

Le vie d'acqua tra il mar Caspio e il mar Adriatico

Opportunità e sfide

Stefano Bonaldo
North Adriatic Sea Port Authority

Abstract Aim of the paper is to assess both the challenges and the opportunities that Italy faces in its drive to open a maritime communication route between the Black Sea and the Adriatic Sea. In order to do so, the paper looks at the still unstable Caspian and Caucasian areas, introducing the three main trends in regional-global politics which will markedly influence its growth and development in the short-, medium- and long-term: Russian enduring pressures, European Union evolving transport policy, and China growing interest in the area.

Keywords Maritime connectivity. Caspian Sea. Adriatic sea. European Union. Belt and Road Initiative. Trans-European Transport Networks.

Sommario 1 Il contesto internazionale. Il ruolo dell'area caspica nelle dinamiche politiche e commerciali globali. – 2 La potenza regionale russa: fra ambizioni globali e limiti economici. – 3 La politica dei trasporti UE: un obiettivo politico ed economico. – 4 La nuova Via della Seta: progetto globale per una potenza globale. – 5 Russia, UE e Cina: quale ruolo per il Mediterraneo (e l'Italia). – 6 Il Mediterraneo nel contesto BRI. – 7 Il ruolo dell'Italia: quali collegamenti per quali opportunità.



Edizioni
Ca' Foscari

Eurasiatica 13

e-ISSN 2610-9433 | ISSN 2610-8879
ISBN [ebook] 978-88-6969-376-2 | ISBN [print] 978-88-6969-377-9

Peer review | Open access

Submitted 2019-08-08 | Accepted 2019-09-19 | Published 2019-12-16
© 2019 | Creative Commons Attribution 4.0 International Public License
DOI 10.30687/978-88-6969-376-2/014

189

1 Il contesto internazionale. Il ruolo dell'area caspica nelle dinamiche politiche e commerciali globali

Al netto dei venti 'isolazionisti' che spirano sullo scenario internazionale, l'interdipendenza economica e commerciale globale sembra essere prevalente rispetto ai proclami e alle azioni conseguenti dei decisori politici mondiali, che producono certamente effetti non trascurabili sulle dinamiche internazionali di import ed export, ma non tali da compromettere il quadro generale. Pertanto, per analizzare quali opportunità e quali sfide caratterizzino la relazione marittimo-commerciale fra il Mar Caspio e il Mar Adriatico, risulta necessario valutare il contesto internazionale in cui la stessa si inserisce.

Dopo il crollo del muro di Berlino e la conseguente disgregazione dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche, l'area del Mar Caspio, così come l'area caucasica, ha vissuto un periodo storico di profonda instabilità politica ed economica. Un periodo non ancora concluso ma che oggi si confronta con almeno tre fenomeni di politica regionale-globale che ne influenzeranno marcatamente la crescita e lo sviluppo nel breve, medio e lungo periodo.

Il primo è certamente la crescente pressione della Russia sugli Stati vicini. Tramontato il ruolo di potenza geo-politica mondiale che ha caratterizzato la seconda metà del secolo scorso, la Russia ha cercato di ritagliarsi un ruolo di potenza regionale; un ruolo regionale perché basato per lo più sulla capacità militare, ma non su quella finanziaria o commerciale, suscettibile pertanto di effetti immediati ma a minor raggio d'azione.

Il secondo riguarda la politica europea (in particolare relativamente ai trasporti, cardine della politica di integrazione fisica e dei mercati dell'Unione) che si presenta salda nei principi ma incapace, a ora, di incarnare la reale capacità - economica, finanziaria e commerciale - del vecchio continente, rispetto a un mondo cresciuto nella complessità e difficilmente prevedibile nella sua evoluzione.

Il terzo fenomeno da tenere in adeguata considerazione riguarda la strategia adottata dalla Cina a partire dal 2001 con l'ingresso nel WTO e sviluppata poi nella 'Nuova Via della Seta'. Una strategia tanto regionale - è chiaro l'intento di Pechino di imporsi quale unico attore asiatico in grado di condizionare l'intero Estremo Oriente a discapito dell'India - quanto globale che va declinata sotto il profilo economico, militare e finanziario.

2 La potenza regionale russa: fra ambizioni globali e limiti economici

Che peso dare alla Russia sul futuro dell'area del Mar Caspio e dell'Asia minore? Il punto di partenza per analizzare la strategia politica della Russia adottata negli ultimi anni (e le conseguenze che ne sono derivate e hanno determinato l'attuale situazione del Paese) è con ogni probabilità l'anno 2000. L'inizio del nuovo millennio infatti ha visto l'intensificarsi della presenza NATO ai confini orientali europei; una scelta che, *mutatis mutandis*, ha determinando da un lato l'aumento della pressione della Russia sugli stati confinanti in chiave di contenimento dell'influenza militare occidentale e, dall'altro, un'intensa attività diplomatica russa con l'avvio di serrati contatti con l'Oriente per stringere partnership, anche commerciali, con Paesi terzi quali, per lo più, Cina, India e Iran.

Una strategia pensata per riaffermarsi come potenza globale - e intrapresa a fronte del più lungo periodo di espansione economica mai registrato dalla Russia - ma interrotta bruscamente dalla crisi finanziaria del 2008 che ha travolto il Paese, 'prigioniero' della monocultura produttiva legata alle risorse petrolifere e, più in generale, all'esportazione di idrocarburi, che hanno subito una pesantissima battuta d'arresto sia in termini di volumi sia in termini di redditività.

