devono venir coinvolte esclusivamente se in grado di fornire quelle tecnologie e quel know how di cui il sistema economico cinese non dispone. I progetti Bri potranno ricevere crediti dalla AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) solo se commercialmente sostenibili, vale a dire in grado di produrre profitti per ripagare i debiti contratti col sistema bancario. Non si tratta dunque, di certo, di progetti a dono come qualcuno potrebbe immaginare, e nemmeno finanziati con tassi agevolati che abbiano quale primo obiettivo lo sviluppo dei paesi target. Si tratta invece di progetti che devono avere una forte valenza economica e dunque le istituzioni finanziarie italiane (ed europee) dovranno valutare attentamente tali aspetti prima di lasciarsi coinvolgere. Tuttavia, poiché i principali finanziamenti saranno assicurati da

parte cinese, direttamente (istituzioni interne) o indirettamente (banche internazionali, a partire dall'AIIB), i progetti dovranno rientrare anche tra le priorità della strategia cinese. Dunque le imprese italiane, per parteciparvi, dovranno approfondire tutti quegli aspetti che oggi sfuggono a un'adeguata conoscenza. Sarà indispensabile conoscere bene le controparti, acquisire informazioni dirette sugli aspetti nascosti della Bri, comprendere le modalità negoziali e attuative da parte cinese e locale, costruire collegamenti funzionali con idonee controparti cinesi attraverso proposte realistiche. Qualche spazio per una positiva partecipazione ai progetti Bri è ancora disponibile, ma la strada è tutt'altra che agevole. I soggetti cinesi da coinvolgere dovranno essere convinti dell'utilità tecnologica, finanziaria e politica della presenza di imprese italiane (e/o europee) nei diversi progetti, alla luce della rispettiva specializzazione e del valore aggiunto che tali aziende sono in grado di garantire.

ASPETTI PROCEDURALI E ACCESSO AL CREDITO

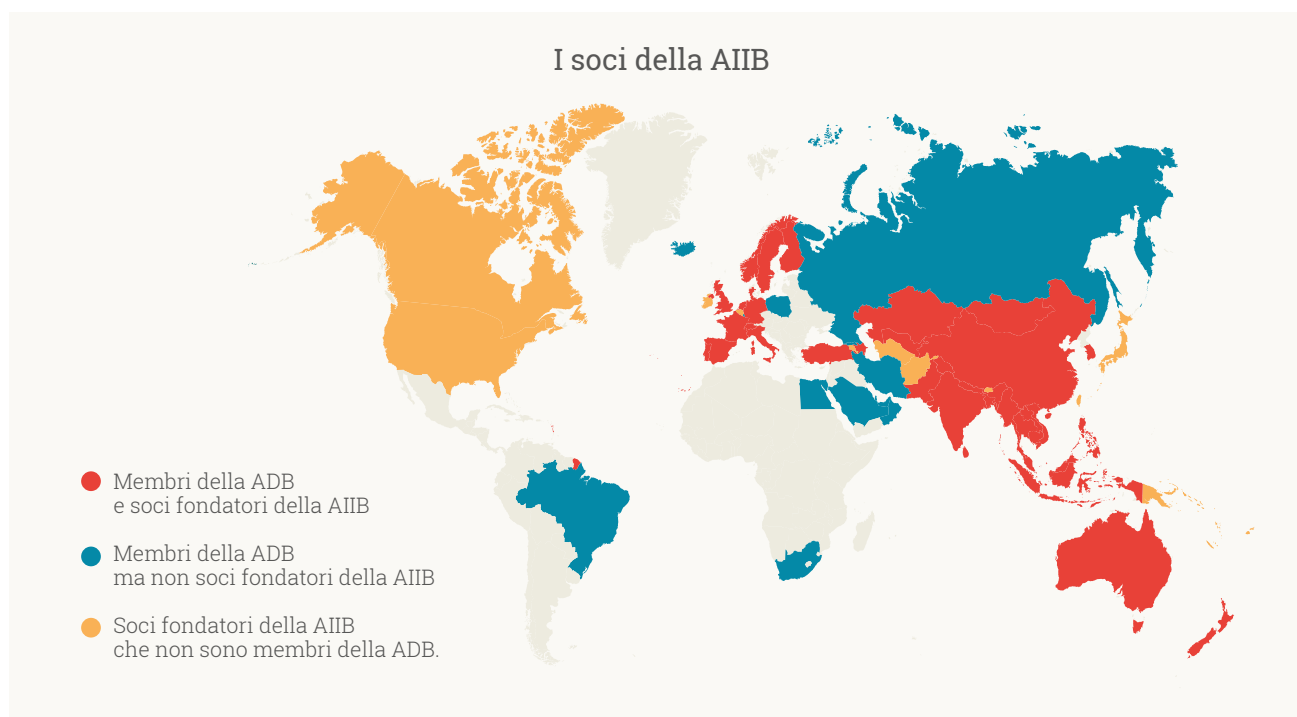
La principale istituzione multilaterale (voluta da Pechino) per sostenere finanziariamente i progetti energetici e infrastrutturali in ambito Bri è la AIIB. Di tale banca fanno attualmente parte 84 membri (tra cui l'Italia), che hanno messo a disposizione un capitale registrato

