



Dipartimento di Scienze Politiche

Cattedra di Studi Strategici

**Belt and Road Initiative: analisi  
degli obiettivi fondanti e dei  
risultati ottenuti**

RELATORE  
Prof. Andrea Gilli

CANDIDATO  
Giulia Dogliotti  
(n. matricola 102442)

ANNO ACCADEMICO 2023/2024

## Indice

<b>Introduzione .....</b>	<b>3</b>
<b>1. La Belt and Road Initiative.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1 La Nascita.....</b>	<b>8</b>
1.1.1 La Silk Road Economic Belt.....	11
1.1.2 La 21st-Century Maritime Silk Road.....	14
1.1.3 Il Silk Road Fund.....	19
<b>1.2 Lo Sviluppo .....</b>	<b>21</b>
1.2.1 16+1 Group.....	21
1.2.2 Pubblicazione del piano d'azione e i cinque pilastri.....	23
1.2.3 L'Asian Infrastructure Investment Bank .....	26
1.2.4 Belt and Road Forum for International Cooperation .....	29
<b>1.3 Gli sviluppi contemporanei.....</b>	<b>29</b>
<b>2. Aspetti diplomatici, economici e tecnologici dell'Iniziativa: un'analisi multidimensionale .....</b>	<b>33</b>
<b>2.1 Ambito diplomatico.....</b>	<b>33</b>
2.1.1 Vantaggi politici e diplomatici .....	34
2.1.2 Tensioni e controversie diplomatiche .....	38
<b>2.2 Ambito economico .....</b>	<b>43</b>
2.2.1 Benefici economici.....	44
2.2.2 Rischi economici.....	47
<b>2.3 Ambito tecnologico .....</b>	<b>50</b>
2.3.1 Progressi tecnologici .....	50
2.3.2 Complicazioni.....	54
<b>3. Valutazione dei risultati e degli effetti .....</b>	<b>58</b>
<b>3.1 Risultati ed effetti in Asia e Oceania .....</b>	<b>62</b>
<b>3.2 Risultati ed effetti in Europa .....</b>	<b>68</b>
<b>3.3 Risultati ed effetti in Africa .....</b>	<b>72</b>
<b>Conclusioni.....</b>	<b>78</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>83</b>
<b>Sitografia.....</b>	<b>84</b>

# Introduzione

La Belt and Road Initiative (BRI), nota anche come "Nuova Via della Seta", è stata lanciata dalla Cina nel 2013 sotto la guida del presidente Xi Jinping ed è generalmente considerata uno dei progetti di sviluppo infrastrutturale e di cooperazione economica più ambiziosi dell'era contemporanea. Concepita per ricostruire le antiche vie commerciali che un tempo collegavano l'Asia all'Europa, la BRI mira a creare una vasta rete di infrastrutture, corridoi economici e partnership strategiche. Con un focus su investimenti in infrastrutture come porti, ferrovie, autostrade, cavi sottomarini e reti energetiche, la BRI non è solo un piano per promuovere la connettività globale, ma anche un tentativo della Cina di consolidare la propria influenza economica e politica su scala mondiale.

Il progetto si estende su numerose rotte terrestri e marittime attraversando l'Asia, l'Europa, l'Africa e il Medio Oriente. La "Belt" si riferisce alla Silk Road Economic Belt (SREB), che collega la Cina con l'Asia centrale, l'Europa orientale e occidentale via terra. La "Road" invece, simboleggia la 21st-Century Maritime Silk Road (MSR), che collega la costa meridionale della Cina con l'Africa, il Mediterraneo, il sud-est asiatico e l'Asia centrale via mare<sup>1</sup>.

Negli anni, la Cina ha ampliato la BRI per includere anche la salute pubblica, le infrastrutture digitali e le soluzioni di energia verde attraverso tre iniziative specifiche: la Health Silk Road (HSR), la Digital Silk Road (DSR) e la Green Silk Road (GSR). La HSR, supportata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, è progettata per fornire assistenza sanitaria attraverso le reti di trasporto della Belt and Road Initiative. La GSR, invece, è focalizzata sullo sviluppo di infrastrutture a basse emissioni di carbonio, promuovendo progetti nel settore dell'energia e della finanza sostenibile. Infine, la DSR rappresenta uno dei principali strumenti attraverso cui Pechino facilita il trasferimento di

---

<sup>1</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54. Ultimo accesso: 9 settembre 2024.  
[https://www.academia.edu/117628003/Chinas\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_Analysing\\_Diplomatic\\_Impacts\\_and\\_Challenges](https://www.academia.edu/117628003/Chinas_Belt_and_Road_Initiative_Analysing_Diplomatic_Impacts_and_Challenges)

tecnologia cinese verso i paesi partner, promuovendo i propri standard tecnologici e puntando a stabilire standard globali per le tecnologie del futuro<sup>2</sup>.

Inizialmente, la BRI suscitò grande interesse tra i potenziali paesi destinatari per due principali motivi. Innanzitutto, molte delle regioni coinvolte necessitavano di infrastrutture su larga scala. In secondo luogo, il progetto fu presentato da Xi Jinping come un'iniziativa multilaterale che avrebbe potuto rafforzare la globalizzazione, in particolare attraverso la creazione di infrastrutture essenziali per migliorare la connettività tra Europa, Asia e Medio Oriente<sup>3</sup>.

Secondo David Gordon, nei paesi a basso reddito e in via di sviluppo coperti dalla BRI, che vanno dal Sud-est asiatico all'Asia meridionale e centrale, al Medio Oriente e all'Africa, fino all'Europa orientale e centrale, l'enfasi della Cina sulle infrastrutture è stata accolta favorevolmente. Questo è avvenuto in un contesto in cui le banche multilaterali di sviluppo e i donatori occidentali, sia statali che non, avevano ridotto il loro coinvolgimento in questi progetti, e in cui le iniziative cinesi non richiedevano condizioni stringenti sulla governance e le politiche<sup>4</sup>.

Negli ultimi anni, tuttavia, è aumentata in molti paesi della BRI una crescente preoccupazione, spesso alimentata da sentimenti populisti e nazionalisti, riguardo ai termini degli accordi con la Cina. La percezione è che questi accordi apportino benefici eccessivi alla Cina, lasciando invece i paesi beneficiari a gestire i rischi. Di conseguenza, diversi paesi hanno iniziato a contestare i termini dei progetti della BRI, sollevando anche problemi più generali legati alla sostenibilità del debito<sup>5</sup>. Questa vasta serie di iniziative di sviluppo e investimento inoltre, è stata vista da alcuni esperti come un allarmante

---

<sup>2</sup> U.S. Department of Defense. *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*. 19 ottobre 2023, p. 26. Ultimo accesso: 9 settembre 2024. <https://media.defense.gov/2023/Oct/19/2003323409/-1/-1/1/2023-MILITARY-AND-SECURITY-DEVELOPMENTS-INVOLVING-THE-PEOPLES-REPUBLIC-OF-CHINA.PDF>.

<sup>3</sup> David Gordon, Haoyu Tong, and Tabata Anderson, "Beyond the Myths - Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension" *The International Institute for Strategic Studies*, 16 settembre 2020, p.4. Ultimo accesso: 9 settembre 2024. <https://www.iiss.org/globalassets/media-library---content--migration/files/research-papers/bri-report-two--beyond-the-myths--towards-a-realistic-assessment-of-chinas-belt-and-road-initiative.pdf>.

<sup>4</sup> *Ibidem*

<sup>5</sup> *Ibidem*

segnale dell'ascesa della potenza cinese e, poiché i costi di molti progetti sono saliti alle stelle, in diversi paesi è aumentata l'opposizione<sup>6</sup>.

Per sostenere gli investimenti legati alla Belt and Road Initiative, sono state creati il Silk Road Fund (SRF), annunciato nel 2014 con un capitale di 40 miliardi di dollari, e l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), entrata in funzione nel 2016 con un capitale di 100 miliardi di dollari. Tra i principali finanziatori dei progetti della BRI figurano anche le banche di sviluppo e le grandi banche commerciali statali, tra cui la China Development Bank, l'Industrial and Commercial Bank of China, la Bank of China e la China Exim Bank<sup>7</sup>. Nel capitolo successivo sarà chiarito che, sebbene l'Asian Infrastructure Investment Bank non sia ufficialmente parte della Belt and Road Initiative, nei suoi primi anni di attività ha finanziato quasi esclusivamente progetti legati alla BRI.

Nel 2024, coinvolgendo circa 151 paesi, si stima che la BRI miri a potenziare le opportunità economiche per oltre due terzi della popolazione mondiale. Pertanto, questa iniziativa ha un'influenza rilevante non solo sull'economia globale, ma anche sulla futura configurazione del potere politico e strategico<sup>8</sup>.

Secondo diversi autori, l'iniziativa Belt and Road della Cina è emersa in risposta a una serie di pressioni, tra cui il rallentamento dell'economia cinese, la politica di "pivot to Asia"<sup>9</sup> degli Stati Uniti e il peggioramento delle relazioni con i paesi vicini, dopo la crisi finanziaria globale del 2008. Questa iniziativa rappresenta anche un segnale di un atteggiamento più attivo del nuovo leader cinese, Xi Jinping, nel cercare di soddisfare le aspettative internazionali sulla Cina riguardo alla sua leadership e ai suoi impegni globali<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> James McBride, Noah Berman and Andrew Chatzky "China's Massive Belt and Road Initiative," *Council on Foreign Relations*. Ultimo accesso: 9 settembre 2024. <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.

<sup>7</sup> OECD, *OECD Business and Finance Outlook 2018*, (Paris: OECD Publishing, 2018), p.78. Ultimo accesso: 9 settembre 2024. <https://doi.org/10.1787/9789264298828-en>.

<sup>8</sup> David Gordon, Haoyu Tong, and Tabata Anderson, "Beyond the Myths - Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension" *The International Institute for Strategic Studies*, 16 settembre 2020, p.4

<sup>9</sup> Robert Blackwill, "The U.S. Pivot to Asia and American Grand Strategy," *Council on Foreign Relations*, 27 ottobre 2021. Ultimo accesso: 9 settembre 2024. <https://www.cfr.org/project/us-pivot-asia-and-american-grand-strategy>.

<sup>10</sup> Yong Wang, "Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy." *The Pacific Review* 29 (3) (2016): 455–63. Ultimo accesso: 9 settembre 2024. doi:10.1080/09512748.2016.1154690.

Nel primo capitolo verrà fornita una panoramica dettagliata delle principali iniziative che costituiscono la Belt and Road Initiative, come la 21st-Century Maritime Silk Road, la Silk Road Economic Belt, nonché il Silk Road Fund e l'Asian Infrastructure Investment Bank. Questo capitolo esplorerà le origini della BRI e le sue basi fondative.

Nel secondo capitolo verranno analizzati gli effetti positivi e negativi della BRI sotto diversi aspetti: economico, tecnologico e diplomatico. Questo capitolo metterà in luce come l'iniziativa abbia influenzato questi settori e quali siano state le conseguenze principali.

Infine, il terzo capitolo offrirà una valutazione critica degli effetti della BRI, suddividendo le aree di interesse in tre macro-regioni: Asia e Oceania, Europa e Africa con l'obiettivo di rispondere alle domande fondamentali: "La BRI ha funzionato? Ha raggiunto i suoi obiettivi?".

È importante sottolineare che, sin dalla sua creazione, la Belt and Road Initiative aveva come obiettivi ufficiali la cooperazione economica e la connettività globale. Con la pubblicazione, nel 2015, del documento "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", redatto dalla Commissione Nazionale per lo Sviluppo e la Riforma, dal Ministero degli Affari Esteri e dal Ministero del Commercio della Repubblica Popolare Cinese, e approvato dal Consiglio di Stato, sono stati definiti chiaramente cinque obiettivi principali. Questi obiettivi comprendevano: il coordinamento delle politiche, la connettività delle infrastrutture, il commercio senza ostacoli, l'integrazione finanziaria e il rafforzamento dei legami interpersonali<sup>11</sup>.

Sebbene questi obiettivi ufficiali verranno esaminati, lo scopo principale di questo documento è valutare l'esistenza e l'impatto degli obiettivi non ufficiali strategici della Belt and Road Initiative. Con "obiettivi non ufficiali" ci riferiamo, tra le altre, a questioni

---

<sup>11</sup> National Development and Reform Commission (NDRC), People's Republic of China, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* (Beijing: National Development and Reform Commission, 2015). Ultimo accesso: 29 agosto 2024. [https://web.archive.org/web/20181127225143/http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](https://web.archive.org/web/20181127225143/http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html).

legate all'Economic Statecraft cinese, alla cosiddetta "trappola del debito" e alle operazioni poco trasparenti attuate a livello globale.

# 1. La Belt and Road Initiative

## 1.1 La Nascita

Nonostante l'anno di inizio della Belt and Road Initiative venga comunemente considerato il 2013, nei discorsi originali del Presidente della Repubblica Popolare Cinese e Segretario generale del Partito Comunista Cinese Xi Jinping non esisteva una BRI, ma esistevano solo la Silk Road Economic Belt (SREB) e la 21st-Century Maritime Silk Road<sup>12</sup> (MSR). Poiché miravano a regioni diverse, erano 2 progetti regionali distinti: in nessuna parte dei discorsi originali vi è indicazione del fatto che fossero due parti di un progetto unico. La Silk Road Economic Belt, quale strategia autonoma, mirava infatti a migliorare la cooperazione della Cina via terra principalmente con i paesi asiatici. La 21st-Century Maritime Silk Road era invece incentrata a rafforzare la partnership marittima con le nazioni del sud-est asiatico.

Dai documenti esaminati si evince che fino ad almeno la metà del 2014, MSR e SREB erano progetti separati<sup>13</sup>. È stato sostenuto che la BRI sia iniziata con pratiche e discorsi incoerenti e disordinati riguardanti le due proposte sub-regionali separate (SREB; MSR)<sup>14</sup>. È solo grazie alle misure avviate dal governo centrale che queste due iniziative separate si sono trasformate in una iniziativa relativamente coerente, anche se vaga e ampia, con principi generali per raggiungere gli obiettivi strategici della Cina<sup>15</sup>.