È pur vero che il Paese ha retto l'urto in virtù di fondamentali economici che, tutt'oggi, garantiscono una relativa tranquillità circa il quadro macroeconomico; ma ciò non è stato sufficiente per garantire alla Russia il ruolo cui invece ambiva. La mancata diversificazione produttiva così come la lenta modernizzazione dei processi - nonostante il Governo abbia messo sul piatto, per arginare la crisi mondiale del 2008, ben 220 miliardi di dollari per misure a sostegno del sistema industriale e finanziario - ridimensiona la sfera di influenza russa all'ambito regionale. Perché, dopo dieci anni, oggi la Russia, al netto delle sanzioni economiche imposte a partire dal 2012 dall'Unione Europea (e dagli Stati Uniti), continua a registrare un quadro macroeconomico positivo. Il 2018 registra una crescita del PIL pari al 2,3% - il migliore risultato registrato a partire dal 2012 - e il rapporto debito/PIL è pari al 15% (uno tra i più bassi al mondo) e ciò rende il Paese più stabile (scongiurando il rischio default che invece aveva corso nel 1998). Sotto il profilo commerciale, la Russia risulta fra le maggiori potenze per volumi sia in export, con 341 miliardi di dollari di valore esportato, sia in import, il cui valore è pari a 221 miliardi, con un bilancio positivo commerciale pari a oltre 120 miliardi).

È chiaro quindi che un Paese come la Russia, per ragioni anche solo meramente demografiche e di superficie, in aggiunta a quanto su esposto, eserciterà nei prossimi anni una pressione crescente nella zona del Caucaso e del mar Caspio, da un lato per contenere l'espansione

sione (politica) della Cina e, dall'altro, per contrastare la presenza della NATO nell'area, anche al fine di preservare, in attesa di una necessaria diversificazione produttiva, il potere di 'aprire (o chiudere) i rubinetti' delle risorse energetiche all'Europa.

Risulta però evidente, analizzando i macrosettori in export - ovvero petrolio greggio, petrolio raffinato, gas, carbone e grano - che la diversificazione di cui ci sarebbe assoluto bisogno non si è verificata, tanto più che per quanto riguarda l'import di prodotti ad alta tecnologia e ad alto valore aggiunto la Russia dipende da Paesi terzi, *in primis* la Cina ma, a seguire, Germania, Bielorussia, Stati Uniti e Italia.

Va poi sottolineato che la disuguaglianza in Russia era e rimane elevata¹ - deprimendo così un potenziale ceto medio di dimensioni necessarie e sufficienti per stimolare adeguatamente il mercato e la produzione - cui si aggiunge un aumento della instabilità politica all'interno della federazione con spinte centrifughe che ne minano, talvolta, la stessa integrità geografica.

3 La politica dei trasporti UE: un obiettivo politico ed economico

L'enigma dell'Unione Europea rimane tale; un debuttante (ormai un po' attempato) di talento che non vuole entrare in campo. Perché l'Europa, pur avendo a disposizione sia i mezzi (finanziari, produttivi, commerciali) necessari e sufficienti per ambire a un ruolo di protagonista globale, sia gli strumenti per incidere profondamente sulle dinamiche internazionali, continua a presentarsi disunita, accecata com'è da visioni spesso troppo miopi - per interesse di breve perio-

¹ «Secondo i dati del World Inequality Database (WID), la dissoluzione dell'Urss ha generato, come in molti altri Paesi, un notevole sbilanciamento delle entrate a vantaggio delle fasce più ricche della popolazione senza che vi fosse però un'efficace redistribuzione negli anni seguenti. Anche rispetto a Paesi 'simili' per solidità come il Kazakistan (rating S&P BBB- e rapporto debito/Pil al 18%) la distribuzione del reddito in Russia mostra uno squilibrio significativo. Anche il potere d'acquisto rimane limitato: ad esempio, ripagare un mutuo per l'acquisto di un trilocale in una zona popolare di Mosca può richiedere l'equivalente di 20-30 anni di stipendio medio di una famiglia residente nella capitale (circa il doppio di quanto serve a Milano). E fuori da Mosca il panorama è peggiore, come ha portato all'attenzione dell'opinione pubblica l'esplosione di Magnitogorsk, testimoniando il contrasto tra i nuovi quartieri della capitale e gli edifici vetusti dei sobborghi industriali. Il 68% degli intervistati in un recente sondaggio del Carnegie Moscow Center ritiene che non sia possibile diventare ricchi in Russia rimanendo onesti. Nella stessa indagine è emerso che a beneficiare delle privatizzazioni degli anni Novanta siano stati rispettivamente gli 'oligarchi' e i funzionari pubblici per il 59% e il 35%. In questo senso, l'imposizione di sanzioni su specifici 'oligarchi', con effetti dannosi sull'economia nel suo insieme, potrebbe rafforzare questa avversione e incoraggiare il dissenso». (Moneta 2019)

do di tutti gli Stati membri, nessuno escluso - per cogliere, e sfruttare, le occasioni globali.

A partire da una politica comune dei trasporti che sta lentamente perdendo anche l'obiettivo posto alla sua origine: costruire il mercato unico europeo, perseguendo al contempo un obiettivo di crescita economica e uno di coesione attraverso tre ampi traguardi:

1. Garantire l'accesso al mercato dei servizi di trasporto di uno Stato membro agli operatori non residenti di altri Stati membri, attraverso la regolamentazione del mercato.
2. Conseguire la piena interoperabilità tecnica tra i diversi Stati membri, attraverso l'adozione di standard comuni e sostenendo la ricerca e lo sviluppo economico.
3. Interconnettere le reti di trasporto nazionali per favorire lo scambio di merci attraverso una politica infrastrutturale comune.