di 100 miliardi di USD. All'AIIB le agenzie di rating hanno attribuito una valutazione di tripla A. Da parte cinese la banca è gestita dal Ministero delle Finanze. Il Silk Road Fund (altro organismo deputato a finanziare i progetti Bri, con capitale solo cinese) risponde ai vertici del Partito ed è considerato da alcuni più importante dell'AIIB. Secondo alcuni, le attuali procedure di accesso ai prestiti dell'AIIB da parte di aziende straniere non sarebbero trasparenti e le aziende cinesi sarebbero favorite. Va rilevato tuttavia che gli organismi dell'AIIB sono gestiti da funzionari provenienti da diversi paesi e quelli cinesi non sono in maggioranza. D'altra parte, per sottoporre progetti all'esame degli organi della banca non esistono oggi procedure consolidate. Requisiti e documenti sono imprecisati. Non esistono nemmeno bandi trasparenti, ad eccezione di quelli pubblicati nei paesi dove i progetti saranno realizzati. L'elaborazione di procedure più lineari e la pubblicazione di bandi accurati è dunque indispensabile, e a quanto è dato sapere richiederà ancora del tempo. Per partecipare ai progetti e accedere ai finanziamenti Bri esistono oggi diversi canali procedurali. Una pre-condizione consiste nell'investire su rapporti di fiducia con operatori cinesi, proponendo investimenti congiunti che abbiano una forte valenza industriale e un adeguato sostegno finanziario. Nel mondo cinese è fondamentale la negoziazione diretta e la conoscenza reciproca che passano attraverso rapporti consolidati, che oltrepassano spesso norme o procedure formali. Essendo la Bri un

progetto lanciato da Pechino, a guida cinese e in cui i finanziamenti più ingenti dovrebbero provenire dalla Cina, è dunque fondamentale stabilire solide relazioni sia nel mondo cinese che nei paesi di attuazione dei progetti.

PRINCIPI, ATTORI E OPERATORI

In Cina il Ministero degli Affari Esteri e quello del Commercio, insieme al Consiglio di Stato, sono le istituzioni che hanno ideato e lanciato la Bri. In una serie di documenti pubblicati nel 2015 sono contenute le linee guida a cui il governo cinese intende attenersi per la realizzazione dell'iniziativa, e a cui gli operatori partecipanti devono adeguarsi. Tuttavia, la descrizione della Bri nelle sue diverse dimensioni va letta con la necessaria flessibilità, tenendo conto che le stesse autorità cinesi reputano che i suoi contorni si definiranno meglio man mano che altri attori e idee emergeranno strada facendo. I cinque principali pilastri concettuali sono i seguenti: inclusività; rapporti win-win; apertura; comunità con un destino comune; sviluppo economico e sociale. Al XIX Congresso del Partito Comunista Cinese (PCC) è stata adottata la decisione di includere la Belt and Road Initiative nello statuto del PCC, riconoscendole dunque una fortissima valenza strategica per gli interessi di politica estera e interna di tutta la nazione cinese. Gli attori principali della Bri sono al



