

VIA DELLA SETA

"ONE BELT ONE ROAD", CINA PUNTA A INTERNAZIONALIZZARE LE IMPRESE



Di **Emma Lupano**

Milano, 04 mag. - Una tappa ambiziosa della strategia di internazionalizzazione delle aziende cinesi. Un tentativo di creare connessioni tra le popolazioni, investendo nel confronto culturale come nuovo elemento della politica estera. Oppure, semplicemente, una riedizione del consolidato approccio ai problemi politici interni o esterni usando la leva delle risorse economiche. Sono varie le interpretazioni della politica "Yi dai Yi lu" (One belt One road) emerse martedì mattina nell'incontro "La Cina e la Via della seta. Nuovi percorsi di terra e di mare", organizzato dall'Istituto Confucio dell'Università degli Studi di Milano in collaborazione con il Dipartimento di Scienze della mediazione linguistica e di studi interculturali. Studiosi italiani si sono confrontati sullo slogan lanciato da Xi Jinping nell'autunno del 2013 per promuovere la strategia di sviluppo e connessione tra paesi dell'Eurasia e hanno cercato, da un lato, di analizzarne i contenuti e, dall'altro, di sviscerarne gli obiettivi.

Il piano, che costituisce un mastodontico progetto infrastrutturale che mira a dare vita a uno nuovo ciclo di sviluppo economico, culturale e tecnologico tra Asia, Africa ed Europa, prevede due direttrici, una terrestre, la "zona economica della via della seta", e una marittima, "la Via della Seta marittima del XXI secolo". Intanto, tra due settimane, si terrà a Hong Kong il primo summit sulla Belt&Road, promosso dallo Hong Kong Trade Development Council. Lo ha annunciato il direttore della sede italiana Gianluca Mirante, spiegando che 100 investitori cinesi sono stati invitati per incontrare partner internazionali interessati ad avviare cooperazioni su progetti infrastrutturali nel quadro del progetto Yi dai Yi lu. Il tema della cooperazione tra aziende cinesi e aziende internazionali è cruciale per capire il senso del progetto secondo Francesca Congiu, docente di Storia e istituzioni dell'Asia dell'Università degli Studi di Cagliari. "La 'One belt One road'

costituisce una tappa ambiziosa e dalle dimensioni gigantesche di una strategia che il governo della Repubblica popolare cinese cerca di mettere in pratica dagli anni Novanta", vale a dire "l'internazionalizzazione delle proprie aziende".

Risalgono all'era del presidente Jiang Zemin, infatti, i primi appelli affinché le imprese cinesi espandessero i propri investimenti transazionali e affinché il paese coltivasse aziende capaci di competere nel mercato internazionale e desse vita a marchi forti a livello globale. Da allora, ricorda Congiu, direttive in questo senso sono apparse in tutti i piani quinquennali, e si sono tradotte in una crescita esponenziale degli investimenti esteri diretti da parte di aziende cinesi – per l'80 per cento aziende di Stato. L'eccesso di produttività e la ricerca di materie della Cina prime spiegano, secondo Congiu, la fame di internazionalizzazione del settore produttivo e la "grande progettualità di sviluppo infrastrutturale sulla Via della Seta". Una progettualità che la ricercatrice definisce una "sfida all'ordine internazionale neoliberista", in quanto le protagoniste sono in gran parte aziende di Stato, e "una sfida istituzionalizzata", perché "trasformata da strategia di politica interna a strategia di politica estera".

Elisa Giunipero, ricercatrice dell'Università Cattolica del Sacro Cuore e docente di Storia della Cina contemporanea, ha invece sottolineato l'importanza dell'elemento culturale e umano nella definizione cinese degli obiettivi di Yi dai Yi lu, un punto "rimasto per ora in ombra nel discorso mediatico su One belt One road". Il progetto servirebbe infatti, nell'ottica di Pechino, a "rilanciare le antiche storie di incontro tra i popoli come eredità comune condivisa dai paesi che si trovano lungo la Via della Seta". Il riferimento a uno "spirito della Via della Seta", ha spiegato Giunipero, "è presente in tutte le spiegazioni ufficiali cinesi su One belt One road da parte". Questo riferimento continuo all'obiettivo della connessione "people to people" sarebbe il segno che "la Cina ha capito che deve investire su questo progetto culturale per differenziare rispetto agli esempi precedenti".

Concentrandosi sulla parte dello slogan che riguarda la costruzione di una "via della seta marittima del XXI secolo", Simone Dossi, assegnista di ricerca in Relazioni internazionali dell'Università degli studi di Milano, ha citato Xi Jinping nel presentare il piano come uno strumento per trasformare i mari in luogo di promozione "della pace, dell'amicizia e della cooperazione" e per creare "vie di trasporto marittime scorrevoli, sicure ed efficienti". Analizzando il contenuto di un articolo pubblicato nel 2014 sulla rivista di un centro di ricerca affiliato al ministero degli Affari esteri dal già direttore dell'ufficio statale per gli Affari oceanici, Liu Cigui, Dossi ha elencato quattro ambiti di intervento individuati dallo studioso per la via marittima della Yi dai Yi lu: il "potenziamento della connettività", vale a dire la realizzazione di infrastrutture come porti e altre costruzioni utili a favorire l'effettiva connessione tra i paesi; l'"espansione dell'economia marittima", cioè la promozione della crescita del settore economico marittimo per la Cina e per gli altri paesi coinvolti dal piano; il "contrasto di minacce non tradizionali", ossia l'obiettivo della sicurezza contro la pirateria, il terrorismo sul mare e i cambiamenti climatici; e "il potenziamento delle interazioni culturali", che però l'autore si limita a citare senza approfondire.

Incerti però per Dossi i destini del progetto, calato in un contesto di tensione dovuta alla "crescente conflittualità regionale concentrata proprio sugli spazi marittimi", in particolare nel Mar cinese orientale e nel Mar cinese meridionale. La Via della Seta marittima, che punta a una stabilizzazione regionale, potrebbe funzionare "appianando o contenendo le divergenze", in particolare perché "gli investimenti nelle infrastrutture potrebbero rafforzare i legami economici". Tuttavia, il progetto

potrebbe anche diventare "la prima vittima dell'instabilità politica" dei mari della regione, perché "l'instabilità potrebbe rendere difficile l'implementazione del progetto".

La domanda di fondo, che Dossi lascia senza risposta, è allora se sia possibile replicare nelle relazioni esterne uno schema usato dalla Cina per gestire i suoi problemi di politica interna, ossia "il contenimento di problemi politici con soluzioni economiche". Dino Gavinelli, professore di Geografia urbana e regionale e Geografia culturale dell'Università degli studi di Milano, ha ricordato che cosa fosse la Via della Seta, anzi le Vie della Seta, visto che si trattava "di itinerari intrecciati tra loro, che coinvolgevano tutto il Vecchio mondo conosciuto prima della scoperta dell'America: Asia, Europa e Africa". E ha sottolineato i motivi di potenziale debolezza della direttrice terrestre della nuova Via della Seta: "Dalla geografia fisica alle condizioni infrastrutturali, dalla bassa sicurezza che contraddistingue agli –Stan [i paesi dell'Asia centrale come Kazakistan, Tajikistan, Afghanistan, Pakistan, Kirghizistan], alla difficoltà di omogeneizzare idee e parole", fino a problemi tecnici, come il fatto che "il trasporto terra-acqua, necessario per attraversare i mari interni, è costoso", o che "ci sono molte frontiere da attraversare", o che esiste ancora una forte "diffidenza tra gli stati" coinvolti.

04 MAGGIO 2016

@Riproduzione riservata