A questi peraltro oggi va aggiunto almeno un altro obiettivo, altrettanto strategico: la sostenibilità. Oltre ai vecchi obiettivi di integrazione dei mercati e di coesione, infatti, le reti infrastrutturali europee sono divenute funzionali anche per il perseguimento di nuovi obiettivi come la sostenibilità ambientale, la lotta al cambiamento climatico, la riduzione del costo dell'energia (la 'strategia 20/20/20' entro il 2020) e l'interconnessione tra il mercato interno e il mercato globale.

La contraddizione tra il ruolo delle reti transeuropee per i trasporti e la loro posizione effettiva nell'agenda delle priorità politiche europee era già emersa nel corso dei negoziati che hanno preceduto la promulgazione delle Prospettive finanziarie dell'Unione Europea per il periodo 2007-13 dove, nonostante l'appoggio del Parlamento europeo alla proposta della Commissione, vennero stanziati solo 8 miliardi di euro per gli investimenti in infrastrutture, a fronte di una richiesta di 20 miliardi.

E oggi è ancora più evidente l'incapacità dell'Unione Europea di fare delle reti TEN-T uno strumento utile in grado di rispondere alle sfide globali. Non solo e non tanto per l'esiguità delle risorse disponibili quanto per la sclerosi nella ripartizione dei fondi da destinare alle infrastrutture che più necessitano di essere implementate.

È vero infatti che per la nuova programmazione 2021-27,² la CEF 2 prevede un incremento dei contributi europei per la CEF TRANSPORT che passa dagli attuali 23,5 miliardi di euro (2014-20) a 30,6 miliardi di euro (2021-27) per le seguenti priorità:

2 Proposal for a «Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations» (EU) no. 1316/2013 and (EU) no. 283/2014, Brussels 06.06.2018.

- Efficient and interconnected TEN-T
- Smart (digital), sustainable (e.g. alternative fuels), inclusive, safe and secure TEN-T
- TEN-T adapted to military mobility requirements (6,5 bn €)

E a essi si aggiungono anche 11,5 miliardi di euro dal programma InvestEU (loans) e 15 miliardi di euro dal programma *Horizon 2020 per Climate, Energy and Mobility*.

Ma è altrettanto vero che sarà necessario prestare un'adeguata attenzione per dare alla politica europea dei trasporti la necessaria proiezione da/verso il mercato globale privilegiando i punti di alimentazione del mercato europeo, ovvero, tipicamente, i porti. Già ora i fondi per escavi, canali, messa in sicurezza e altre infrastrutture portuali, prevedono da parte dell'UE contributi attualmente al 20%, che passeranno al 30% nella prossima programmazione 2021-27. Ma è necessario sostenere un ribilanciamento dei contributi europei CEF verso altri settori, in particolare il settore portuale/Autostrade del Mare, in quanto la maggior parte dei finanziamenti nella programmazione 2014-20 è andata in favore delle infrastrutture ferroviarie, e meno del 5% ai porti europei. Finora invece è stata data priorità al completamento dei collegamenti transfrontalieri (gli archi logistici e di trasporto che collegano i nodi della Rete Core TEN-T) e quindi alla dimensione 'interna' della rete. È quindi la dimensione 'internazionale' a essere, ancora oggi, il convitato di pietra nel dibattito europeo sulla interconnessione dell'Europa al mondo. Se, ad esempio, si continuerà cocciutamente a non riconoscere ciò che è una realtà fattuale - ovvero che le Autostrade del Mare sono collegamenti marittimi che rispondono agli obiettivi di sostenibilità e crescita economica alla base della politica dei trasporti europea, sia che esse tocchino due Stati membri, sia che essi tocchino uno Stato membro e uno Stato al di fuori dell'Unione Europea - e quindi si negheranno i contributi e i finanziamenti previsti per la loro implementazione, le capacità dell'Europa di governare i processi mondiali, anziché subirli, saranno talmente residuali da diventare inconsistenti. Un macigno che colpirà più pesantemente, peraltro, l'Italia; non solo perché essendo la seconda economia manifatturiera d'Europa ha una fortissima propensione all'export, ma anche perché l'inadeguatezza dei sistemi portuali e delle catene logistiche costringe il sistema produttivo nazionale a 'pagare' una tassa logistica occulta, dovendo esso riferirsi a sistemi portuali e logistici geograficamente meno prossimi - tipicamente quelli dei Paesi del Nord Europa - anziché a quelli che sarebbero i naturali nodi di collegamento da/per il mondo.

A oggi, invece, gli unici collegamenti riconducibili alla politica europea dei trasporti che afferiscono l'area caucasica sono le radici portuali dei corridoi ferroviari/stradali Orientale/Mediterraneo orienta-

le³ e il Reno-Danubio⁴ che terminano sul Mar Nero. Una scelta che rischia comunque di non essere efficiente dato che le economie di scala prodotte dal mezzo 'treno' sono certamente molto inferiori rispetto a quelle generate dal mezzo 'nave'; pertanto la sostenibilità economica può derivare o da grandi volumi di traffico (che l'area caucasica e del Mar Caspio non possono generare) o da sovvenzioni finanziarie che l'Europa non può permettersi - ma la Cina sì e non è un caso se gli stessi vengono utilizzati, ad esempio, per sussidiare⁵ e quindi mantenere artatamente attivi i collegamenti ferroviari con l'Europa con l'obiettivo, più politico che economico, di controllare e garantirsi una penetrazione sul territorio su cui l'infrastruttura insiste.