momento le imprese di stato, alle quali la dirigenza cinese ha assegnato il compito di seguirne l'attuazione e gestirne i finanziamenti. Lasciare troppo spazio alle imprese private sarebbe per Pechino un rischio. Procedure e risultati dei progetti potrebbero sfuggire di mano, così come i ritorni attesi, mentre come effetto spill over verrà verosimilmente favorito il coinvolgimento di un indotto di imprese private al traino di quelle pubbliche. Protagonista principale della Bri sarà dunque

lo Stato cinese nelle sue diverse incarnazioni, industriali e finanziarie, anche se l'aggregarsi di altri attori nella fase attuativa dei progetti produrrà conseguenze non del tutto controllabili da parte del governo centrale.

PROGETTI/1

FERROVIA CINA-KYRGYZSTAN-UZBEKISTAN

La nuova linea ferroviaria che parte dalla città di Kashgar, nella Regione Autonoma Uigura del Xinjiang (nel Nord-Ovest della Cina), attraversa il passo di Torugart per entrare in Kirgizstan, fino alla destinazione finale, la città di Pap nell'Uzbekistan orientale, nella Valle del Ferghana. Pap è a sua volta il punto di partenza della nuova linea ferroviaria Angren-Pap, che collega la parte orientale della Valle del Ferghana con l'area di Tashkent a Ovest (società cinesi come la China Tunnel Railway Group hanno partecipato alla costruzione e prestiti di Pechino hanno coperto parte del costo totale dei lavori, corrispondente a 1,9 miliardi di USD). Lunga 450/500 chilometri, la ferrovia passerà attraverso le catene montuose della Cina Occidentale e del Kirgizstan, ad altezze tra i 2000 e i 3500 metri, che richiederanno la costruzione di circa 50 tunnel e di più di 90 ponti. L'obiettivo del progetto è potenziare gli scambi commerciali tra Cina, Kirgizstan e Uzbekistan. Il piano originario risale alla metà degli anni '90, nel tentativo di ricollegare il frammentato spazio post-sovietico. Era stato in seguito abbandonato, e i costi erano esplosi, a tal punto che nel 2011 il Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni kirgizzo aveva indicato una stima di 2,5-3 miliardi di dollari. Fonti cinesi ritengono che il budget finale finirà per raddoppiare rispetto al 2011. Nel settembre del 2016

Il governo uzbeko ha dichiarato che 104 dei 129 chilometri totali del tratto uzbeko sono stati completati. I lavori della tratta kirgisa sono poi iniziati nel dicembre 2016. I principali finanziatori di tale progetto sono: China Exim Bank, Uzbekistan Temir Yollari (Uzbekistan Railways), Uzbekistan National Reconstruction and Development Fund, Banca Mondiale. Gli interessi possono così riassumersi: accesso alla zona petrolifera di Mingbulak (la città di Pap si trova nella stessa provincia di quest'ultima, Namagan), per la quale la China National Petroleum Corp. (CNPC) ha firmato un contratto che scadrà nel 2035. La CNPC stima che in quell'area ci siano 30 milioni di tonnellate di petrolio e che il picco della produzione dovrebbe corrispondere a 4000 barili al giorno. Per il fabbisogno cinese si tratta di quantità limitate. Il giacimento petrolifero dista tuttavia meno di 500 chilometri dal confine cinese, e al momento l'unica possibilità di trasportare il petrolio da Mingbulak in Cina è la via terrestre. Anche l'Uzbekistan ha bisogno di petrolio e ha dunque interesse a sviluppare il giacimento presente in quell'area, che beneficerebbe anche della vicinanza di un complesso di raffinazione nella città di Ferghana. Nei prossimi anni, è atteso un incremento degli scambi commerciali e dell'afflusso di turisti cinesi nella Valle del Ferghana. Problematicità: il Kirgizstan è un paese con poche e malandate infrastrutture. Il governo kirgizso ha proposto un percorso che dovrebbe consentire alla ferrovia di raggiungere le comunità isolate di Al-Bashi e