Come sostenuto da Ran Hu<sup>16</sup>, nei primi anni dell'iniziativa, il governo cinese ha ribrandizzato alcuni dei suoi progetti precedenti come parte della Silk Road Economic Belt o della 21-st Century Maritime Silk Road, facendole apparire come iniziative ben strutturate e coerenti. L'autore cita un sito<sup>17</sup> associato al People's Daily, l'organo di stampa del Partito Comunista Cinese, in cui vengono elencati diversi progetti completati tra il 2013 e il 2016 presentandoli come parte della Belt and Road Initiative. Tuttavia,

---

<sup>12</sup> Indrajit Roy et al., *Rising Power, Limited Influence: The Politics of Chinese Investments in Europe and the Liberal International Order* (Oxford: Oxford University Press, 2024), 52.

<sup>13</sup> *Ibidem*

<sup>14</sup> *Ivi*, 45

<sup>15</sup> *Ibidem*

<sup>16</sup> *Ivi*, 53

<sup>17</sup> "List of Achievements of Belt and Road Initiative 2013-2016," People's Daily Online. Ultimo accesso: 18 agosto 2024. <http://en.people.cn/102775/313196/index.html>

un'analisi più dettagliata rivela che alcuni di questi progetti erano già stati avviati prima del lancio ufficiale della SREB e della MSR. Per esempio, il sito cita la consegna da parte della Cina di un sistema di satelliti di telerilevamento al Venezuela come un progetto BRI, nonostante fosse stato consegnato il 4 settembre 2013<sup>18</sup>, pochi giorni prima dell'annuncio del SREB, avvenuto il 7 settembre 2013.

La SREB e la MSR sono state inizialmente chiamate collettivamente in forma abbreviata cinese “One Belt One Road” (OBOR). Secondo Christopher K. Johnson, l'iniziativa OBOR è: “comprehensive, focused, and personal to President Xi”<sup>19</sup>. Il presidente Xi considerava l'OBOR il tema principale della politica estera cinese e l'incarnazione pratica del suo “Sogno Cinese” per promuovere il rinnovamento nazionale e cementare il posto del paese come potenza mondiale di primo piano. L'OBOR è stata propagandata come la soluzione per favorire lo sviluppo delle regioni cinesi cronicamente sotto-performanti, integrandole in un programma di sviluppo orientato verso l'esterno. Allo stesso modo essa offre un'opportunità per assorbire l'enorme capacità industriale in eccesso della Cina che la sua economia sempre più indebitata non può più sostenere<sup>20</sup>.

A partire dal 2016, il governo cinese ha cambiato il nome in Belt and Road Initiative (BRI). Secondo la ricercatrice senior per gli affari politici e di sicurezza presso il National Bureau of Asia Research Nadège Rolland, inizialmente, nei documenti ufficiali cinesi il termine associato a *yī dài yī lù* (“Una Cintura, Una Via), era strategia. Pechino tuttavia temeva che l'uso del termine strategia potesse generare diffidenza a livello internazionale. Pertanto, è stato deciso di sostituirlo con *Chàngyì*, iniziativa. Quest'ultimo termine si allineava meglio con il messaggio che la Cina intendeva trasmettere al mondo, ossia un progetto più aperto e accessibile a tutti<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Wu, Zhihua "Zhongguo xiang weineiruila jiaofu yaogan weixing xitong. [China Delivered the Remote Sensing Satellite System to Venezuela]." *Renmin Wang*. Ultimo accesso: 7 settembre 2024. <http://finance.people.com.cn/n/2013/0905/c1004-22810489.html>.

<sup>19</sup> Christopher K. Johnson, “President Xi Jinping’s ‘Belt and Road’ Initiative”, *Center for Strategic and International Studies*, no. 28 (2016): 2. Ultimo accesso: 16 agosto 2024. <https://www.csis.org/analysis/president-xi-jinpings-belt-and-road-initiative>

<sup>20</sup> *Ibidem*

<sup>21</sup> Nadège Rolland, Brad Carson, "Jaw-Jaw: The Geo-Economic Challenge of China's Belt and Road Initiative", *War on the Rocks*. Ultimo accesso: 25 agosto 2024. <https://web.archive.org/web/20190701014926/https://warontherocks.com/2019/03/jaw-jaw-the-geo-economic-challenge-of-chinas-belt-and-road-initiative/>.

Secondo Wang Yong, membro del Comitato Accademico del Center for International Strategic Research e membro dell'International Institute for Strategic Studies, la Belt and Road Initiative è stata istituita a causa di una combinazione di fattori, tra cui il rallentamento dell'economia cinese, la svolta degli Stati Uniti verso l'Asia e il deterioramento delle relazioni con i vicini dopo aver superato la tempesta finanziaria globale del 2008. È indice anche di un approccio più proattivo da parte di Xi Jinping nel soddisfare le aspettative sugli obblighi e sulla leadership internazionale della Cina. L'iniziativa offre enormi opportunità di cooperazione economica internazionale per collegare Asia, Europa, Africa e Oceania<sup>22</sup>.

Altre due interpretazioni dominano il dibattito: alcuni sostengono che la BRI avesse lo scopo di affrontare i problemi economici e di sviluppo della Cina e della regione eurasiatica; altri sostengono invece che la BRI avesse lo scopo di riposizionare la Cina nell'ordine internazionale stabilito o di sfidare tale ordine. Tuttavia, secondo Ran Hu<sup>23</sup> della School of Social Sciences & Global Studies della Open University, queste interpretazioni sono riduttive in quanto basate sull'assunzione, sbagliata, che la BRI fosse una strategia razionale e lineare. Infatti, ciò che è emerso dalla BRI indica che il suo sviluppo è stato caratterizzato da incoerenza e da una mancanza di linearità. Un possibile esempio dell'indeterminatezza e della mancanza di linearità dei due progetti iniziali (MSR e SREB) è il dibattito che si tenne riguardo a quale città dovesse rappresentare l'inizio di questi. Diverse amministrazioni locali, sia interne che costiere, avviarono infatti delle campagne per rivendicare il ruolo di punto di partenza dei progetti. Questa competizione interna, secondo l'autore<sup>24</sup>, è stata causata dall'assenza di una direzione centralizzata nell'implementazione della SREB e della MSR, la quale ha permesso a un numero più ampio di soggetti di partecipare alla definizione delle politiche.

Negli anni hanno preso forma due ulteriori componenti della BRI: la Digital Silk Road (DSR) e la Health Silk Road (HSR). La prima è nata con l'intento di migliorare la connettività nei paesi partecipanti attraverso l'uso di tecnologie cinesi, la seconda è

---

<sup>22</sup> Yong Wang, "Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy." *The Pacific Review* 29 (3) (2016): 455–63.

<sup>23</sup> Indrajit Roy et al., *Rising Power, Limited Influence: The Politics of Chinese Investments in Europe and the Liberal International Order* (Oxford: Oxford University Press, 2024), 45-46

<sup>24</sup> *Ivi*, p.54

emersa durante la pandemia da COVID-19, contribuendo a promuovere la “vaccine diplomacy” di Pechino<sup>25</sup>.

Per comprendere cosa sia effettivamente la Belt and Road Initiative è utile analizzare le principali iniziative e istituzioni che la compongono e implementano.

### 1.1.1 La Silk Road Economic Belt

Il 7 settembre 2013, durante una visita ufficiale ad Astana, capitale del Kazakistan, il Presidente della Repubblica Popolare Cinese e Segretario generale del Partito Comunista Cinese Xi Jinping introduceva al mondo la Silk Road Economic Belt (SREB):

Kazakhstan, sitting on the ancient Silk Road, has made an important contribution to the exchanges between the Eastern and Western civilizations and the interactions and cooperation between various nations and cultures. [...] Throughout the millennia, the people of various countries along the ancient Silk Road have jointly written a chapter of friendship that has been passed on to this very day. The over 2,000-year history of exchanges demonstrates that on the basis of solidarity, mutual trust, equality, inclusiveness, mutual learning and winwin cooperation, countries of different races, beliefs and cultural backgrounds are fully capable of sharing peace and development. This is the valuable inspiration we have drawn from the ancient Silk Road. [...] At present, China's relations with Central Asian countries face a golden opportunity of development. We hope to work with these countries to strengthen trust, friendship and cooperation, and promote common development and prosperity so as to bring benefits to our people. [...] To forge closer economic ties, deepen cooperation and expand development space in the Eurasian region, we should take an innovative approach and jointly build an "economic belt along the Silk Road". This will be a great undertaking benefitting the people of all countries along the route. To turn this into a reality, we may start with work in individual areas and link them up over time to cover the whole region<sup>26</sup>.

Secondo il Belt and Road Portal, gestito dal China Economic Information Service e dallo State Information Center sotto la guida della Commissione nazionale cinese per lo sviluppo e dell'agenzia di stampa Xinhua, la Silk Road Economic Belt è una “long-

---

<sup>25</sup> Filippo Fasulo, Guido Alberto Casanova, and Paola Morselli, “La Cina E Il Mondo Dopo 10 Anni Di BRI” *Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI)*. Ultimo accesso: 16 agosto 2024. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/la-cina-e-il-mondo-dopo-10-anni-di-bri-149086>.

<sup>26</sup> “Xi Jinping, Speech in Astana, Kazakhstan, on Building a Silk Road Economic Belt with Central Asian Nations, September 7, 2013” USC US-China Institute. Ultimo accesso: 15 agosto 2024. <https://china.usc.edu/xi-jinping-speech-astana-kazakhstan-building-silk-road-economic-belt-central-asian-nations-september>.

term vision for the infrastructural development, connectivity and economic cooperation of Eurasia. It is considered the longest economic corridor in the world – and potentially the most dynamic – connecting the Asia-Pacific region in the East with developed European economies in the West”<sup>27</sup>.

Secondo le fonti ufficiali cinesi, fanno parte della Silk Road Economic Belt sei corridoi economici<sup>28</sup> (Figura 1):

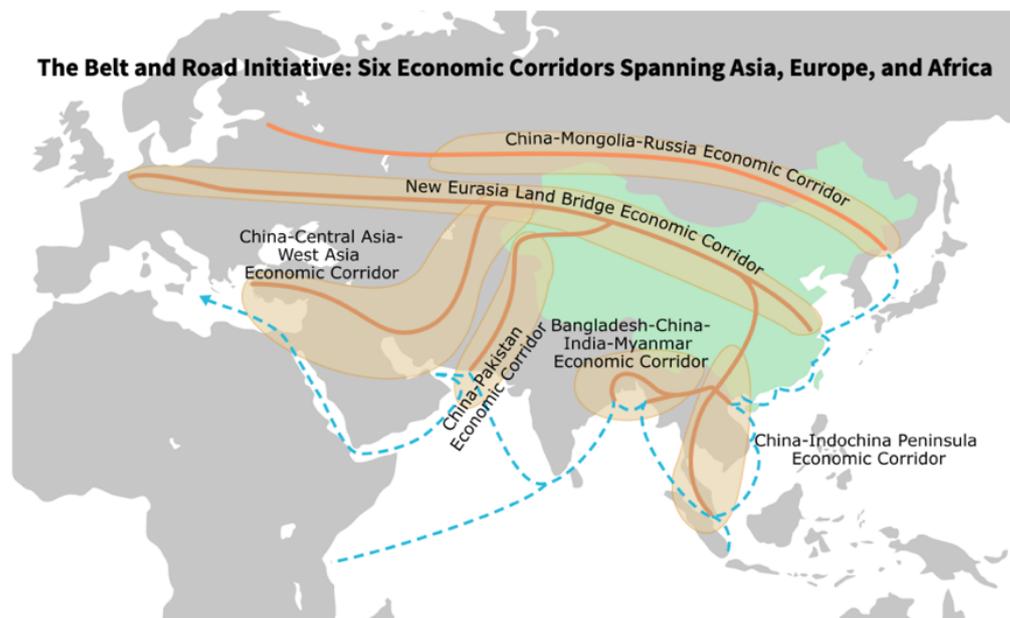


Figura 1: I sei corridoi economici.

Fonte: HKTDC Research <https://research.hktdc.com>

- Il China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC). Già da tempo questi tre paesi avevano sviluppato rapporti commerciali ed economici di diversa natura che si sono consolidati grazie alla Silk Road Economic Belt.

- Il China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Scopo di questo corridoio è stabilire una rotta economica che parta dalla Regione Autonoma Uigura dello Xinjiang situata al nord della Cina, fino al porto pakistano di Gwadar situato sulla costa meridionale del mar Arabico. Prevede, tra le altre, la costruzione di autostrade, ferrovie e la creazione di un aeroporto internazionale a Gwadar<sup>29</sup>. La Regione Autonoma Uigura dello Xinjiang è di

<sup>27</sup> "About the Silk Road Economic Belt", Belt and Road Portal. Ultimo accesso: 15 agosto 2024. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0PPN0HMN.html>.

<sup>28</sup> "The Belt and Road Initiative", HKTDC Research. Ultimo accesso: 16 agosto 2024. <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDAyOTg5>.

<sup>29</sup> "One Belt", OBOREurope. Ultimo accesso: 16 agosto

fondamentale importanza per il CPEC e di conseguenza per la Cina in quanto, confinante con otto stati (Kazakistan; Kirghizistan; Tagikistan; Afghanistan; Pakistan; parte del Kashmir controllata dall'India), permetterebbe di collegare la regione all'Oceano Indiano.

- Il New Eurasian Land Bridge (NELB). Noto anche come Second Eurasia Land Bridge o New Eurasian Continental Bridge, è uno dei progetti più ambiziosi. Consiste in una linea ferroviaria che si estende da Lianyungang, nella provincia cinese di Jiangsu, fino a Rotterdam, in Olanda. L'obiettivo di questo corridoio è quello di aumentare la frequenza del trasporto ferroviario tra Cina ed Europa<sup>30</sup>.

- Il China-Central Asia-West Asia Economic Corridor (CCWAEC). Questo corridoio connetterebbe la Regione Autonoma Uigura dello Xinjiang alla Turchia, passando attraverso il Kazakistan, il Kirghizistan, il Tagikistan, il Turkmenistan, l'Uzbekistan e l'Iran.

- Il China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC). Questo corridoio si sviluppa all'interno della Greater Mekong Subregion (GMS) ed il suo scopo è supportare il commercio tra Cina e i paesi dell'ASEAN<sup>31</sup> (con i quali dal 2010 sussistono accordi di libero scambio) attraverso la costruzione di ferrovie e autostrade.