4 La nuova Via della Seta: progetto globale per una potenza globale

Dal settembre del 2013 ha fatto irruzione nel dibattito globale sulle reti di connettività e sulle catene logistiche un invitato che ha, prima sommessamente e poi letteralmente, monopolizzato la discussione in quasi ogni angolo del globo. Inizialmente denominata OBOR - *One Belt One Road* - e successivamente rinominata a partire dalla fine del 2017 BRI - *Belt and Road Initiative*, il grande progetto geopolitico e commerciale lanciato da Xi Jinping in Kazakistan in un giorno pre-autunnale ha rilanciato, con grande enfasi comunicativa, i fasti delle antiche rotte commerciali che univano Est e Ovest del mondo e denominate 'Vie della Seta'.

Prima di entrare nel merito di quanto si vuol discutere, si ritiene necessario un inquadramento sintetico sulle ragioni che portano alla genesi, sviluppo ed espansione della BRI, che già conta a vario titolo l'adesione di oltre 100 Paesi,⁶ numero destinato a crescere quasi su base quotidiana. Perché la BRI è in realtà un insieme complesso di azioni economiche, finanziarie e geopolitiche, che hanno diversi obiettivi finali a seconda sia dell'area geografica di riferimento, sia

3 Il corridoio Orientale/Mediterraneo orientale collega le interfacce marittime del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo ottimizzando l'uso dei relativi porti e delle rispettive Autostrade del Mare. Includendo l'Elba come via navigabile interna permetterà di migliorare le connessioni multimodali tra la Germania settentrionale, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro.

4 Reno-Danubio, le cui arterie fluviali principali sono il Reno e il Danubio, collega le regioni centrali intorno a Strasburgo e Francoforte sul Meno attraverso la Germania meridionale a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero, con una sezione importante tra Monaco di Baviera e Praga, Zilina, Kosice e il confine ucraino.

5 Si veda, tra gli altri, Suokas 2019.

6 Si veda <https://bit.ly/2rf7SoD> (2019-11-22).

delle finalità direttamente o indirettamente perseguite con le medesime. Peraltro la BRI è un ecosistema dinamico, nel senso che non è un pacchetto fissato e definito di azioni, bensì un contenitore 'ombrello', sotto il quale si possono facilmente inserire, o togliere, azioni e/o visioni di intervento, anche in momenti successivi e per approssimazioni progressive. In questo senso, quello che era stato inizialmente, nel biennio 2013-15, principalmente un progetto di miglioramento delle infrastrutture legate al commercio internazionale, si è evoluto in uno strumento di espansione dell'influenza cinese anche in senso culturale, di supporto a iniziative di ricerca e sviluppo, finanche di azioni legate a politiche di scambi educativi, soprattutto in Paesi emergenti (Opera 2019).

In estrema sintesi,⁷ le ragioni principali, tutte interne, che giustificano il lancio di un intervento su scala globale di tali dimensioni da parte cinese si possono elencare come segue:

- a. La creazione, in particolare nelle aree più prossime come il Sud Est asiatico, di nuovi mercati dove poter indirizzare quote crescenti di export cinese. La stessa motivazione in parte si può utilizzare per i massicci interventi in Africa, così come per l'estensione della sfera di influenza di BRI anche verso l'America Latina.
- b. Attraverso canali rafforzati di connettività, riuscire a far assorbire la sovracapacità industriale cinese, che ha bisogno di livelli di produzione artatamente tenuti alti, al fine di mantenere e favorire i redditi della sempre più volubile e auto-consapevole classe media cinese. Senza il mantenimento di questi livelli di reddito si potrebbero manifestare elementi di instabilità sociale che avrebbero conseguenze 'nefasti' per la leadership politica cinese, che ha a cuore sopra ogni altra cosa il mantenimento del potere nelle mani del PCC.
- c. Nell'Ovest del Paese, più povero e meno sviluppato delle floride aree costiere, il necessario processo di infrastrutturazione viene favorito dagli ingenti investimenti statali in ogni sorta di opera, con particolare attenzione a quelle ferroviarie. Ecco il perché di tanta attenzione verso la creazione di linee ferroviarie merci dirette dalla Cina verso l'Eurasia. Mettere delle infrastrutture a terra significa anche poter controllare con più capillarità il relativo territorio, una delle ragioni per cui l'*hub* di partenza dei treni cinesi verso Ovest è posizionato nelle province di Shaanxi e Xinjiang, particolarmente instabili sotto il profilo politico e quindi più bisognose di 'attenzioni' particolari.

⁷ Per una definizione ampia e puntuale si veda Amighini 2017.

- d. Il consolidamento e l'assicurazione di stabili ed economiche linee di approvvigionamento energetico. La Cina è uno dei Paesi più energivori del mondo e per approvvigionarsi da tali fonti ha la necessità di sviluppare, costruire e definire accordi per poter acquistarle a basso costo e con una certezza quasi assoluta sull'acquisto e sui costi di trasporto. In questo senso si giustificano i vasti investimenti nelle aree degli '–Stan', in particolare in alcuni Paesi da cui dipende molta parte della fornitura di gas naturale (Putz 2018).
- e. Fornire alla moneta nazionale, il renminbi, uno status finalmente 'degnò' di valuta internazionale, scambiata – all'interno della limitata autonomia consentita alla stessa dal governo centrale nel mercato dei cambi – o addirittura utilizzata come riserva. In questa direzione la creazione di complessi ecosistemi finanziari per sostenere gli investimenti BRI nel mondo garantisce la possibilità di far guadagnare peso e credibilità alla valuta, a scapito di altre ben più stimate, come il dollaro o l'euro.
- f. Un dato meno conosciuto o discusso, ma che costituisce un'altrettanta giustificazione da parte cinese dell'investimento in infrastrutture, è l'abbassamento dei costi di trasporto per la movimentazione delle merci cinesi.⁸
- g. Paradossalmente, forse l'aspetto meno esplorato e considerato, ma di sicuro più importante, nella prospettiva cinese, è il disegno di riequilibrio geopolitico di fondo, che serve alla Cina per proiettarsi nel XXI secolo come potenza mondiale in competizione con USA e UE, e come potenza regionale indiscussa nell'ambito Indo-Pacifico.