Kazarman, incontrando però la resistenza delle autorità cinesi e uzbekhe, che vorrebbero mantenere il piano originario e giungere in Uzbekistan nel modo più veloce. Va ricordato che il debito pubblico del Kirgizstan ammonta a 4,1 miliardi di USD, più di 1/3 del quale è dovuto alla China Exim Bank.

PROGETTI/2 IL TRENO BAKU-TBLISI-KARS

Questa ferrovia collega la capitale dell'Azerbaijan, Baku, con quella georgiana, Tblisi, per poi proseguire verso la città della Turchia nord-orientale di Kars per 846 chilometri complessivi. Inaugurata il 30 ottobre 2017 - alla presenza del Presidente dell'Azerbaijan Ilham Aliyev, di quello turco Erdogan, del Primo Ministro georgiano Giorgi Kvirikashvili, di quello kazako Bakhytzhan Sagintayev e di quello uzbeko Abdulla Aripov - la tratta è stata costruita sulla base di un accordo tra Azerbaijan, Georgia e Turchia risalente al 2005.

Principali finanziatori: State Oil Fund of Azerbaijan, Georgian Ministry of Economic Development. Costruttori: Ozgun Construction-Celikler (parte turca), Azerbaijan's Azer Road Service (Georgia). Interessi: sfruttare l'incremento degli scambi dell'area meridionale del Caucaso con la Cina e la nuova rete infrastrut-

turale che collega e collegherà sempre meglio i paesi dell'Asia Centrale. In soli otto giorni i treni merci provenienti dalla Cina raggiungeranno la città turca di Kars, mentre entro il 2030 ci si aspetta che 17 milioni di tonnellate di merci e 3 milioni di passeggeri utilizzeranno questa nuova tratta. L'idea è quella di unire questa ferrovia con Aktau in Kazakhstan e Turkmenbashi in Turkmenistan. Questo collegamento avvicinerà Europa e Asia bypassando la Russia. Le società cinesi vorrebbero utilizzarlo per farvi transitare le loro merci.

Problematicità: la Banca Mondiale (BM), la Asian Development Bank (ADB) e la European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) non hanno supportato il progetto, perché esclude l'Armenia, che ha manifestato esplicitamente la sua contrarietà al piano.

PROGETTI/3 GASDOTTO CINA-ASIA CENTRALE

Secondo l'International Energy Agency, la domanda di gas naturale della Cina è destinata a crescere dell'8,7% in media ogni anno fino al 2022. Date le sue scarse riserve, Pechino sta cercando di diversificare le fonti di gas naturale, incrementando le forniture via terra per evitare di esporsi ai rischi del passaggio attraverso lo Stretto di Malacca, controllato dalla marina america-

na. L'attenzione di Pechino è focalizzata sull'import di gas naturale dal Turkmenistan, che dispone di riserve notevoli. Nel 2016, il 77% delle importazioni totali di gas della Cina proveniva dal Turkmenistan, attraverso il gasdotto Cina-Asia Centrale lungo 3.666 chilometri, e costato 7,4 miliardi di dollari, che parte da Jingbian (nella provincia dello Shaanxi) e attraverso Kazakistan e Uzbekistan arriva in Turkmenistan. La linea D del gasdotto che attraverserà Tajikistan e Kyrgyzstan, è per ora ferma, nonostante il segmento tagiko sia già stato costruito. Principali investitori: CNPC.