- Il Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIMEC). Scopo di questo corridoio è connettere al meglio la Cina con i vari centri economici del Golfo del Bengala e aumentare il commercio interregionale. Dalla provincia di Yunnan nella Cina meridionale, a Calcutta, capitale dello stato indiano del Bengala Occidentale<sup>32</sup>.

Nella Figura 2 è rappresentata la mappa comprendente la Silk Road Economic Belt e la 21st-Century Maritime Silk Road nel loro complesso, aggiornata al 2020.

---

2024. <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.

<sup>30</sup> *Ibidem*

<sup>31</sup> Association of Southeast Asian Nations, fondata nel 1967 a Bangkok. I membri attuali sono: Indonesia, Malesia, Filippine, Singapore, Thailandia, Brunei, Vietnam, Laos, Birmania, Cambogia.

<sup>32</sup> "One Belt", OBOReupe. <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.

### 1.1.2 La 21st-Century Maritime Silk Road

Nell'ottobre 2013, il Segretario generale del PCC presentò al Parlamento Indonesiano a Jakarta la 21st-Century Maritime Silk Road (MSR):

China wishes to work with Indonesia and other ASEAN countries to ensure that China and ASEAN are good neighbors, good friends and good partners who would share prosperity and security and stick together through thick and thin. By making joint efforts, we will build a more closely-knit China-ASEAN community of common destiny so as to bring more benefits to both China and ASEAN and to the people in the region. [...] China will strengthen maritime cooperation with ASEAN countries to make good use of the China-ASEAN Maritime Cooperation Fund set up by the Chinese government and vigorously develop maritime partnership in a joint effort to build the Maritime Silk Road of the 21st century.<sup>33</sup>

Come si può evincere dal discorso sopracitato, attraverso la MSR, la Cina progettava di rafforzare i rapporti con i paesi ASEAN. Le risorse investite mirano a collegare il Mar Cinese Meridionale e l'Oceano Indiano con l'Europa; e connettere la Cina con l'Oceano Pacifico Meridionale attraverso il Mar Cinese Meridionale.

Il China Economic Information Service cita le seguenti rotte come quelle più importanti per la MSR nel Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index Report del 2018<sup>34</sup>:

- La China-Southeast Asia Route. Prevede collegamenti con Vietnam, Myanmar, Filippine, Singapore, Malesia, Indonesia, Thailandia e Cambogia.
- La China-South Asia Route, che collegherebbe la Cina al Pakistan, l'India e lo Sri Lanka.
- La China-Middle East Route. Prevede collegamenti con Iraq, Emirati Arabi Uniti, Gibuti, Arabia Saudita e Sudan.

---

<sup>33</sup> "Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament" ASEAN-China Centre. Ultimo accesso: 15 agosto 2024. [http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c\\_133062675.htm](http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm).

<sup>34</sup> Xu Yuchang and Mark Jackson, eds., *Xinhua-Baltic 2018 International Shipping Centre Development Index Report*, p. 66-70 Ultimo accesso: 29 agosto 2024. [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/Baltic-Exchange-Xinhua-ISCD-Index-Report-2018\\_07-min.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/Baltic-Exchange-Xinhua-ISCD-Index-Report-2018_07-min.pdf)

- La Mediterranean Route, che collegherebbe la Cina all'Europa attraverso, tra gli altri, i porti di Pireo<sup>35</sup> (Grecia), La Spezia, Genova e Trieste (Italia)<sup>36</sup>, Fos-sur-mer (Francia) e Valencia (Spagna).

Sempre secondo il Report sopracitato, la Mediterranean Route e la China Middle East Route avrebbero una copertura più ampia con un numero maggiore di porti di scalo principali e più paesi lungo le rotte rispetto alla China-South Asia Route e alla China-Southeast Asia Route, le quali comprenderebbero un numero inferiore di rotte marittime e una crescita relativamente inferiore dei volumi commerciali.

Il 16 gennaio 2018, lo State Council Information Office della Repubblica Popolare Cinese ha pubblicato un white paper in cui venivano definiti gli interessi della Cina sull'Artico:

The Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road (Belt and Road Initiative), an important cooperation initiative of China, will bring opportunities for parties concerned to jointly build a "Polar Silk Road", and facilitate connectivity and sustainable economic and social development of the Arctic. [...] China's policy goals on the Arctic are: to understand, protect, develop and participate in the governance of the Arctic, so as to safeguard the common interests of all countries and the international community in the Arctic, and promote sustainable development of the Arctic.<sup>37</sup>

Uno degli aspetti chiave della MSR è la costruzione di porti, i quali vengono identificati per ragioni economiche, strategiche e geopolitiche<sup>38</sup> e vengono posizionati lungo le principali rotte marine. Grazie ai progetti MSR infatti, i paesi in via di sviluppo potranno beneficiare del "Modello Shekou" cinese, anche conosciuto come modello "Port-Park-City". In questo modello, buona parte delle costruzioni portuali, che

---

<sup>35</sup> Dal 2016 la Cosco, compagnia di stato cinese, detiene le quote di maggioranza del porto greco. Fonte: Reuters "Grecia sigla cessione porto Pireo a China Cosco." *Reuters*. Ultimo accesso: 29 agosto 2024. <https://www.reuters.com/article/world/grecia-sigla-cessione-porto-pireo-a-china-cosco-idUSKCN0X511Q/>.

<sup>36</sup> Il 3 dicembre 2023 è stato consegnato ai diplomatici cinesi un comunicato ufficiale che contiene la disdetta formale dell'accordo da parte dell'Italia. L'argomento verrà affrontato più approfonditamente nel Capitolo 3.

<sup>37</sup> "Full text: China's Arctic Policy", The State Council of the People's Republic of China. Ultimo accesso: 27 agosto 2024. [https://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm).

<sup>38</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p.6. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. <https://rusi.org/explore-our-research/publications/occasional-papers/chinas-21st-century-maritime-silk-road-implications-uk>.

includono la costruzione di strade, oleodotti, ferrovie e aeroporti per collegare i porti con risorse e mercati all'interno, è promossa per aiutare le economie locali creando zone di libero scambio e parchi industriali per stimolare l'industria e l'innovazione.

La Shekou Industrial Zone fu creata dall'impresa statale China Merchants Group (CMG) nel 1979 attraverso lo sviluppo di un parco industriale (Park); la costruzione di un porto facilmente raggiungibile dalla cittadina (Port) e la costruzione di residenze urbane (City) che trasformarono (in circa 30 anni) il piccolo villaggio di pescatori in una florida città metropolitana. Da allora, questo modello di sviluppo è stato preso ad esempio<sup>39</sup> tanto che, CMG è certa di poterlo replicare nell'arco di cinque anni<sup>40</sup>.

Secondo Veerle Nouwens, non è chiaro se i progetti MSR saranno sostenibili a lungo termine<sup>41</sup>. Fabinyi e Song<sup>42</sup> suggeriscono inoltre che sebbene gli investimenti cinesi offrano opportunità economiche, la velocità e la portata di questi potrebbero mettere in difficoltà le economie locali in quanto non sarebbero in grado di adeguarsi alle sfide aggiuntive.

---

<sup>39</sup> Chen, Muyang, *The Latecomer's Rise: Policy Banks and the Globalization of China's Development Finance* (Ithaca: Cornell University Press, 2024), p.96.

<sup>40</sup> "La cinese CMPort ha completato l'acquisizione del 90% della brasiliana Terminal de Contêineres del Paranaguá", inforMARE. Ultimo accesso: 18 agosto 2024. <https://www.informare.it/news/gennews/2018/20180288-CMPort-completa-acquisizione-90pc-Term-Cont-Paranagua.asp>.

<sup>41</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 7.

<sup>42</sup> Annie Young Song and Michael Fabinyi, "China's 21st Century Maritime Silk Road: Challenges and Opportunities to Coastal Livelihoods in ASEAN Countries," *Marine Policy*, vol. 136 (February 1, 2022): 104923. Ultimo accesso: 18 agosto 2024. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104923>.

Nel giugno 2017, la National Development and Reform Commission (NDRC) e la State Oceanic Administration (SOA) hanno pubblicato la “Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative”, che, anziché fornire dettagli aggiuntivi, chiarisce solamente la visione di fondo del MSR. Nel documento viene spiegato che la MSR creerebbe una “mutually-beneficial Blue Partnership” in cui le priorità principali sarebbero “green development; ocean-based prosperity; maritime security; innovative growth; collaborative governance”<sup>43</sup>.

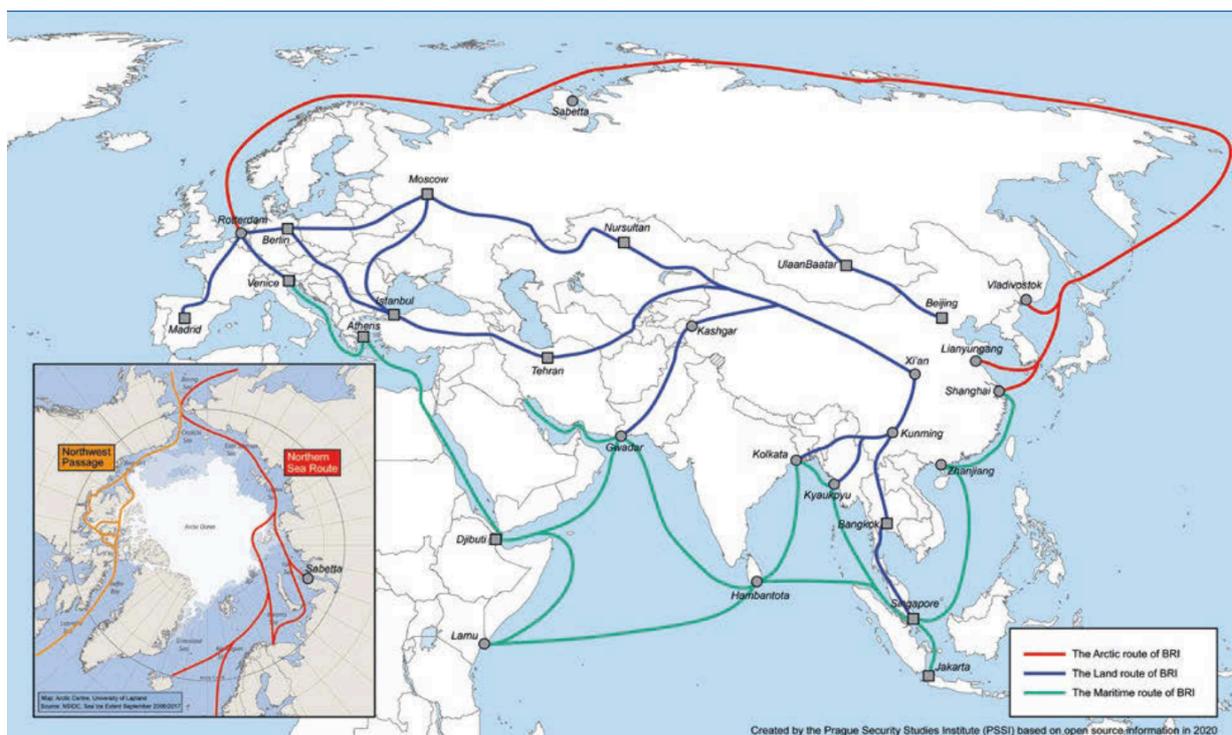


Figura 2: Mappa della Silk Road Economic Belt (Land route of BRI); della 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road (Maritime route of BRI) e della rotta artica (Arctic route).  
 Fonti: Mappa grande: creata dal Prague Security Studies Institute (PSSI) basata su informazioni open source nel 2020. Mappa piccola: Arctic Centre, University of Lapland, Fonte: NSIDC, Sea Ice Extent Settembre 2006/2017.  
<https://spacewatch.global/2020/09/spacewatchgl-opinion-arctic-space-challenge-for-nato-emerging-from-chinas-economic-and-financial-assertiveness/>

Giacché non è improbabile che questi percorsi cambino in base alla redditività e al successo dei singoli sviluppi portuali, l'utilità di cartine geografiche che mostrino i

<sup>43</sup> “Full text of the Vision for Maritime Cooperation Under the Belt and Road Initiative” State Council of People’s Republic of China. Ultimo accesso: 22 agosto 2024.  
[https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content\\_281475691873460.htm](https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm)

corridoi e le rotte marittime si può dire sia limitata<sup>44</sup>. Certo è che, le mappe esistenti, le dichiarazioni ufficiali e i report istituzionali ci forniscono un'idea se non dettagliata quanto meno più chiara degli sviluppi delle rotte marittime (MSR) e dei corridoi via terra(SREB).

La Cina ha da sempre negato l'esistenza di intenti strategici legati alla 21st-Century Maritime Silk Road<sup>45</sup> e, più in generale, alla BRI. Tuttavia, la costruzione di una vasta rete di porti e la costruzione di strutture industriali e logistiche della MSR hanno suscitato un diffuso scetticismo riguardo alla dichiarazione della Cina secondo cui l'iniziativa si limita alla cooperazione economica. Per alcuni analisti, l'enfasi della MSR sulla costruzione o l'aggiornamento di porti strategicamente situati lungo le rotte commerciali più importanti è la prova del divario significativo tra le aspirazioni dichiarate da Pechino e le ambizioni non dichiarate<sup>46</sup>. Viene inoltre sostenuto che l'iniziativa MSR si stia svolgendo nel contesto della continua insicurezza marittima della Cina: Pechino si percepirebbe infatti stretta all'interno dei confini delineati dal sistema di alleanze degli Stati Uniti, nonostante disponga di una costa estesa e relativamente aperta<sup>47</sup>. Per di più, secondo il Dr. Christopher Yung della Marine Corps University, la Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione Cinese non è ancora in grado di dominare il Mar Cinese Meridionale e, almeno per il prossimo futuro, non sarà in grado di sovvertire il dominio navale statunitense, a meno che la Cina non rinunci a riunificare militarmente Taiwan.<sup>48</sup> In questo contesto, concentrandosi sulla costruzione di infrastrutture terrestri per collegare la Cina con il Medio Oriente e l'Europa, la BRI ridurrebbe la dipendenza della Cina dalle rotte marittime per il trasporto di energia.