5 Russia, UE e Cina: quale ruolo per il Mediterraneo (e l'Italia)

Le rivoluzioni geopolitiche che coinvolgono l'Europa e l'Estremo Oriente hanno prodotto (e produrranno) effetti rilevanti nell'area del Mar Caspio e del Caucaso. È chiaro tuttavia che, come evidenziato nell'incipit al presente testo, la strategia della Nuova Via della Seta sembra essere il fenomeno che, più degli altri, inciderà (certamente) sullo sviluppo di breve e medio periodo oltre che (probabilmente) nel lungo periodo.

Questo perché, nell'ottica di assumere un ruolo cardine rispetto agli sviluppi del commercio globale, la Cina con il lancio del progetto

⁸ La Cina continentale, secondo il *Logistics Performance Index*, si posiziona al poco invidiabile ventiseiesimo posto. Si veda URL <https://lpi.worldbank.org/international/global> (2019-11-22).

OBOR salda le diverse dimensioni della logistica aprendo interessanti scenari di ibridazione tra i paradigmi geopolitici terrestri e marittimi (Valigi, Natalizia 2018). In particolare, proprio in ragione di un più ampio contesto di logistica integrata, lo snodo geopolitico compreso tra il Caucaso e l'Asia Centrale diventa parte di un sottosistema funzionale nel quale i flussi commerciali provenienti sia da Occidente sia da Oriente potranno essere distribuiti ora via terra ora via acqua nelle diverse direttrici, incluse quella russa e quella africana.

A completare questo quadro, benché si tratti di sviluppi non direttamente collegati con i due tragitti (terrestre e marittimo) di BRI, va poi segnalato quanto si è verificato al livello di infrastrutture portuali nel Caspio. Destinati ad accogliere le merci provenienti da Oriente e sviluppati soprattutto grazie ai capitali e al know-how asiatici, quegli *hub* sono destinati ad allacciarsi sulla terraferma all'imponente progetto entro il quale si colloca la ferrovia che collega Baku, Tbilisi e Kars (BTK) - ovvero una sistema integrato su rotaia che, attraverso il tunnel Marmaray che solca il Bosforo, congiungerà Europa, Caucaso e Asia, delineando la nuova frontiera della geopolitica del XXI secolo.

A questo si aggiunga che la Cina ha usato il deterioramento dei rapporti tra Russia e Unione Europea per rafforzare la propria posizione nel vecchio continente, con particolare attenzione all'Europa orientale.

In questo quadro, il Caucaso ha assunto un ruolo chiave nello sviluppo della BRI, la Nuova Via della Seta che - nelle intenzioni di Pechino - assicurerà l'accesso ai mercati europei. L'obiettivo cinese non è quello di competere con l'influenza russa nella regione ma di mettere al sicuro i propri interessi economici nell'area post-sovietica, aumentando i propri investimenti. L'ostilità americana allo sviluppo cinese impone a Pechino di aprire nuove vie per procurarsi petrolio e gas, e diversificare le rotte per il trasporto di idrocarburi. In tal senso, sono già stati siglati importanti accordi con l'Azerbaijan che prevedono la partecipazione a un comune fondo di investimenti e la costruzione della ferrovia Baku-Tbilisi-Kars.

6 Il Mediterraneo nel contesto BRI

In questo contesto economico-finanziario, di investimenti e geopolitico, il Mediterraneo ha riacquistato, dopo circa cinque secoli di relativo appannamento, un ruolo centrale nello sviluppo degli scambi commerciali.

Il raddoppio del Canale di Suez, fatto a tempo di record dall'Egitto, unitamente agli incrementati volumi di traffico spinti dalla Cina, ma anche dagli altri Paesi che lungo la Maritime Silk road si affacciano, hanno rimesso il *Mare Nostrum* al centro delle mappe.

L'investimento cinese sul Pireo ha principalmente questa funzione: garantire il controllo, con una posizione baricentrica, di molti dei

traffici sviluppati in chiave BRI e rivolti verso il bacino mediterraneo e l'Europa. La Grecia garantisce, geograficamente, la possibilità di governare gli scambi rivolti da e per il Mar Nero, le rotte del vicino Oriente, l'*hub* ideale di *transshipment* per i servizi oceanici porta-container, le cui dimensioni di naviglio impongono, per raggiungere l'importante dorsale alto Adriatica, un trasbordo su naviglio di dimensioni compatibili sia con le infrastrutture sia, e soprattutto, con le dinamiche economiche dei *carrier*.

Come recentemente evidenziato da un rapporto stilato da SRM, la centralità del bacino mediterraneo è sicuramente fattore di attrattività per investimenti pubblici e privati nei settori chiave di trasporti e logistica. Significativo in questo processo il riequilibrio del peso delle rotte oceaniche. Mentre nel 1995 le rotte transpacifiche valevano il 53% dei transiti globali e quelle Asia-Europa solo il 27%, il dato del 2018 le pone in sostanziale equilibrio, con una ripartizione rispettivamente del 46% e del 41% (SRM 2019).

La Cina, negli ultimi anni, ha pesantemente investito nello sviluppo delle infrastrutture portuali all'interno del Mediterraneo. Oltre al noto investimento sul Pireo, si ricordano gli interventi a Cherchell in Algeria, Port Said e Alessandria in Egitto, Ashdod e Haifa in Israele, il terminal di Kumport ad Ambarli in Turchia, senza contare gli interventi già fatti o in via di definizione nei porti italiani di Savona, Trieste, Genova e Venezia (Merics 2016).