PROGETTI/4 L'INTERPORTO DI HORGOS

Zona economica speciale inaugurata nel 2011, Horgos - una piccola città di frontiera ai confini tra Xinjiang e Kazakistan - ha vissuto uno sviluppo esplosivo. Con più di 2.400 società registrate nel 2016, il PIL di questa cittadina è cresciuto del 278% dal 2015. Punto nevralgico della Belt and Road Initiative, per il momento rappresenta un polo logistico d'eccezione per i collegamenti ferroviari tra Europa e Cina. Pechino ha stanziato 4 miliardi di dollari e promesso ulteriori investimenti, mentre il Kazakistan si è impegnato ad arrivare a investirvi fino a 2,5 miliardi di dollari. Oltre a una zona economica speciale, il progetto prevede un nuovo polo economico che includerà un ae-

roporto civile, hotel di lusso, una zona di divertimenti, un'università di lingue straniere, e un enorme parco giochi. Lo ICBC rappresenta dunque un piano di sviluppo a più livelli che comprende una conurbazione di commercio, manifattura e logistica in un luogo dove prima non esisteva nulla. La zona economica speciale intende attrarre 30.000 lavoratori con le rispettive famiglie, mentre la città adiacente di Horgos dovrebbe arrivare ad ospitare 200.000 persone.

PROGETTI/5 IL PORTO DI GWADAR IN PAKISTAN

Insieme a quello di Karachi, Gwadar è il più importante porto di acque profonde del Pakistan. Nell'ambito del China-Pakistan Economic Corridor (CPEC, 62 miliardi di USD di investimenti) - progetto Bri volto a incrementare la connettività tra nord e sud del paese, e a svilupparne l'economia attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali e nel campo energetico - sviluppare il porto di Gwadar sfruttandone le potenzialità è al top dell'agenda. Il CPEC - per rilevanza strategica e investimenti - deve considerarsi uno dei progetti più importanti dell'intera iniziativa Bri. Affacciato sul Mare Arabico, ai confini con l'Iran e il porto iraniano di Shahid Beheshti nella città di Chabahar, il porto di Gwadar e l'omonima città si trovano nella provincia del Balochistan, una delle più povere del paese, dove sono



attivi movimenti indipendentisti e fondamentalisti che ne minano la stabilità. Il governo iraniano ha in progetto di mettere in comunicazione il porto di Chabahar con quello di Gwadar, con l'intento di rendere integrato l'intero territorio transfrontaliero, facilitando altresì il raggiungimento dell'Afghanistan e di altri paesi centroasiatici che non dispongono di sbocco al mare. Gwadar è un progetto integrato volto a trasformare un villaggio di 70 mila pescatori in uno hub logistico e industriale da due milioni di persone, che unisce piani di industrializzazione e sviluppo economico e sociale.

Principali investitori: China-Pak Investment Corporation (CPIC); International Engineering Corporation;

China Exim Bank; banche cinesi; Pakistan Public Sector Development Project.

Problematiche: tensioni dovute al timore che un numero ingente di cinesi – tra cui lavoratori e colletti bianchi – si stabiliscano a Gwadar, insieme a professionisti di altre nazionalità attratti nell'area dalle opportunità di lavoro. Si stima che per il 2023 la popolazione della città di Gwadar ammonterà a 2 milioni di persone, dai 70mila che vi risiedevano prima dello sviluppo del porto di acque profonde. Timori di ingerenza politica di Pechino negli affari interni del paese.

PROGETTI/6 **LA CENTRALE IDROELETTRICA DI NUREK**

Il progetto di recupero della centrale idroelettrica e della diga di Nurek nel Tajikistan occidentale vicino alla capitale Dushambe, è parte del più ampio piano di investimenti infrastrutturali della Asian Infrastructure and Investment Bank (AIIB) e ha un costo totale di 350 milioni di USD. Il 70% dell'energia elettrica totale erogata nel paese proviene proprio da questa centrale, che al momento opera a meno dell'80% della sua effettiva capacità. La prima fase del piano di modernizzazione – che prevede la riattivazione di tre generatori, la sostituzione di sei trasformatori e l'upgrading dei sistemi antisismici - è cominciata nel 2017, la se-

conda è prevista per il 2019 e il progetto verrà completato nel dicembre del 2023.