Attraverso la costruzione di porti e altre infrastrutture marine, la Cina intende trasformarsi in un partner strategico importante per i paesi del Sud-est asiatico. Facendo ciò, si ridurrebbero ulteriormente le sue vulnerabilità, permettendo a Pechino di opporsi a qualsiasi tentativo americano di impedire alle spedizioni dirette in Cina di passare

---

<sup>44</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 11.

<sup>45</sup> David Gordon, Haoyu Tong, and Tabata Anderson, "Beyond the Myths - Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension" *The International Institute for Strategic Studies*, 16 settembre 2020, p. 13.

<sup>46</sup> *Ibidem*

<sup>47</sup> *Ibidem*

<sup>48</sup> *Ivi* p. 14

attraverso gli stretti. In definitiva, questo metodo consentirebbe alla Cina di ridurre le sue preoccupazioni di sicurezza senza correre il rischio di scontrarsi apertamente con gli Stati Uniti.<sup>49</sup>

### 1.1.3 Il Silk Road Fund

Il ruolo strategico del Silk Road Fund è innegabile: negli anni ha svolto un ruolo cruciale nello sviluppo di infrastrutture energetiche, digitali e sostenibili attraverso partenariati con enti e istituzioni globali.

Il processo ha avuto inizio l'8 novembre 2014, quando il Presidente della Repubblica Popolare Cinese e Segretario generale del Partito Comunista Cinese Xi Jinping, mentre presenziava al Dialogue on Strengthening Connectivity Partnership a Pechino, annunciò che la Cina avrebbe contribuito con 40 miliardi di dollari per creare il Silk Road Fund (SRF)<sup>50</sup>. Come sostenuto nel research project "The 21st-Century Maritime Silk Road. Investments, Trade and GVCs: the Role of Italy" presentato dalla Cassa Depositi e Prestiti italiana a Trieste nel novembre 2019<sup>51</sup>, il Silk Road Fund avrebbe avuto il compito di fornire investimenti e sostegno finanziario alla Belt and Road Initiative.

Il 29 dicembre 2014, il Fondo è stato ufficialmente costituito a Pechino<sup>52</sup>.

Il sito ufficiale<sup>53</sup> lo descrive così:

Silk Road Fund Co., Ltd. was established in Beijing on December 29, 2014 under the Company Law of the People's Republic of China, with capital contributed by the State Administration of Foreign Exchange, China Investment Corporation, Export-Import Bank of China and China Development Bank.

Following a philosophy of openness, inclusiveness and mutual benefit, the

---

<sup>49</sup> *Ivi*, p. 15

<sup>50</sup> "Silk Road Fund", n.d. Ultimo accesso: 18 agosto 2024. <https://www.silkroadfund.com.cn/enweb/>

<sup>51</sup> Gianfranco Di Vaio, "The 21st Century Maritime Silk Road Investments, Trade and GVCs: the Role of Italy", Cassa Depositi e Prestiti, 20-21 novembre 2019. Ultimo accesso: 19 agosto 2024. [https://www.cdp.it/sitointernet/page/en/the\\_21st\\_century\\_maritime\\_silk\\_road\\_italychina?contentId=TNK30271](https://www.cdp.it/sitointernet/page/en/the_21st_century_maritime_silk_road_italychina?contentId=TNK30271).

<sup>52</sup> Silk Road Fund" <https://www.silkroadfund.com.cn/enweb/>

<sup>53</sup> *Ibidem*

Fund serves the Belt and Road Initiative (BRI) by providing investment and financing support for trade and economic cooperation under BRI, in order to promote shared development and prosperity of the BRI community.

The Fund makes investment decisions based on market principles, international practices and professional standards. Focusing on equity investment, the Fund also taps a variety of investment and financing instruments in supporting BRI projects. Its investments span a wide range of sectors, including infrastructure, energy and resources, industrial cooperation and financial cooperation, and aim to ensure financial sustainability and achieve reasonable returns in the medium to long term.

Il 20 aprile 2015, l'SRF, la China Three Gorges Corporation e il Private Power & Infrastructure Board del Pakistan hanno firmato un memorandum di cooperazione, segnando il primo investimento all'estero del Fondo. Nove mesi dopo, il 19 gennaio 2016, l'SRF e ACWA Power<sup>54</sup> hanno firmato un Memorandum of Understanding (MoU) per la collaborazione nello sviluppo di progetti energetici nella regione MENA (Middle East and North Africa). Successivamente, il 14 maggio 2017, durante il primo Belt and Road Forum per la cooperazione internazionale, il Presidente Xi Jinping ha annunciato un aumento dei finanziamenti per la BRI, incluso un contributo aggiuntivo di 100 miliardi RMB (circa 13 miliardi di dollari statunitensi) nel Silk Road Fund<sup>55</sup>.

Nel 2018 il Fondo ha compiuto un ulteriore passo in avanti nell'internazionalizzazione intensificando la cooperazione con l'Unione Europea: è stato firmato infatti un MoU con il Fondo Europeo per gli Investimenti (EIF). Inoltre, nello stesso anno, l'SRF ha collaborato con la Banca Asiatica di Sviluppo per il progetto della rete nazionale di fibra ottica nell'Oman. Nell'aprile del 2019, durante il secondo Belt and Road Forum for International Cooperation, il Fondo ha firmato i Green Investments Principles (GIP) per promuovere investimenti sostenibili. Negli anni il Silk Road Fund ha continuato ad essere attivo, ad esempio partecipando nel 2021 all'acquisizione del 49% della Aramco Oil Pipelines Company come parte di un consorzio guidato da EIG (EIG Global Energy Partners), e investendo nel TPG Rise Climate Fund<sup>56</sup>.

Nel giugno 2022, per esplorare opportunità di investimento a lungo termine con l'Indonesia, il Fondo ha firmato un Investment Framework Agreement con l'Indonesia

---

<sup>54</sup> Compagnia privata con sede in Arabia Saudita che gestisce un portafoglio di impianti di produzione di energia e di produzione di acqua desalinizzata. Fonte: <https://acwapower.com>

<sup>55</sup> "Silk Road Fund" <https://www.silkroadfund.com.cn/enweb/>

<sup>56</sup> *Ibidem*

Investment Authority.

Poco meno di un anno dopo, il 19 maggio il Silk Road Fund ha proposto la creazione di una piattaforma di investimento e finanziamento Cina-Asia Centrale. Il 18 ottobre è stato firmato un MoU per l'istituzione di una piattaforma di investimento congiunta tra Cina e Uzbekistan, che ha segnato la prima azione concreta per implementare la piattaforma Cina-Asia Centrale. Nella stessa giornata, durante la cerimonia di apertura del terzo Forum della Belt and Road per la Cooperazione Internazionale, il Presidente Xi ha annunciato l'iniezione di ulteriori 80 miliardi di RMB (circa 11 miliardi di dollari statunitensi) con l'intento di sostenere i progetti della Belt and Road Initiative<sup>57</sup>.

Secondo il sito ufficiale del Fondo, dalla sua fondazione a marzo 2024 il Silk Road Fund ha investito in oltre 70 paesi e regioni, con un impegno complessivo che supera i 24 miliardi di dollari statunitensi<sup>58</sup>.

## 1.2 Lo Sviluppo

### 1.2.1 16+1 Group

Il 26 aprile 2012, durante il Primo Vertice Cina-CEEC a Varsavia, in Polonia, è stata avviata la Cooperazione tra Pechino e i Paesi dell'Europa Centrale e Orientale. Gli stati contraenti erano 16: Albania, Bosnia ed Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Estonia, Lettonia, Lituania, Macedonia del Nord, Montenegro, Polonia, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Romania, Serbia, Slovenia, Ungheria<sup>59</sup>. Nel 2019 la Grecia si è aggiunta come membro, cambiando temporaneamente la denominazione in "17+1". Tuttavia, dopo il ritiro della Lituania nel 2021 il gruppo è tornato a chiamarsi "16+1". Il progetto di collaborazione è iniziato basandosi sul desiderio comune dei paesi firmatari di lavorare insieme per il progresso e lo sviluppo.

A partire dalla sua nascita, la Cooperazione Cina-CEEC si è estesa in molti campi, come il commercio, l'economia, la cultura, l'istruzione, turismo, sanità. È stato possibile inoltre rafforzare le relazioni bilaterali tra Pechino e i paesi dell'Europa Centrale e

---

<sup>57</sup> *Ibidem*

<sup>58</sup> "Silk Road Fund" <https://www.silkroadfund.com.cn/enweb/>

<sup>59</sup> "China-CEEC Cooperation", *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*. Ultimo accesso: 24 agosto 2024. <http://www.china-ceec.org/eng/>.

Orientale, migliorando allo stesso tempo le relazioni generali tra la Cina e l'Europa<sup>60</sup>.

Durante il quinto incontro dei leader Cina-CEEC a Riga, in Lettonia, il 5 novembre 2016, l'allora Primo ministro del Consiglio di Stato della Repubblica Popolare Cinese Li Keqiang ha annunciato l'istituzione della China-Central and Eastern Europe Financial Holdings Ltd., la quale ha lanciato il China-Central and Eastern European Fund<sup>61</sup>. Il Fondo si rivolge ai paesi dell'Europa Centrale e Orientale e, a seconda degli interessi di Pechino e dei paesi della CEE, potrebbe essere esteso ad altre regioni europee.

Secondo Jiang Jianqing, ex presidente della ICBC e leader di spicco della China-Central and Eastern Europe Financial Holdings Ltd. e del China-Central and Eastern European Fund, i paesi CEE, in quanto importante nodo della BRI, godono di significativi vantaggi di risorse e geografici. In questo senso, il China-Central and Eastern European Fund si impegnerà a promuovere e sostenere la crescita economica regionale e a fornire una nuova spinta finanziaria alla cooperazione "16+1"<sup>62</sup>.

Secondo le statistiche del China-CEEC Customs Information Center<sup>63</sup>, il valore totale del commercio tra la Cina e i Paesi dell'Europa centro-orientale (PECO) è stato di oltre 80 miliardi di RMB (poco meno di 10 miliardi di dollari statunitensi) a gennaio 2024, con una diminuzione su base annua dello 0,9%. Tra questi, il valore delle esportazioni verso i PECO ha raggiunto i 68,58 miliardi di RMB (circa 9 miliardi e mezzo di dollari statunitensi), registrando un aumento del 2,1%, mentre le importazioni dei PECO hanno subito un calo dell'11,8%, raggiungendo i 16 miliardi di RMB (circa 2 miliardi di dollari statunitensi). I principali prodotti esportati dalla Cina sono stati i prodotti meccanici ed elettrici e i prodotti ad alta intensità di manodopera. I prodotti meccanici ed elettrici, i minerali metallici e i materiali in rame sono stati i principali prodotti importati dalla Cina. Tra i PECO, la Grecia, la Polonia e la Repubblica Ceca

---

<sup>60</sup> *Ibidem*

<sup>61</sup> "China - Central and Eastern European Fund Officially Established during Riga "16+1" Summit", ICBC China", ICBC Industrial and Commercial Bank of China. Ultimo accesso: 24 agosto 2024. <https://www.icbc.com.cn/icbc/en/newsupdates/icbc%20news/ChinaCentralandEasternEuropeanFundOfficiallyEstablishedduringRiga161Summit.htm>.

<sup>62</sup> *Ibidem*

<sup>63</sup> "An Overview of Bilateral Trade between China and Central and Eastern European Countries in January 2024", *China-CEEC Customs Information Center*. Ultimo accesso: 24 agosto 2024. <https://www.cceccic.org/1118173765.html>.

sono stati i primi tre partner commerciali.

### 1.2.2 Pubblicazione del piano d'azione e i cinque pilastri

Il 28 marzo 2015, la Commissione nazionale per lo Sviluppo e la Riforma, il Ministero degli affari esteri e il Ministero del commercio della Repubblica Popolare Cinese, con l'autorizzazione del Consiglio di Stato, pubblicarono il primo piano d'azione ufficiale per la Belt and Road Initiative: la *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. All'interno di questo documento si sosteneva che:

Accelerating the building of the Belt and Road can help promote the economic prosperity of the countries along the Belt and Road and regional economic cooperation, strengthen exchanges and mutual learning between different civilizations, and promote world peace and development. It is a great undertaking that will benefit people around the world<sup>64</sup>.

Nel piano d'azione si sostiene che le economie dei paesi facenti parte della Belt and Road Initiative siano reciprocamente complementari ed esista uno spazio per la cooperazione tra essi. Nello specifico, i paesi facenti parti della BRI dovrebbero avere cinque obiettivi principali che verranno qui brevemente elencati e approfonditi facendo riferimento al documento<sup>65</sup>:

- Il coordinamento delle politiche. I paesi coinvolti nella Belt and Road Initiative dovrebbero allineare le loro strategie e politiche di sviluppo economico, sviluppare piani per la cooperazione regionale, negoziare e di conseguenza risolvere questioni legate alla collaborazione e fornire un sostegno politico congiunto per l'implementazione di progetti pratici di grande portata.
  
- La connettività delle strutture. Si dovrebbero migliorare i piani di costruzione infrastrutturale e i sistemi di standard tecnici in modo tale da promuovere la realizzazione

---

<sup>64</sup> National Development and Reform Commission (NDRC), People's Republic of China, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* (Beijing: National Development and Reform Commission, 2015).

<sup>65</sup> *Ibidem*

di grandi corridoi internazionali facendo attenzione a rispettare la sovranità e le preoccupazioni sulla sicurezza dei vari paesi lungo la BRI. È inoltre necessario promuovere la costruzione e la gestione di infrastrutture a basso impatto ambientale, tenendo in considerazione gli effetti del cambiamento climatico. Nel documento si fa anche riferimento allo sviluppo di una Information Silk Road (Via della Seta digitale), la quale sarebbe possibile grazie alla realizzazione di cavi ottici transfrontalieri e altre infrastrutture di comunicazione principali e di conseguenza al potenziamento della connessione delle telecomunicazioni globali.