Questo insieme composito di interventi è chiaramente proporzionale all'importanza rivestita dal mercato Europeo per gli interessi cinesi. L'Unione Europea è il maggior partner commerciale della Cina e ridurre costi e tempi di trasporto rappresenta un imperativo, considerato che al momento oltre l'80% del commercio tra le due parti si muove via mare (Ekman 2018, 15 ss).

7 Il ruolo dell'Italia: quali collegamenti per quali opportunità

In questo contesto globale, vanno ovviamente considerate quali sono le opportunità e i connessi rischi che un Paese oggettivamente piccolo come l'Italia affronta. Sicuramente nella narrazione costruita dalla Cina, i rapporti storici di scambi e relazioni col nostro Paese forniscono loro il necessario substrato culturale per edificare lo *story-telling* legato al concetto di 'nuova Via della Seta'. Per parte nostra, ci pone senza particolari sforzi al centro di dinamiche più ampie e articolate di quanto avremmo potuto mai immaginare.

Ma come giocare questa partita massimizzando i vantaggi e minimizzando molti dei rischi delineati in precedenza?

Sicuramente la visita di Xi nel marzo del 2019 ha rappresentato un elemento di grande valore simbolico e la conseguente firma del Me-

morandum d'Intesa di adesione alla BRI pone il nostro Paese in una posizione di importanza relativa, rispetto ad altri giocatori regionali. Al netto però delle impressioni mediatiche, concretamente siamo ancora abbastanza distanti dall'aver fatto significativi passi in avanti nella direzione di creare valore a vantaggio della nostra struttura produttiva ed economica, all'interno del sistema BRI e non solo.

Gli annunciati interessi rispetto a investimenti potenziali di player cinesi nei porti di Genova e Trieste⁹ si scontrano con la realtà della necessità di seguire le procedure italiane ed europee tracciate da norme imperative e cogenti, non ultime quelle contenute nel Codice degli Appalti e quelle relative alla trasparenza, pubblicità e rispetto della concorrenza. Pertanto le firme dei MoUs relativi sono di forte valenza simbolica ma di limitata portata pratica, almeno per il momento.

Volendo quindi utilizzare il tema BRI in chiave veramente utile al Paese sono necessarie due azioni che in qualche modo dovrebbero rappresentare un salto di qualità 'culturale', a partire dagli operatori istituzionali ma passando anche attraverso, e soprattutto, gli stakeholder privati quali rappresentanze di categoria del mondo imprenditoriale e produttivo.

Bisogna innanzitutto effettuare una ricognizione dell'offerta di infrastruttura e di connettività nazionale perché alla domanda se l'Italia in questo momento abbia un eccesso o una carenza di offerta di banchine, ad esempio, non vi sono dati scientifici reali che permettano al decisore, a qualunque livello esso si posizioni, di rispondere con precisione al fine di prendere decisioni basate su dati veritieri e non seguendo le 'sensibilità', spesso passeggere, dei singoli territori.

In secondo luogo serve un piano industriale e di sviluppo con un orizzonte di lungo periodo. Le infrastrutture portuali sono fornitori di servizi, ma i clienti/utilizzatori di tali servizi sono le industrie e le imprese che producono, la spina dorsale del nostro amato *Made in Italy*, fondato essenzialmente su manifattura di alto livello.

Senza una chiara visione di lungo periodo su come si svilupperanno i cluster industriali del futuro, lungo quale idea di sviluppo industriale abbiamo intenzione di indirizzare il Paese, su quali settori riterremo prioritario investire, ricercare, sviluppare, diviene di

⁹ Per quanto riguarda Trieste e le relative possibilità legate allo sfruttamento dell'area franca, andrebbero analizzati con più profondità e attenzione gli aspetti geopolitici legati allo status internazionale del Territorio Libero di Trieste, così come delineati dalla risoluzione S/RES/16 (1947), relativa al trattato di pace e pubblicato anche in GU 295/1947. Vi sono interessantissime trattazioni in circolazione sul tema, mentre stupisce l'assenza di qualsiasi riferimento a questi temi da parte delle istituzioni nazionali e internazionali. Tra il molto materiale a disposizione, si vedano alcuni utili articoli introduttivi: Parovel 2018 e URL <https://triestelibera.one/trattati-internazionali.html> (2019-11-22).

conseguenza impossibile ipotizzare come e dove creare nuova infrastruttura e migliorare l'utilizzo di quella esistente

Tutto ciò premesso, le opportunità di collegamento commerciale fra il Mar Caspio e l'Adriatico possono passare attraverso due principali direttrici: la prima è la direttrice che interessa il bacino economico-manifatturiero del Mar Caspio con riferimento a Azerbaijan-Federazione Russa-Kazakistan che potrebbero collegarsi, via terra (strada/ferrovia) al mar Nero e, da lì, raggiungere via nave l'Adriatico o il Pireo, autentico riferimento cinese per il traffico marittimo mediterraneo/europeo. La seconda direttrice interessa il bacino economico-manifatturiero Uzbekistan-Turkmesistan-Iran che, attraverso il porto di Gwadar (lo scalo pakistano è il progetto di punta del China-Pakistan *Economic Corridor*, del valore di oltre 50 miliardi di dollari) potrebbe connettersi direttamente alle rotte BRI.