Principali finanziatori: AIIB; Eurasian Development Bank (EDB); BM; International Development Association. Costruttori: Project Development Unit, Barqi Tojik (società tajika del settore energia).

PROGETTI/7 **ENERGIA SOLARE, IL PIANO PER ASTANA**

Il progetto prevede la costruzione, la connessione alla rete di trasmissione elettrica, l'attivazione e il lancio di un grosso impianto a energia solare da 46MWp (Megawatt peak) nella regione di Karaganda in Kazakistan, a sud della capitale Astana. Obiettivo del progetto – il cui costo complessivo ammonta a 73 milioni di USD - è quello di contribuire all'espansione del settore privato e di sostenere l'ulteriore sviluppo in particolare di quello delle rinnovabili, al momento in crescita nel paese. L'impianto rappresenterà il 3% dell'energia elettrica totale generata entro il 2020, contribuirà a sostituire le centrali a carbone nel nord del paese e favorirà l'ingresso di nuovi investitori privati stranieri nel settore energetico kazako. Ci si aspetta una riduzione delle emissioni di CO2 di 72mila tonnellate all'anno. I lavori avranno inizio nel marzo del 2018. Nel maggio 2017 il governo kazako ha annunciato la

costruzione di una stazione di energia fotovoltaica da 12 MW a Shetpe, nel Kazakistan sud-orientale vicino alla costa del Mar Caspio, nella regione di Mangystau. Il progetto vede il coinvolgimento della società francese produttrice di forni industriali sottovuoto ECM Technologies in partnership con una serie di società cinesi (costo approssimativo di 20 milioni di USD). Nel 2016 la EBRD ha finanziato per 26 milioni di USD la costruzione di un impianto a energia solare a Kulan, nella regione di Zhambyl nel Kazakistan meridionale. Questi progetti rientrano in un piano governativo di sviluppo delle energie rinnovabili, nel quale il Kazakistan ("Strategy Kazakhstan 2050") sta investendo dalla fine degli anni 2000.

Costruttori: ACME Cleantech Solutions Private Limited (società indiana). Principali finanziatori: EBRD, AIIB.



CONCLUSIONI

Per partecipare alla BRI con qualche speranza di successo occorrerà investire in conoscenza. I soggetti stranieri, pubblici o privati, hanno bisogno di informazioni a tutto campo su progetti, modalità attuative, attori da coinvolgere, necessità tecnologiche e finanziarie, rapporti efficaci con enti, imprese e soggetti cinesi che saranno coinvolti.

In particolare, le nostre istituzioni dovrebbero mettere a punto una strategia di coinvolgimento di soggetti pubblici e privati, per affrontare con efficienza i numerosi aspetti sopra illustrati. Una volta acquisita piena consapevolezza delle difficoltà che abbiamo di fronte, occorrerà reperire risorse umane e finanziarie dedicate, senza le quali è arduo immaginare che questa iniziativa cinese porti qualche frutto anche al Sistema Italia.

Infine, anche il mondo delle imprese dovrà agire in fretta e in modo professionale, propositivo e collaborativo: le grandi aziende innanzitutto, ma anche le piccole e medie dovrebbero investire qualche minima risorsa per acquisire quella conoscenza approfondita che oggi manca, facendo massa critica insieme al mondo della ricerca per far crescere expertise e professionalità

www.csccl.it

CSCC • Centro Studi sulla Cina Contemporanea
Via Santa Sofia 27 • 20122 Milano
email: segreteria@csccl.it

Copyright © 2018 Centro Studi sulla Cina Contemporanea

Layout e grafica Valentina Caruso