- Il commercio senza ostacoli. Tra le attività più rilevanti nel quadro della Belt and Road Initiative, il commercio e la cooperazioni negli investimenti rivestono certamente un ruolo di primaria importanza. Per creare un ambiente imprenditoriale favorevole sia nella regione che nei paesi coinvolti, è fondamentale semplificare tali processi eliminando gli ostacoli. A tal fine, risulta necessario avviare trattative finalizzate all'istituzione di aree di libero scambio con i paesi lungo la BRI. Dovrebbero essere implementate altresì le collaborazioni in settori strategici come l'ingegneria marina, la desalinizzazione dell'acqua e le tecnologie avanzate, i servizi di ingegneria e le apparecchiature legate alle risorse energetiche, le nuove tecnologie d'informazione e biotecnologie, la lotta contro i cambiamenti climatici e la protezione della biodiversità. La cooperazione dovrebbe estendersi allo sviluppo di risorse energetiche convenzionali così come le energie rinnovabili, nei settori zootecnico, forestale, agricolo e della pesca, nell'ambito della trasformazione delle risorse energetiche vicino ai siti di estrazione. Vengono infine incoraggiate le imprese cinesi a partecipare alla costruzione di infrastrutture e negli investimenti industriali lungo la BRI.

- L'integrazione finanziaria. È necessario che i paesi facenti parte della BRI cooperino in ambito finanziario per creare sistemi stabili di investimenti, finanziamenti e valuta. La creazione dell' Asian Infrastructure Investment Bank e della BRICS New Development Bank, i negoziati per l'istituzione di una struttura finanziaria della Shanghai Cooperation Organization (SCO) e l'avvio operativo del Silk Road Fund dovrebbero essere al centro degli sforzi congiunti. L'emissione di obbligazioni in Renminbi in Cina dovrebbe sostenere i governi dei paesi lungo la Belt and Road Initiative e le loro aziende e istituzioni finanziarie con buoni rating creditizi. Vengono inoltre incoraggiate ad emettere

obbligazioni in valuta straniera quelle aziende e istituzioni finanziarie cinesi che risultano idonee, destinando i fondi raccolti ai progetti della Belt and Road Initiative. Attraverso la stipula di Memorandum of Understanding (MoU) per la regolamentazione bilaterale e la creazione di un meccanismo regionale coordinato ed efficace, è necessario implementare la collaborazione nella regolamentazione finanziaria. Si rende necessario migliorare i sistemi di gestione dei rischi e delle crisi finanziarie, che implica la creazione di un sistema regionale per l'allerta precoce sui rischi finanziari e un sistema per la gestione dei rischi e delle crisi transfrontaliere. Infine, il ruolo del Silk Road Fund e dei fondi sovrani dei paesi facenti parte della BRI deve essere massimizzato attraverso l'incoraggiamento di fondi di investimento azionari e privati a partecipare alla realizzazione di progetti chiave dell'Iniziativa.

- I legami interpersonali. È necessario promuovere lo spirito di cooperazione attraverso ampi scambi culturali ed accademici, programmi di scambio tra giovani, scambi di personale. Nei paesi coinvolti, è fondamentale organizzare rassegne cinematografiche, festival artistici, fiere del libro; cooperare alla produzione e traduzione di film, programmi radiofonici e televisivi. In ambito sanitario, si rende necessario potenziare la collaborazione con i paesi vicini per condividere informazioni sulle epidemie, scambiare tecnologie mediche e formare personale sanitario. Si rende altresì necessario potenziare la cooperazione scientifica e tecnologica ad esempio attraverso la creazione di laboratori e centri di ricerca congiunti. Occorrerebbe poi sfruttare i nuovi media e Internet per creare un ambiente culturale armonioso e positivo. Infine, si dovrebbero intensificare le relazioni tra le organizzazioni non governative dei paesi coinvolti per promuovere iniziative di interesse pubblico relative all'istruzione, alla sanità, alla protezione dell'ecologia e della biodiversità, alla riduzione della povertà, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di vita nelle regioni più povere lungo la Belt and Road Initiative.

Dopo circa due anni di informazioni poco chiare, attraverso questo documento il governo centrale ha chiarito ufficialmente e ha fornito una certa coerenza al modo in cui SREB, MSR e BRI avrebbero dovuto essere interpretati. Dopo aver tentato di definire chiaramente in cosa consiste l'Iniziativa, sono state stabilite delle linee guida su cosa può essere o non può essere incluso nella Belt and Road Initiative. Il documento elenca, tra le altre, le principali aree di cooperazione, il metodo cooperativo, la pianificazione

regionale connessa alla BRI, e tutti i principi che ne fanno parte<sup>66</sup>.

### 1.2.3 L'Asian Infrastructure Investment Bank

Il 3 ottobre 2013, oltre a presentare la 21-Century Maritime Silk Road, il Presidente Xi propose di costruire una banca asiatica per gli investimenti infrastrutturali: l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB): "China will propose the establishment of an Asian infrastructure investment bank that would give priority to ASEAN countries' needs"<sup>67</sup>. Inizialmente l'AIIB era stata concepita come uno strumento di finanziamento regionale per la Belt and Road Initiative, ma a seguito dell'espansione dell'AIIB per includere i paesi sviluppati in Asia e in Europa, Pechino ha cercato di separare la Banca dall'Iniziativa<sup>68</sup>. Tuttavia, si evidenzia come i primi progetti approvati dall'AIIB si sovrappongano con l'area geografica della BRI. Molti dei progetti iniziali approvati infatti fanno parte del China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) (Figura 3).

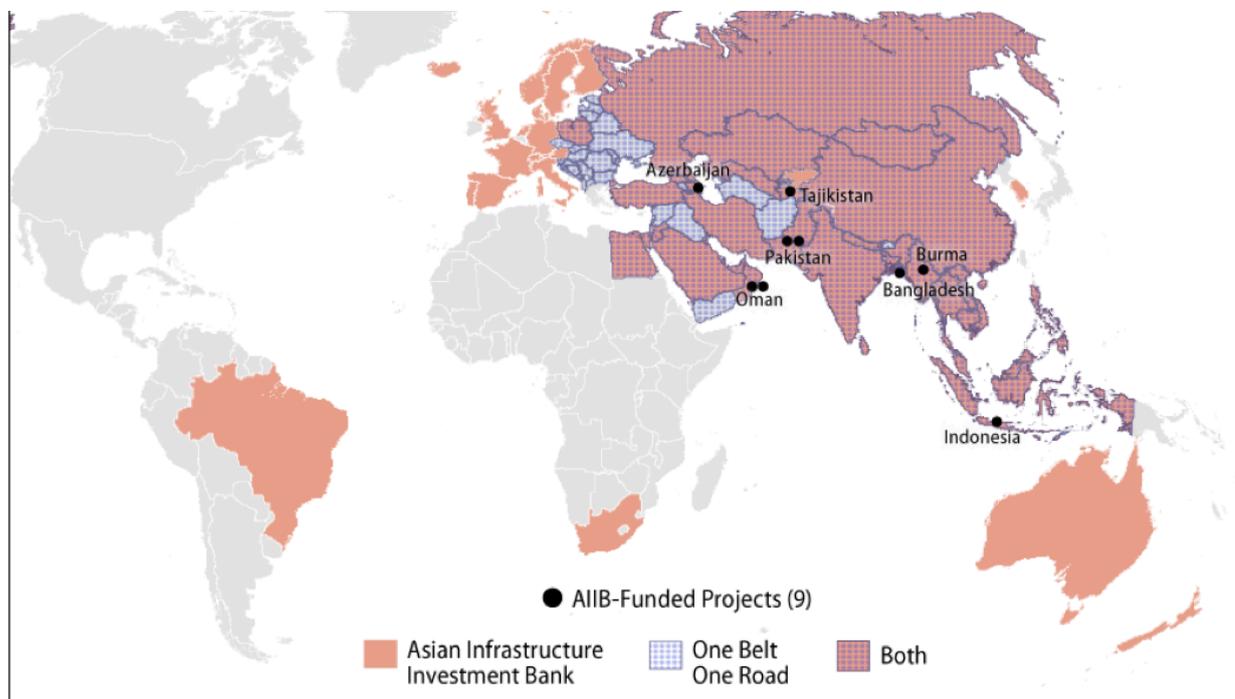


Figura 3: Progetti dell'AIIB e BRI

Fonte: Martin A. Weiss "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)", CRS Report Prepared for Members and Committees of Congress, Congressional Research Service, February 3, 2017, R44754.

[https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc958727/m2/1/high\\_res\\_d/R44754\\_2017Feb03.pdf](https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc958727/m2/1/high_res_d/R44754_2017Feb03.pdf)

<sup>66</sup> Indrajit Roy et al., *Rising Power, Limited Influence: The Politics of Chinese Investments in Europe and the Liberal International Order* (Oxford: Oxford University Press, 2024), 55.

<sup>67</sup> "Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament" ASEAN-China Center.

<sup>68</sup> Martin A. Weiss "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)", CRS Report Prepared for Members and Committees of Congress, *Congressional Research Service*, February 3, 2017, R44754. Ultimo accesso: 21 agosto 2024. <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf>

Secondo lo Statuto dell'AIIB:

The purpose of the Bank shall be to: (i) foster sustainable economic development, create wealth and improve infrastructure connectivity in Asia by investing in infrastructure and other productive sectors; and (ii) promote regional cooperation and partnership in addressing development challenges by working in close collaboration with other multilateral and bilateral development institutions<sup>69</sup>.

Obiettivo della Banca è quindi quello di “investire risorse finanziarie al fine di contribuire allo sviluppo di infrastrutture sostenibili e, attraverso di esse, al miglioramento delle condizioni economico-sociali dei paesi beneficiari dei propri interventi”<sup>70</sup>. In tal modo, si propone di colmare il divario nello sviluppo globale, offrendo opportunità di finanziamento per progetti infrastrutturali a quei paesi a basso reddito che, solitamente, incontrano difficoltà nell'accesso ai fondi dalle istituzioni finanziarie internazionali tradizionali, come la Banca Mondiale o l'Asian Development Bank<sup>71</sup>.

Dei 57 paesi fondatori, 37 appartengono alla regione asiatica, mentre 20 sono paesi non regionali. Tra i paesi fondatori regionali figurano, ad esempio il Pakistan, il Vietnam, la Turchia, la Thailandia, il Qatar, la Russia, il Kazakistan, l'India e, naturalmente, la Cina. Tra i paesi fondatori non regionali si annoverano invece l'Italia, la Francia, la Germania, il Brasile, la Spagna, il Portogallo e la Svizzera<sup>72</sup>. Dalla sua fondazione ad oggi, l'AIIB è cresciuta esponenzialmente, arrivando a 109 membri in tutto il mondo<sup>73</sup>. Tra i membri della Banca, come riportato nell'elenco ufficiale consultabile sul sito web ufficiale<sup>74</sup>, si evidenzia l'assenza degli Stati Uniti e del Giappone.

---

<sup>69</sup> *Articles of Agreement*, Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Ultimo accesso: 22 agosto 2024. <https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/download/articles-of-agreement/basic-document-english-bank-articles-of-agreement.pdf>.

<sup>70</sup> “Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)”, *Home* | Agenzia ICE. Ultimo accesso: 21 agosto 2024. <https://www.ice.it/it/mercati/cina/asian-infrastructure-investment-bank-aiib>

<sup>71</sup> Alvin Cheng, Hin Lim, “China’s ‘Belt And Road’ and Southeast Asia: Challenges and Prospects,” *Journal of Southeast Asian Studies* 20, no. 1 (December 2015): 3–15. Ultimo accesso: 20 agosto 2024. <https://doi.org/10.22452/jati.vol20no1.1>.

<sup>72</sup> *Articles of Agreement*, Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).

<sup>73</sup> “About AIIB”, AIIB - Asian Infrastructure Investment Bank. Ultimo accesso: 22 agosto 2024, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>.

<sup>74</sup> *Ibidem*

Nel 2016 sono iniziate le operazioni con un capitale di 100 miliardi di dollari statunitensi<sup>75</sup>, di cui il 50% è stato conferito dalla Cina. Come affermato in precedenza, l'Italia, avendo sottoscritto lo statuto entro giugno 2015 e avendo rispettato le obbligazioni finanziarie previste, occupa la posizione di membro fondatore. Il 13 luglio 2016 è entrata quindi ufficialmente a far parte della Banca, sottoscrivendo circa 2,57 miliardi di dollari di capitali, che rappresentano circa il 2,66% del totale<sup>76</sup>.

Diversi analisti considerano l'AIIB come una potenziale "concorrente" della Banca Mondiale, del Fondo Monetario Internazionale e della Banca Asiatica di Sviluppo, istituzioni nelle quali gli Stati Uniti esercitano un'influenza significativa sia in termini di capitale che di decisioni strategiche<sup>77</sup>. Pechino infatti, avrebbe a lungo sofferto il fatto che il Fondo Monetario Internazionale abbia negli anni concesso alla Cina e alle altre economie emergenti un'influenza sulla definizione delle politiche globali inferiore a quella che il loro peso economico avrebbe meritato<sup>78</sup>.

Altri osservatori interpretano l'AIIB e l'economic statecraft cinese in generale come sfide dirette alla leadership monetaria ed economica degli Stati Uniti<sup>79</sup>.

Alcuni studiosi affermano invece che l'impegno della Cina nel fornire assistenza allo sviluppo e nell'istituire l'AIIB sia stato motivato dal desiderio di aumentare la sua influenza e garantire l'accesso alle risorse naturali, in particolare in Africa e in Asia, a scapito degli Stati Uniti<sup>80</sup>.

Nel 2018 le Nazioni Unite hanno adottato una risoluzione che conferisce all'Asian Infrastructure Investment Bank lo status di osservatore permanente, potendo così partecipare alle deliberazioni dell'Assemblea Generale e del Consiglio Economico e Sociale<sup>81</sup>.

---

<sup>75</sup> *Ibidem*

<sup>76</sup> "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)", *Home* | Agenzia ICE

<sup>77</sup> *Ibidem*

<sup>78</sup> Daniel Markey, *China's Western Horizon: Beijing and the New Geopolitics of Eurasia* (New York, NY: Oxford University Press, 2020), 27.

<sup>79</sup> Sabrina Snell, *China's Development Finance: Outbound, Inbound, and Future Trends in Financial Statecraft*. U.S.-China Economic and Security Review Commission, 2015, 59-66. Ultimo accesso: 22 agosto 2024. <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China's%20Development%20Finance.pdf>

<sup>80</sup> Martin A. Weiss "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)", CRS Report Prepared for Members and Committees of Congress, *Congressional Research Service*, February 3, 2017, R44754, p.4.