A queste tuttavia si aggiungono corridoi che potrebbero spostare (in parte) il baricentro, attualmente incentrato sui collegamenti marittimi intra-mediterranei, verso la soluzione 'terrestre' (e la dimensione Nordeuropea di alimentazione dei mercati UE) della Nuova Via della Seta che, il Prof Haralambides¹⁰ identifica provvidenzialmente in *missing link* della strategia BRI insistenti nell'area caspica:

- il primo è un *missing link* terrestre che dovrebbe connettere l'area a nord verso Mosca (nodo già identificato e operativo nella strategia BRI) per l'alimentazione dei mercati Nord europei. È chiaro che, in questo caso, il Mediterraneo e l'Adriatico diventerebbero partner commerciali marginali per l'area del Mar Caspio.
- Il secondo è un *missing link* intermodale che vede il porto di Poti quale nodo portuale intra-mar Nero per alimentare poi i porti europei prospicienti, da Varna a Odessa. Anche in questo caso il rischio di marginalizzazione è molto alto stanti i collegamenti ferroviari previsti dalla rete TEN-T (il corridoio Orientale e il corridoio Reno-Danubio di collegamento fra Mar Nero e Nord Europa) che alimenterebbero volumi (e mercati) certamente non italiani o adriatici.
- Il terzo è un *missing link* riguardante il collegamento terrestre dell'area verso sud e che vede nel porto di Gwadar (Pakistan)

10 «Through the Baku-Tbilisi-Kars railway system (BTK), running south of Caucasus, the link would connect the new port of Baku (President Aliyev's top national priority) to the Georgian ports of Batumi, or Poti, or - why not - the 2.5 billion dollar port of Anaklia, once this project materializes. As Baku is at the crossroads of the North-South (Iran-Azerbaijan-Russia) corridor (a tripartite grand project already agreed, signed and sealed by the 3 countries), the interests of Iran and Russia in the project are obvious, as are those of India who wants to use the north-south corridor for her exports to Russia and Europe. But the plan did not stop at Georgia. Navigating the Black Sea, my Missing Link would extend to Istanbul, Thessaloniki and Costanza and from there, through the Danube-Rhine fluvial system, it would end up to central and northern Europe (Rotterdam)». (Haralambides 2019)

il nodo portuale di accesso della BRI. In questo caso, ricorrendo a servizi marittimi diretti fra Adriatico e Estremo Oriente, i volumi di traffico da/per l'area caspica potrebbero aumentare sensibilmente.

Tutto ciò premesso, e considerato poi che le sfide sono principalmente politico-strategiche (l'Area infatti conserva riserve abbondanti di idrocarburi e per una realtà, quale quella europea, e più in particolare italiana, povera di risorse energetiche, il controllo della Regione caucasica diventa elemento centrale per l'approvvigionamento) che commerciali, è chiaro come il rafforzamento della *partnership* fra l'Italia (e l'Adriatico in particolare) e la regione del Mar Caspio possa contribuire alla stabilizzazione dell'area e al suo sviluppo economico e sociale.

In questo senso, nel breve e medio periodo, risulta necessario puntare su almeno due linee strategiche.

La prima, per noi più importante, si incentra sull'individuazione del Pireo quale nodo marittimo di riferimento per il mercato caspico. I volumi degli scambi commerciali fra l'Adriatico e i Paesi del Mar Caspio, per ragioni di natura demografica ed economica, possono giustificare a fatica collegamenti marittimi diretti ma possono invece 'approfittare' dei collegamenti esistenti fra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente.

In questo caso è lecito attendersi un aumento dei traffici intra-mediterranei e sarà quindi necessario puntare sul potenziamento essenzialmente degli accordi commerciali, sulla falsa riga di quanto già siglato l'11 febbraio 2019 dal Porto di Venezia: un MoU con il Pireo che mira alla cooperazione stabile e reciproca tra i due scali, al fine di sviluppare e di supportare politiche di connettività infrastrutturale e servizi portuali atti a implementare il flusso commerciale tra i mercati dell'Europa, del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente attraverso i due porti. Il Memorandum mira anche a migliorare lo scambio di buone pratiche e conoscenze in ambito di gestione portuale nei campi dell'*information technology*, dell'attrazione degli investimenti e della comunicazione. L'obiettivo comune finale è migliorare le prestazioni dei due scali, snodi fondamentali nei collegamenti marittimi internazionali del futuro lungo la Nuova Via della Seta.

La seconda linea strategica si incentra invece sullo sviluppo di Gwadar quale nodo marittimo di riferimento per il mercato caspico.

In questo senso il porto di Venezia ha immaginato la realizzazione del progetto 'Banchina ad alti fondali' che prevede la realizzazione di piazzali connessi al molo containers per una superficie di 5 ha, la realizzazione di piazzali per una superficie di 1,5 ha, a servizio delle chiatte che, collocate in una darsena di 5,3 ha di superficie, fungeranno da collegamento fra il terminal container alla bocca di Malamocco e i terminal di terra siti nell'area portuale di Porto Marghera. L'opera è in grado di garantire l'accosto simultaneo di 2 uni-

tà portacontainer con capacità pari a 18.000 TEU ciascuna - intercettando così i servizi diretti Europa-Estremo Oriente operanti oggi e nel medio/lungo termine - e, utilizzando chiatte dalla capacità di 384 TEU ciascuna, garantire l'alimentazione h24 dei terminal di terra in meno di 1,5 ore.

Le maggiori opportunità per l'Italia e per i porti adriatici in particolare possono venire però dall'implementazione di una politica Europea che già nel 2004 era stata per la prima volta, con molta lungimiranza, proposta. Si tratta di estendere ai paesi extra UE le reti di connessione marittima che si dipartono dai nostri porti e che, già oggi, mettono in connessione scali di paesi diversi. Nel solco tracciato dalla proposta della commissaria EU ai trasporti Violetta Bulc, che nel gennaio del 2019 ha proposto un piano di 'allungamento' delle reti TEN-T ai paesi confinanti con l'Unione Europea, e specificamente con Armenia, Bielorussia, Azerbaijan, Georgia, Repubblica Moldava e Ucraina (European Commission 2019).