<sup>81</sup> "AIIB Granted Permanent Observer Status by the United Nations", AIIB - Asian Infrastructure Investment Bank. Ultimo accesso: 23 agosto 2024. <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2018/AIIB-Granted-Permanent-Observer-Status-by-the-United-Nations.html>.

#### 1.2.4 Belt and Road Forum for International Cooperation

Dal 14 al 15 maggio 2017, si è svolto a Pechino il primo Belt and Road Forum for International Cooperation. L'evento ha visto la partecipazione di 29 capi di stato e di governo, rappresentanti di oltre 130 paesi e 70 organizzazioni internazionali<sup>82</sup>. Durante la cerimonia di apertura<sup>83</sup>, il Presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping dichiarava che, nel periodo 2014-2016, il commercio totale tra la Cina e i paesi della Belt and Road Initiative aveva superato i 3.000 miliardi di dollari, con investimenti cinesi che hanno superato i 50 miliardi di dollari. Le aziende cinesi hanno creato 56 zone di cooperazione economica in più di 20 nazioni, creando circa 1,1 miliardi di dollari in entrate fiscali e 180 mila posti di lavoro in quelle nazioni. Inoltre, Pechino ha firmato accordi di cooperazione con oltre 40 paesi e organizzazioni internazionali, e altri verranno firmati durante il Forum.

In aggiunta, l'Asian Infrastructure Investment Bank ha finanziato nove progetti nei paesi partecipanti alla BRI fornendo 1,7 miliardi di dollari in prestiti. Il Silk Road Fund ha realizzato investimenti per 4 miliardi di dollari. È stata inoltre inaugurata la holding finanziaria 16+1 tra la Cina e i paesi dell'Europa centrale e orientale (China-Central and Eastern Europe Financial Holdings Ltd.).

### 1.3 Gli sviluppi contemporanei

Il Belt and Road Portal<sup>84</sup> riporta siano 154 i paesi facenti parte della Belt and Road Initiative, inclusa la Palestina (stato non riconosciuto dalle Nazioni Unite). Di questi, 41 sono in Asia, 52 in Africa, 27 in Europa<sup>85</sup>, 12 paesi in Nord America, 9 paesi in Sud

---

<sup>82</sup> "Belt and Road Forum to bring about fresh ideas", The State Council of the People's Republic of China. Ultimo accesso: 29 agosto

2024. [http://english.www.gov.cn/news/video/2017/05/12/content\\_281475653319187.htm](http://english.www.gov.cn/news/video/2017/05/12/content_281475653319187.htm).

<sup>83</sup> "Full Text of President Xi's Speech at Opening of Belt and Road Forum" Belt and Road Forum for International Cooperation. Ultimo accesso: 23 agosto

2024. <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2018/0306/c25-1038.html>.

<sup>84</sup> "Belt and Road Portal - BRI Official Website". Ultimo accesso: 23 agosto

2024. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/country>.

<sup>85</sup> Nel sito è ancora elencata l'Italia, nonostante sia ufficialmente uscita dalla BRI.

America e 12 in Oceania<sup>86</sup>. La Figura 4 illustra i paesi che hanno aderito alla Belt and Road Initiative dal 2013 fino al 2023. In questo contesto l'Italia è inclusa, poiché il 23 marzo 2019 l'allora Presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha firmato un Memorandum of Understanding (MoU) con la Cina<sup>87</sup>. Tuttavia, è importante ricordare che l'Italia ha deciso di uscire dall'accordo a dicembre 2023<sup>88</sup>.

Secondo il Green Belt and Road Initiative (BRI) Resource Center<sup>89</sup>, nel dicembre 2023, solamente 151 nazioni avevano firmato un Memorandum of Understanding (MoU) con la Cina come parte della Belt and Road Initiative. Tuttavia, a causa delle incertezze legate ai MoU, si stima che tra 146 e 151 paesi (inclusa la Cina) facciano parte della BRI.

A questo proposito, le informazioni indipendenti riguardanti alcuni paesi elencati come firmatari di un MoU per la BRI sono scarse e spesso contraddittorie.

---

<sup>86</sup> Nella sezione del sito in cui sono indicati i paesi che fanno parte della BRI non è presente un'indicazione temporale. Se si prende in considerazione la presenza dell'Italia nell'elenco si può stimare sia databile intorno a fine novembre, inizio dicembre 2023.

<sup>87</sup> Francesca Stampa, "Relazioni Italia-Cina: La Belt and Road Initiative Non È L'unica Strada" *Affari Internazionali* (blog), 11 dicembre 2023. Ultimo accesso: 29 agosto 2024. <https://www.affarinternazionali.it/relazioni-italia-cina-la-belt-and-road-initiative-non-e-lunica-strada/>

<sup>88</sup> Gabriele Barbati, "L'Italia Esce Dalla Belt and Road Initiative Della Cina, Pechino: 'No a Denigrazioni,'" *Euronews*, 7 dicembre 2023. Ultimo accesso: 29 agosto 2024. <https://it.euronews.com/2023/12/07/litalia-esce-dalla-belt-and-road-initiative-della-cina-pechino-no-a-denigrazioni>.

<sup>89</sup> Christoph Nedopil, "Countries of the Belt and Road Initiative (BRI) – Green Finance & Development Center", Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University. Ultimo accesso: 25 agosto 2024. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>.

## Paesi appartenenti alla BRI per anno di ingresso

Anno di ingresso  2013 2023

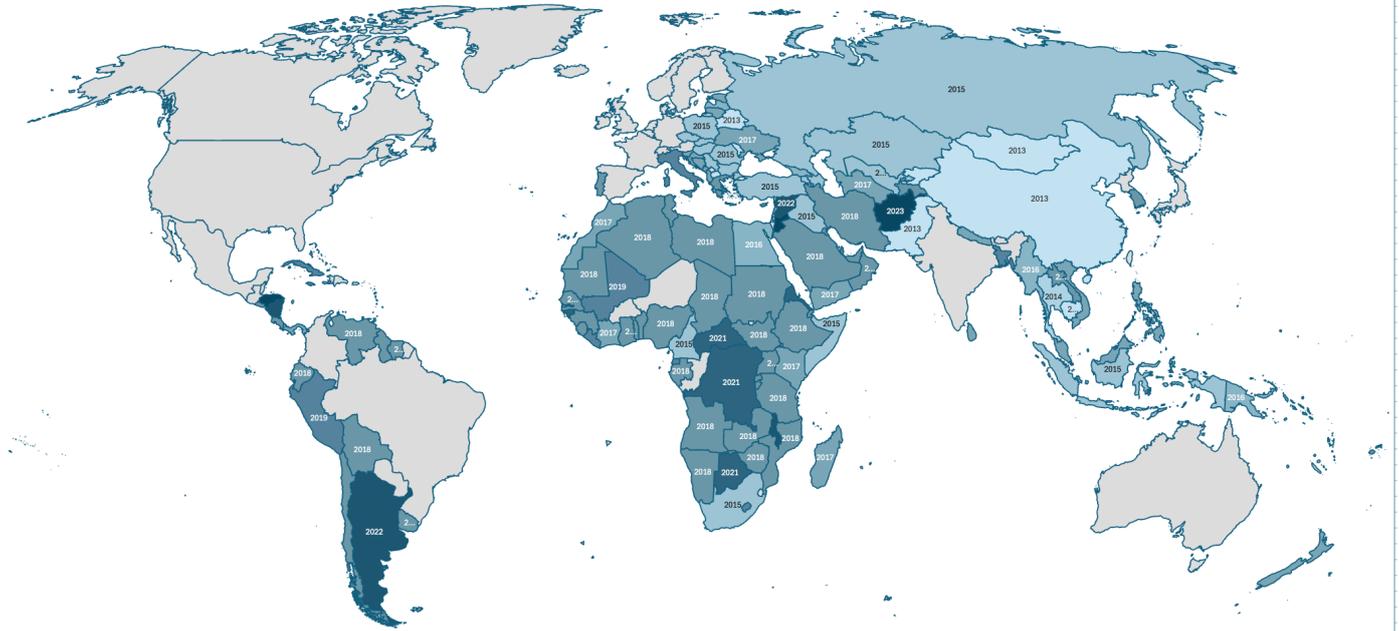


Figura 4: Paesi appartenenti alla Belt and Road Initiative per anno di ingresso. Elaborazione propria. L'Italia è uscita nel 2023.

Fonte dati: Belt and Road Portal [https://eng.yidaiyilu.gov.cn/list/w/know\\_about](https://eng.yidaiyilu.gov.cn/list/w/know_about) ; Green Finance & Development Center <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

Dalla nascita della Belt and Road Initiative ad oggi, si stima che l'investimento totale abbia superato i mille miliardi di dollari. Di questi, circa 634 miliardi sono stati destinati a contratti di costruzione, mentre 419 miliardi di dollari sono stati investiti in settori non finanziari. Analizzando i dati preliminari del 2023 emerge come la Cina abbia concluso circa 212 accordi con 149 paesi della BRI per un valore complessivo di 92,4 miliardi di dollari. Rispetto ai 74,5 miliardi di dollari investiti nel 2022, si registra un aumento del 18%. Dal 2020, in concomitanza con l'inizio della pandemia di COVID-19, l'impegno complessivo della Cina ha mostrato una crescita costante<sup>90</sup>.

<sup>90</sup> Christoph Nedopil, *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*, Griffith Asia Institute, Griffith University (Brisbane) and Green Finance & Development Center, FISF Fudan University (Shanghai) (2024), p.1. Ultimo accesso: 24 agosto 2024. [https://www.griffith.edu.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0033/1910697/Nedopil-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf](https://www.griffith.edu.au/_data/assets/pdf_file/0033/1910697/Nedopil-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf)

Negli ultimi anni, l'impegno della BRI non è stato distribuito uniformemente tra tutti i continenti: l'Africa è infatti diventata il principale destinatario dell'impegno della BRI, con una crescita significativa anche in Asia Centrale. Nel continente africano, i paesi facenti parte della BRI hanno registrato un aumento del 47% nei contratti di costruzione e un incremento del 114% negli investimenti cinesi, per un totale di 21,7 miliardi di dollari. I paesi in Asia orientale hanno registrato investimenti pari a 6,8 miliardi di dollari nel 2023, aumentando il loro volume del 94%. In aggiunta, l'America Latina ha visto crescere gli investimenti cinesi del 92%, raggiungendo i 5,5 miliardi di dollari<sup>91</sup>.

Rispetto al 2022, nel 2023 il settore della tecnologia e quello minerario hanno registrato una crescita del +1046% e +158% rispettivamente. L'industria mineraria risulta fondamentale sia per le batterie dei veicoli che per la transizione ecologica. L'impegno cinese in questo settore è stato di particolare rilevanza in Bolivia, in Cile, in diversi paesi africani e in Indonesia. È noto come la Cina possieda una parte significativa delle risorse minerarie mondiali (circa l'80% delle risorse mondiali di grafite).

Nel 2023, gli Investimenti Diretti Esteri<sup>92</sup> (IDE) verso i paesi in via di sviluppo sono scesi a circa 840 miliardi di dollari, con una diminuzione del 9%. Nello specifico, gli IDE sono rimasti relativamente più stabili in America Latina e in Africa, mentre sono diminuiti del 12% nei paesi in via di sviluppo in Asia<sup>93</sup>.

---

<sup>91</sup> *Ivi*, p.3

<sup>92</sup> In inglese: Foreign Direct Investment. Rappresenta l'investimento da parte di un'impresa, soggetto o istituzione finalizzato ad acquisire interessi durevoli o il controllo di un'impresa di un altro paese. La soglia per definire un investimento IDE è l'acquisizione di una quota superiore al 10% nella società target. (Fonte: Glossario Banco BPM)

<sup>93</sup> Christoph, Nedopil, *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*, Griffith Asia Institute, Griffith University (Brisbane) and Green Finance & Development Center, FISF Fudan University (Shanghai) (2024), p.12.

## 2. Aspetti diplomatici, economici e tecnologici dell'Iniziativa: un'analisi multidimensionale

Il lancio della Belt and Road Initiative da parte della Cina nel 2013 ha sollevato diversi interrogativi riguardo ai potenziali vantaggi che essa può offrire sia ai paesi coinvolti, sia a Pechino stessa. In questo capitolo si intende analizzare se e in quale misura la BRI abbia generato dei vantaggi diplomatici, economici e tecnologici, con particolare attenzione ai risultati concreti emersi in poco più di dieci anni di progetto. Si cercherà inoltre di indentificare alcuni degli eventuali insuccessi e le sfide che hanno accompagnato l'attuazione dell'Iniziativa.

Riguardo alle sfida generate dalla Belt and Road Initiative, sono emerse in letteratura preoccupazioni riguardo ai significativi impatti che devono essere affrontati dai paesi facenti parte della BRI e dalla Cina stessa. Questi includono preoccupazioni inerenti alla sostenibilità del debito, alla sovranità dei paesi coinvolti, alle tensioni geopolitiche e la possibilità che i paesi partecipanti ottengano benefici economici ineguali<sup>94</sup>.

### 2.1 Ambito diplomatico

È innegabile che la Belt and Road Initiative rappresenti uno dei progetti di sviluppo internazionale più ambiziosi degli ultimi anni. Oltre ai dichiarati obiettivi economici, commerciali e infrastrutturali, la BRI ha una significativa dimensione diplomatica, attraverso la quale Pechino intende tutt'oggi rafforzare le proprie relazioni bilaterali e multilaterali aumentando il proprio potere e la propria influenza globale.

Dal punto di vista diplomatico, la BRI rappresenta per la Cina un'opportunità di creare nuove alleanze e rafforzare quelle già esistenti. Tuttavia, il progetto presenta anche delle sfide notevoli. Questo sottocapitolo intende esaminare sia i benefici che le difficoltà diplomatiche generate dai progetti BRI. Verranno esplorati i metodi attraverso cui la Pechino cerca di espandere il proprio soft power e le risposte della comunità

---

<sup>94</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54.

internazionale all'aumento della sua influenza diplomatica, con particolare attenzione alle dinamiche sia regionali che globali. Saranno presentati casi specifici a titolo esemplificativo, senza pretendere di coprire l'intero spettro della situazione esistente.