In questo schema l'estensione delle Autostrade del Mare verso i porti dell'area del Mar Nero permetterebbe di intercettare lì i flussi di merce che originano in quella zona e sono destinati ai mercati europei, garantendo una modalità di trasporto sostenibile ed efficiente, così da superare e migliorare il modello logistico proposto dai governi di Romania, Georgia, Azerbaijan e Turkmenistan (PortsEurope 2019) che, in un recente accordo siglato tra i quattro paesi, propongono un asse commerciale che attraverso i rispettivi territori per giungere al cuore dell'Europa continentale dopo un lungo tratto svolto in modalità terrestre, a mezzo camion, dal porto di Costanza verso le destinazioni finali dei vari paesi UE. L'imperativo della sostenibilità economica, sociale e ambientale, impone a tutti i paesi membri dell'Unione Europea e a tutti gli stakeholder impegnati nello sviluppo del modello economico, di adottare le migliori soluzioni per il trasporto efficiente dei prodotti da e verso i nostri territori, utilizzando le modalità più consone alle varie circostanze e che, in questo caso, prevedono l'utilizzo massiccio della modalità marittima per portare le merci lungo il corridoio adriatico, verso i porti, come Venezia, vicini ai mercati di destinazione finale.

Arthur Bloch chiarisce nella sua arguta 'Legge di Grossman' che «i problemi più complessi hanno soluzioni semplici, facili da comprendere e sbagliate»;¹¹ una verità assoluta, e il caso in specie non fa eccezione. Ma una visione olistica dei fenomeni globali in atto, quella che si è cercato di dare in questo articolo, può almeno darci un punto di vista utile per affrontare e vincere le sfide che ci attendono (o, quanto meno, spingerci a ipotizzarle).

11 Quella di Arthur Bloch, nota come legge di Grossman, è un aforisma contenuto all'interno della Legge di Murphy, di cui Bloch è autore.

Bibliografia

- Amighini, Alessia (2017). «Towards a new Geography of Trade?». *China's Belt and Road: a game changer*, 121-39. Milano: ISPI Istituto per gli Studi di Politica Internazionale. URL https://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/china_belt_road_game_changer.pdf (2019-11-22).
- Ekman, Alice (2018). *China in the Mediterranean: An Emerging Presence*. Paris: Ifri-Center for Asian studies. Notes de l'Ifri.
- European Commission (2019). *Eastern Partnership: Commission sets out TEN-T Investment Action Plan of €13 billion for better connectivity and stronger growth in the region*. Bruxelles: European Commission.
- Haralambides, Hercules (2019). «A “missing link” in China's Belt-and-Road Initiative: Connecting The Caspian- to The Black Sea and Beyond (Rotterdam)». *Maritime Economics and Logistics*. URL <http://haralambides-mel.blogspot.com/2019/03/a-missing-link-in-chinas-belt-and-road.html> (2019-06-01).
- Mercator Institute for China Studies (2016). «China Drops Anchor in Mediterranean Ports». *Merics Blog*, 25 Maggio. URL <https://www.merics.org/en/blog/china-drops-anchor-mediterranean-ports> (2019-06-01).
- Moneta, Luca (2019). «Russia 2019: sindrome di Dorian Gray?». *Russia Watch*, Milano: ISPI Istituto Superiore per gli Studi di Politica Internazionale. URL <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/russia-2019-sindrome-di-dorian-gray-22384> (2019-06-01).
- Opera (2019). «Kenya and China to sign three agreements and two Mou worth Shs.300 million dollars». *Daily Active Kenya*. URL <http://dailyactive.info/2019/03/25/kenya-and-china-to-sign-three-agreements-and-two-mou-worth-shs-300-million-dollars/> (2019-06-01).
- Parovel, Paolo (2018). «Il problema degli investimenti della Cina nel Porto di Trieste». *Il Corriere di Trieste*. URL <https://www.lavoceditrieste.net/2018/11/29/il-problema-degli-investimenti-della-cina-nel-porto-di-trieste/> (2019-06-01).
- PortsEurope (2019). «Azerbaijan, Georgia, Romania, Turkmenistan to promote Black Sea-Caspian Sea multimodal corridor». *PortsEurope*. URL <https://www.portseurope.com/azerbaijan-georgia-romania-turkmenistan-to-promote-black-sea-caspian-sea-multimodal-corridor/> (2019-11-22).
- Putz, Karen (2018). «Central Asia Gassing Up China». *The Diplomat*, 7 novembre. URL <https://thediplomat.com/2018/11/central-asia-gassing-up-china/> (2019-06-01).
- SRM (2019). *Italian Maritime Economy. Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia*. VI Rapporto Annuale. s.l.: SRM.
- Suokas, Janne (2019). «China Sends a Record 6,300 Cargo Trains to Europe in 2018». *GBTimes – Bringing China Closer*. URL <https://gbtimes.com/china-sends-a-record-6300-cargo-trains-to-europe-in-2018> (2019-06-01).
- Valigi, Marco; Natalizia, Gabriele (2018). «Tra il Mar Nero e il Caspio i riflessi della nuova della seta». *Aspenia online*. Roma: ASPEN Institute. URL <https://aspensiaonline.it/tra-il-mar-nero-e-il-caspio-i-riflessi-della-nuova-via-della-seta/> (2019-06-01).