### 2.1.1 Vantaggi politici e diplomatici

Secondo una parte della dottrina, la Belt and Road Initiative infonde nuova energia allo sviluppo economico regionale, promuovendo una distribuzione più efficace delle risorse, una maggiore integrazione dei mercati e la crescita economica delle nazioni e delle aree coinvolte nel progetto<sup>95</sup>.

Veerle Nouwens cita un documento della China Association for International Economic Cooperation (CAFIEC) per il Ministero del Commercio cinese, il quale ha esplicitamente riconosciuto l'influenza politica che gli investimenti infrastrutturali cinesi hanno sulla politica, sottolineando che "i paesi del Sud del Pacifico sono piccoli, ma hanno un voto nelle Nazioni Unite e, insieme ad altri paesi, spesso hanno una voce collettiva che nella politica internazionale rappresenta una forza importante e ha una certa influenza sugli affari internazionali"<sup>96</sup>.

In Cambogia e in Grecia sembra esserci stata una certa influenza politica cinese, in quanto entrambe hanno sostenuto Pechino all'interno rispettivamente dell'ASEAN e dell'UE.

La Grecia, il cui porto principale è detenuto per circa il 70% dalla compagnia di Stato cinese Cosco (51% acquistato nel 2016 e un ulteriore 16% nel 2021)<sup>97</sup> ha bloccato una dichiarazione dell'UE alle Nazioni Unite su violazioni dei diritti umani in Cina nel 2017, definendola "unconstructive criticism of China"<sup>98</sup>.

---

<sup>95</sup> Lin Sia, "Research on China's New Diplomatic Strategy under the 'The Belt and Road Initiative,'" *Academic Journal of Humanities & Social Sciences*, vol. 3, no. 6: 169-175. Ultimo accesso: 27 agosto 2024. <https://doi.org/10.25236/AJHSS.2020.030620>.

<sup>96</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 24.

<sup>97</sup> "Greece: COSCO-owned Piraeus Port - Business & Human Rights Resource Centre", Business & Human Rights Resource Centre. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/greece-cosco-owned-piraeus-port/>.

<sup>98</sup> Robin Emmott and Angeliki Koutantou. "Greece Blocks EU Statement on China Human Rights at

La Cambogia invece, durante un incontro dei ministri degli esteri dell'ASEAN, ha impedito che la sentenza emessa dalla Corte Permanente di Arbitrato dell'Aia<sup>99</sup> riguardante una disputa territoriale nel Mar Cinese Meridionale tra Filippine e Cina fosse menzionata nel comunicato finale dell'incontro<sup>100</sup>.

Come sostenuto da Veerle Nouwens, non è chiaro se le decisioni della Grecia e della Cambogia siano state un tentativo opportunistico di stabilire relazioni più favorevoli con la Cina oppure un risultato diretto della pressione da parte di Pechino<sup>101</sup>.

In America Latina, i casi di Panama ed El Salvador hanno mostrato come l'uso della diplomazia economica sia stato utile per allontanare gli alleati diplomatici da Taiwan in cambio di relazioni diplomatiche con la Cina, seguite da importanti accordi commerciali e di investimento. Panama, ad esempio, ha abbandonato Taiwan per la Cina nel 2017 e, appena 4 mesi dopo il cambio di alleanze diplomatiche, la China Harbour Engineering Company Ltd ha dato il via alla costruzione di un porto per navi da crociera del valore di 165 milioni di dollari<sup>102</sup>.

El Salvador ha seguito un percorso simile nel 2018, instaurando relazioni diplomatiche con la Cina<sup>103</sup>.

Per Nouwens, questi allontanamenti diplomatici da Taiwan possono essere interpretati come parte della strategia di Pechino per rafforzare la "One China" policy a livello globale<sup>104</sup>.

---

UN." *Reuters*, 19 giugno 2017. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. <https://www.reuters.com/article/world/greece-blocks-eu-statement-on-china-human-rights-at-un-idUSKBN1990FP/>.

<sup>99</sup> La Corte Permanente di Arbitrato è un'organizzazione internazionale fondata nel 1899 per facilitare la risoluzione delle controversie tra gli Stati membri. Ha sede a L'Aia, nei Paesi Bassi. Il numero di stati aderenti ammonta a 121.

<sup>100</sup> Manuel Mogato, Michael Martina and Ben Blanchard, "ASEAN Deadlocked on South China Sea, Cambodia Blocks Statement." *Reuters*, 25 luglio 2016. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. <https://www.reuters.com/article/world/asean-deadlocked-on-south-china-sea-cambodia-blocks-statement-idUSKCN1050F6/>.

<sup>101</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 24.

<sup>102</sup> Reuters, "Group Including Chinese Firm Begins Panama Port Project." *Reuters*, 19 ottobre 2017. Ultimo accesso: 26 agosto 2024. <https://www.reuters.com/article/markets/group-including-chinese-firm-begins-panama-port-project-idUSL8N1MU072/>.

<sup>103</sup> Nelson Renteria, "El Salvador Says Economy Prompted Diplomatic Switch to China from Taiwan." *Reuters*, 22 agosto 2018. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. <https://www.reuters.com/article/world/el-salvador-says-economy-prompted-diplomatic-switch-to-china-from-taiwan-idUSKCN1L62AX/>.

<sup>104</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United

È di rilevante importanza un Policy Focus del Washington Institute del 2011 in cui vengono evidenziate tre dimensioni militari riferite alla costruzione di porti da parte della Cina. Una di queste è l'aumento delle relazioni diplomatiche per garantire che le rotte marittime rimangano libere e gli accordi commerciali restino in vigore<sup>105</sup>. Nonostante questo documento sia evidentemente antecedente alla nascita della Belt and Road Initiative, è innegabile che il suo contenuto rimanga altamente rilevante e significativo anche nel contesto attuale.

Secondo diversi autori inoltre, i porti situati in punti strategici regalano alla Cina la capacità di condurre operazioni di sorveglianza e raccolta di intelligence. Ad esempio, i critici hanno ritenuto che il contratto di locazione per la durata di 99 anni del porto di Darwin (asset geostrategico nel nord dell'Australia) per 506 milioni di dollari ad una società cinese<sup>106</sup> sia stata una notevole svista da parte del governo e offra a Pechino “un posto in prima fila per spiare le operazioni navali americane e australiane”<sup>107</sup>.

Secondo i critici, anche l'espansione e la gestione del porto settentrionale di Haifa, in Israele, da parte del Shanghai International Port Group<sup>108</sup> con un contratto di 25 anni a partire dal 2021<sup>109</sup> ha sollevato preoccupazioni per quanto riguarda le relazioni diplomatiche internazionali. Il porto infatti si trova vicino al centro della forza sottomarina nucleare della marina israeliana, il quale viene frequentato anche dalla marina americana. Secondo l'ammiraglio in pensione Gary Roughead, 29° Chief of Naval Operations dal 2007 al 2011, “gli operatori portuali cinesi saranno in grado di monitorare da vicino i movimenti delle navi statunitensi”<sup>110</sup>, determinando un significativo vantaggio

---

Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 25.

<sup>105</sup> Christina Lin, *The New Silk Road: China's Energy Strategy in the Greater Middle East* (Washington, DC: The Washington Institute for Near East Policy, April 2011), p.10. Ultimo accesso: 29 agosto 2024 <https://www.washingtoninstitute.org/sites/default/files/pdf/PolicyFocus109.pdf>

<sup>106</sup> Andrew Greene, "Andrew Robb joins Chinese company with control of Darwin Port", *ABC News*, 30 ottobre 2016. Ultimo accesso: 27 agosto 2024. <https://www.abc.net.au/news/2016-10-30/andrew-robb-joins-chinese-company-with-control-of-darwin-port/7978648>.

<sup>107</sup> Jane Perlez, "U.S. Casts Wary Eye on Australian Port Leased by Chinese," *The New York Times*, 2016. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. <https://www.nytimes.com/2016/03/21/world/australia/china-darwin-port-landbridge.html>.

<sup>108</sup> Di proprietà del governo di Shanghai

<sup>109</sup> "New Haifa Port Constructed by Chinese Company Begins Operation." *Xinhuanet*, 2 settembre 2021. Ultimo accesso: 29 agosto 2024. [http://www.news.cn/english/2021-09/02/c\\_1310163305.htm](http://www.news.cn/english/2021-09/02/c_1310163305.htm).

<sup>110</sup> David Brennan, "Chinese Deal to Take Over Key Israeli Port May Threaten U.S. Naval Operations, Critics Say," *Newsweek*, 14 settembre 2018. Ultimo accesso: 29 agosto 2024. <https://www.newsweek.com/chinese-deal-take-over-key-israeli-port-may-threaten-us-naval-operations-1121780>.

strategico e politico per Pechino.

Inoltre, sebbene sia evidente la sovrapposizione delle posizioni dei porti cinesi e americani (come in Australia, Kenya, Mozambico, Panama, Gibuti etc.), sarebbe azzardato concludere che ciò sia dovuto alla volontà cinese di essere dove si trovano gli americani. È ben noto il dibattito in corso nella letteratura accademica riguardo al fatto che l'obiettivo strategico finale di Pechino possa essere quello di sostituire l'egemonia statunitense<sup>111</sup>. È chiaro che le opportunità derivanti dai legami economici e diplomatici e altri aspetti connessi alla Belt and Road Initiative non possano fare altro che alimentare ulteriormente questo dibattito.

In aggiunta, è possibile affermare che gli investimenti cinesi e la cooperazione bilaterale non si limitino solo ai progetti infrastrutturali e alla cooperazione economica, bensì includano anche la cooperazione militare. La costruzione di un porto franco ad Atuabo<sup>112</sup> e un porto peschereccio a Jamestown in Ghana<sup>113</sup> potrebbe esserne un esempio. Nel settembre 2018 il Presidente ghanese Nana Addo Dankwa Akufo-Addo e il Presidente cinese Xi Jinping hanno firmato una serie di accordi, tra cui la cooperazione in materia di difesa e la promessa di Pechino di fornire una sovvenzione di 7,3 milioni di dollari per la costruzione del quartier generale delle forze armate del Ghana<sup>114</sup>. Un anno più tardi, in cambio dell'accesso al 5% delle riserve di bauxite del Ghana, Pechino ha finanziato reti ferroviarie, stradali e ponti per un valore di 2 miliardi di dollari. Nel 2021 gli investimenti sono aumentati di 15 milioni di dollari, rendendo il Ghana il principale partner commerciale in Africa<sup>115</sup>.

---

<sup>111</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 31.

<sup>112</sup> "Chinese Firm Wins \$600m Port Construction Contract in Ghana," *China Daily*, 2015. Ultimo accesso: 29 agosto 2024. [https://www.chinadaily.com.cn/world/2015-04/09/content\\_20037004.htm](https://www.chinadaily.com.cn/world/2015-04/09/content_20037004.htm)

<sup>113</sup> "88 Pct of China-aided Fishing Port in Ghana Completed: Contractor," *Xinhuanet*, 6 febbraio 2024. Ultimo accesso: 29 agosto 2024.

<https://english.news.cn/20240206/8fed50cb4e2c452ba1a70885fa1b4ad9/c.html>

<sup>114</sup> "China-Ghana Relations Must Take the Lead in Africa – Xi Jinping to Akufo-Addo." *Graphic Online*, 2 settembre 2018. Ultimo accesso: 29 agosto 2024 <https://www.graphic.com.gh/news/general-news/china-ghana-relations-must-take-the-lead-in-africa-xi-jinping-to-akufo-addo.html>.

<sup>115</sup> Institute for the Study of Diplomacy, "Analysis | China's Influence in Ghana Is More Powerful Than Ever. What Does This Mean for the United States?," *Medium*, 21 giugno 2023. Ultimo accesso: 29 agosto 2024 <https://medium.com/the-diplomatic-pouch/analysis-chinas-influence-in-ghana-is-more-powerful-than-ever-what-does-this-mean-c2c534c9c32f>.

## 2.1.2 Tensioni e controversie diplomatiche

Tra le principali preoccupazioni suscitate dai progetti BRI in ambito diplomatico vi è sicuramente la questione riguardante la sovranità degli stati coinvolti, poiché questi ultimi potrebbero essere spinti ad allineare le proprie politiche e interessi con quelli di Pechino, compromettendo così la loro autonomia. Sono stati sollevati dubbi anche sulla sostenibilità del debito, con il rischio che alcune nazioni possano ritrovarsi pesantemente indebitate con la Cina, mettendo a rischio la loro stabilità economica<sup>116</sup> e di conseguenza politica.

Inoltre, all'interno della BRI sono comprese regioni caratterizzate da rivalità e conflitti che rischiano di aumentare l'instabilità, soprattutto in luoghi in cui ci sono rivendicazioni territoriali opposte. Di conseguenza, le tensioni geopolitiche costituiscono un'altra importante sfida associata all'Iniziativa.

In aggiunta, l'Iniziativa cinese potrebbe intensificare i disequilibri di potere, con le nazioni più grandi e ricche che beneficiano degli investimenti più di quanto non facciano le nazioni più piccole e meno sviluppate.

Anche l'impatto ambientale dovuto ai progetti della BRI ha sollevato preoccupazioni, poiché le infrastrutture previste potrebbero danneggiare l'ambiente e contribuire ai cambiamenti climatici<sup>117</sup>, con conseguenti conflitti tra paesi per le risorse e migrazioni climatiche.

Nel corso degli ultimi 10 anni, la Belt and Road Initiative ha sollevato numerosi problemi diplomatici tra la Cina, i vari paesi partecipanti e il resto del mondo. In questa tesi verranno presentati solo alcuni casi selezionati a scopo esemplificativo, per illustrare le sfide ricorrenti legate a tali questioni.

Secondo la Dr.ssa Sehrawat della Sushant University, negli ultimi anni sono sorti dubbi riguardo la trasparenza e la responsabilità dei progetti legati alla Belt and Road

---

<sup>116</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54.

<sup>117</sup> *Ibidem*

Initiative, accompagnati da accuse di corruzione e di scarsa consultazione con le comunità locali. Inoltre, sussistono preoccupazioni riguardo le “trappole del debito” che la BRI potrebbe creare per i paesi destinatari con rating di credito negativi<sup>118</sup>. Un caso emblematico di quanto sostenuto dalla Dr.ssa Sehrawat è quanto accaduto al porto in acque profonde di Hambantota, in Sri Lanka nel 2017. La Repubblica Democratica Socialista infatti, non riuscendo a restituire il prestito cinese a causa della corruzione e di irregolarità nella gestione del progetto, è stata costretta a cedere il porto alla Cina con un contratto di leasing per la durata di 99 anni per circa 1,12 miliardi di dollari statunitensi<sup>119</sup>. Questo ha sollevato preoccupazioni circa la sovranità dello Sri Lanka, nonostante Pechino e i sostenitori dell’accordo affermassero che si trattasse di un’opportunità economica per il paese.

Nonostante il governo dello Sri Lanka avesse escluso l’uso militare del sito da parte della Cina, c’era il timore che, a causa dell’enorme debito con Pechino, Colombo avrebbe potuto essere messa sotto pressione per consentirlo<sup>120</sup>. Pochi anni dopo, nell’agosto 2022 infatti, una nave della marina cinese, la Yuan Wang 5<sup>121</sup>, è approdata nel porto di Hambantota accolta da rappresentanti di entrambi i paesi. Sebbene la nave sia stata descritta dal governo dello Sri Lanka come una “nave da ricerca scientifica”, secondo il quotidiano Indian Express<sup>122</sup>, le navi della classe “Yuan Wang” vengono impiegate per monitorare satelliti, razzi e lanci di missili balistici intercontinentali (ICBM). Inoltre, l’unità navale di tracciamento cinese sopraccitata sarebbe dotata di un raggio d’azione aereo stimato intorno ai 750 km, il quale le permetterebbe di monitorare diversi porti in Tamil Nadu, Andhra Pradesh e Kerala, rendendo così vulnerabili a

---

<sup>118</sup> *Ibidem*

<sup>119</sup> Maria Abi-Habib, "How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port", *The New York Times*, 25 giugno 2018. Ultimo accesso: 29 agosto 2024. <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>.

<sup>120</sup> *Ibidem*

<sup>121</sup> I cinesi si riferiscono alla flotta Yuan Wang come a “navi da rilevamento marittimo aerospaziale” dotate di “tecnologia di osservazione e controllo aerospaziale transoceanica”. La loro missione principale è quella di tracciare e raccogliere dati su vari missili a medio e lungo raggio, satelliti e veicoli spaziali, determinare con precisione i punti di atterraggio. Fonte: "Yuan Wang tracking ship", GlobalSecurity.org Ultimo accesso: 27 agosto 2024. <https://www.globalsecurity.org/military/world/china/yuan-wang.htm>.

<sup>122</sup> Saurabh Kapoor, "Explained: Why is a Chinese ‘spy ship’ heading for a Sri Lankan port, and what does it mean for India?", *The Indian Express*, 13 agosto 2022. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. <https://indianexpress.com/article/explained/explained-global/china-vessel-yuan-wang-5-sri-lanka-india-concern-explained-8067508/>.

sorveglianza diverse installazioni strategiche nel sud dell'India.

Come sottolineato da Bertil Lintner, autore e consulente strategico svedese, gli interessi cinesi nell'Oceano Indiano sono destinati a entrare in conflitto con quelli delle potenze già presenti nella regione. I paesi che fanno affidamento sulle rotte marittime dell'Oceano Indiano per connettersi con il resto del mondo hanno motivi per preoccuparsi dei piani ambiziosi della Cina. L'espansione cinese nell'Oceano Indiano ha infatti generato preoccupazione in India, essendo quest'ultima il principale rivale regionale della Cina.<sup>123</sup>

L'istituzione nel 2017 del primo avamposto militare cinese in Gibuti, nel Corno d'Africa, ufficialmente motivata dalla necessità di combattere la pirateria nella regione, ha rappresentato un campanello d'allarme per gli Stati Uniti. Infatti, questa base è situata a breve distanza dalle installazioni militari statunitensi nella zona, il che ha suscitato preoccupazioni circa la possibile espansione della presenza militare cinese in quella porzione di oceano. La base offre inoltre facile accesso marittimo a un punto di strozzatura strategico. Secondo i funzionari cinesi, la base sarebbe stata utilizzata come supporto logistico per le missioni di pace e umanitarie in Africa e Asia occidentale<sup>124</sup>. A seguito dell'istituzione dell'avamposto militare cinese, è stato sostenuto<sup>125</sup> che gli Stati Uniti avrebbero potuto rispondere attraverso un aumento delle attività diplomatiche militari con il Gibuti, ad esempio aumentando il livello di interazione tra la Marina gibutiana e quella statunitense oppure attraverso una maggiore frequenza nelle visite portuali da parte della Marina americana.

In Africa, la partecipazione del Kenya alla Belt and Road Initiative specialmente con riferimento alla Standard Gauge Railway (SGR), ha sollevato preoccupazioni riguardo la sostenibilità del debito e le condizioni dei finanziamenti cinesi<sup>126</sup>.

---

<sup>123</sup> Bertil Lintner, *The Costliest Pearl: China's Struggle for India's Ocean* (London: Hurst & Company, 2019), 4-5.

<sup>124</sup> Christina Lin, *The New Silk Road: China's Energy Strategy in the Greater Middle East* (Washington, DC: The Washington Institute for Near East Policy, April 2011), p.11.

<sup>125</sup> Erica Downs, Jeffrey Becker, and Patrick deGatigno, *China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base* (CNA, July 2017), p.38. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. [https://www.cna.org/archive/CNA\\_Files/pdf/dim-2017-u-015308-final2.pdf](https://www.cna.org/archive/CNA_Files/pdf/dim-2017-u-015308-final2.pdf).

<sup>126</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54.

Analogamente ai porti di Hambantota in Sri Lanka e quello in Gibuti, anche il porto di Gwadar in Pakistan ha sollevato interrogativi e preoccupazioni. Riguardo a quest'ultimo, punto centrale del China-Pakistan Economic Corridor, Gurmeet Kanwal ha osservato in un CSIS Brief<sup>127</sup> del 2018 che, sebbene il CPEC fosse considerato un simbolo di amicizia tra i due paesi coinvolti, ha generato anche timori, tra cui la crescente trappola del debito creata dal progetto e la sicurezza dei lavoratori cinesi. Inoltre, la prospettiva della presenza della Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione (PLA) a Gwadar ha sollevato ulteriori inquietudini relative alla sicurezza, evidenziando gli sforzi della Cina di espandere la sua presenza marittima nella regione dell'Indo-Pacifico. Anche in questo caso, l'India si è opposta fermamente al progetto in quanto attraverserebbe i territori contesi nel Gilgit-Baltistan e nel Kashmir occupato dal Pakistan<sup>128</sup>.

Il porto di Gwadar rappresenta una parte importante della grand strategy cinese nell'Indo-Pacifico e, secondo alcuni, fa parte della sua "String of Pearls Strategy"<sup>129</sup>, teoria geopolitica creata per la prima volta in un rapporto per il Dipartimento della Difesa nel 2004<sup>130</sup>, che suggerisce che la Cina abbia creato una serie di basi navali e strutture strategiche nell'area dell'Oceano Indiano<sup>131</sup> in cui ogni "perla" costituisce un anello in una catena di influenza geopolitica e geostrategica cinese<sup>132</sup>. Le specifiche perle includerebbero il Canale di Kra nel sud della Thailandia, un porto in acque profonde a Sittwe in Birmania, strutture di raccolta di informazioni sull'isola di Great Coco vicino allo stretto di Malacca, una pista di atterraggio potenziata sull'isola di Woody a est del

---

<sup>127</sup> Gurmeet Kanwal et al. "Pakistan's Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific." Edited by Nicholas Szechenyi. *China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*. Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2018, p 11-15. Ultimo accesso: 26 agosto 2024. <https://www.jstor.org/stable/resrep22443.6?seq=1>

<sup>128</sup> Alyssa Ayres, "India Objects to China's One Belt and Road Initiative -- and It Has a Point," *Forbes*, 15 maggio 2017. Ultimo accesso: 2 settembre 2024. <https://www.forbes.com/sites/alyssaayres/2017/05/15/india-objects-to-chinas-one-belt-and-road-initiative-and-it-has-a-point/>

<sup>129</sup> Gurmeet Kanwal et al. "Pakistan's Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific." Edited by Nicholas Szechenyi. *China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*. Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2018, p 11-15.

<sup>130</sup> Virginia Marantidou, "Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and Their Security Implications". *Pacific Forum CSIS, Issues & Insights*, vol.14, no. 7. (2014), p.3. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. [https://pacforum.org/wp-content/uploads/2019/02/140624\\_issuesinsights\\_vol14no7.pdf](https://pacforum.org/wp-content/uploads/2019/02/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf).

<sup>131</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54.

<sup>132</sup> Pradeep Chauhan, "The Concept of 'Reach' in Grasping China's Active Defence Strategy: Part II," *Bharat Shakti*, 26 aprile 2016. Ultimo accesso: 28 agosto 2024. <http://bharatshakti.in/the-concept-of-reach-in-grasping-chinas-active-defence-strategy-part-ii/>

Vietnam, il porto di Hambantota in Sri Lanka e il porto di Pireo in Grecia<sup>133</sup>. E ancora Maldive, Seychelles, Tanzania, Kenya, Oman, Gibuti (Figura 5).



Figura 5: String of Pearls nell'Oceano Indiano

Fonte: Center for International Maritime Security <https://cimsec.org/tag/string-of-pearls/>

È possibile inoltre sostenere che la BRI abbia sollevato preoccupazioni riguardo alle intenzioni globali della Cina, le quali hanno causato risposte da parte di altre nazioni. Gli Stati Uniti e le altre potenze regionali in Asia ed Europa si sono preoccupati per la crescente influenza della Cina, basata sia sulla propaganda di Pechino che sui risultati concreti delle sue iniziative infrastrutturali<sup>134</sup>. A questo proposito, l'espansionismo cinese nella regione dell'Indo-Pacifico è stato uno dei principali motivi che ha spinto alla ripresa degli incontri tra alti funzionari del Dialogo Quadrilaterale di Sicurezza (Quad) tra Australia, Giappone, Stati Uniti e India. Il gruppo infatti aveva cessato le sue attività nel 2008, ma l'aumento dell'assertività della Cina nella regione ha spinto i membri a riprendere la collaborazione attiva su questioni di sicurezza<sup>135</sup>. Il gruppo ha evidenziato

<sup>133</sup> Christina Lin, *The New Silk Road: China's Energy Strategy in the Greater Middle East* (Washington, DC: The Washington Institute for Near East Policy, April 2011), p.11.

<sup>134</sup> MERICS, "Mapping the Belt and Road Initiative: Where We Stand," *Mercator Institute for China Studies (MERICS)*, 7 giugno 2018. Ultimo accesso: 28 agosto 2024 <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>.

<sup>135</sup> Enrico D'Ambrogio, *The Quad: An Emerging Multilateral Security Framework of Democracies in the Indo-Pacific Region*, European Parliamentary Research Service, marzo 2021, p. 5. Ultimo accesso: 1° settembre

come il suo obiettivo sia quello di preservare l'ordine internazionale fondato sui valori liberali, minacciato dalla Cina attraverso una sfida revisionista del sistema attuale. Tra le sfide future del Quad possiamo evidenziare l'espansione della cooperazione con paesi affini nella regione e la coesistenza con l'ASEAN<sup>136</sup>.

## 2.2 Ambito economico

Oltre all'ambito diplomatico, nel contesto della Belt and Road Initiative, è di fondamentale importanza prendere in considerazione gli effetti economici concreti che questa Iniziativa ha avuto sui paesi partecipanti. Secondo quanto riportato dal sito dell'Ambasciata della Repubblica Popolare Cinese in Italia:

Negli ultimi dieci anni, la cooperazione BRI ha prodotto vantaggi reali per i Paesi partecipanti. Ha contribuito al sano sviluppo della globalizzazione economica e ha contribuito a risolvere le sfide dello sviluppo globale e a migliorare il sistema di governance globale. Ha inoltre aperto una nuova strada affinché tutta l'umanità possa realizzare la modernizzazione, e ha assicurato che gli sforzi volti a costruire una comunità globale dal futuro condiviso fornissero risultati concreti. [...] La BRI mira allo sviluppo non solo della Cina ma del mondo in generale. La globalizzazione economica rimane una tendenza irreversibile. È impensabile che i Paesi ritornino a uno stato di reclusione o isolamento. Tuttavia, la globalizzazione economica deve subire aggiustamenti sia nella forma che nella sostanza. Essa dovrebbe essere resa più aperta, inclusiva, equilibrata e vantaggiosa per tutti. [...] La BRI è come una via pubblica aperta a tutti, non un percorso privato di proprietà di un singolo soggetto. È libera da calcoli geopolitici. Non mira a creare un club esclusivo, né prende di mira alcuna terza parte. Non forma cricche basate su specifici standard ideologici. Non ha alcuna intenzione di stabilire alleanze militari. I Paesi dell'Eurasia, dell'Africa, delle Americhe e dell'Oceania sono tutti invitati a partecipare all'iniziativa, indipendentemente dal loro sistema politico, retaggio storico-culturale, fase di sviluppo, ideologia o credo religioso, purché cerchino uno sviluppo comune<sup>137</sup>.

Analogamente a quanto discusso nella precedente analisi dell'ambito diplomatico, in questa sezione si intende presentare solo alcuni casi specifici a scopo esemplificativo, che

---

2024. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690513/EPRS\\_BRI\(2021\)690513\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690513/EPRS_BRI(2021)690513_EN.pdf).

<sup>136</sup> *Ivi*, p.7-8

<sup>137</sup> "Full Text: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future", *Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Italy*. Ultimo accesso: 2 settembre

2024, [http://it.china-embassy.gov.cn/ita/ljzg/202310/t20231023\\_11166421.htm#:~:text=Over%20the%20past%20decade,%20BRI,improve%20the%20global%20governance%20system.](http://it.china-embassy.gov.cn/ita/ljzg/202310/t20231023_11166421.htm#:~:text=Over%20the%20past%20decade,%20BRI,improve%20the%20global%20governance%20system.)

non rappresentano la totalità dei casi. L'analisi che segue si propone di esaminare i principali aspetti e le tendenze emergenti nell'ambito della BRI.

### 2.2.1 Benefici economici

Come riportato dal sito ufficiale dell'Ambasciata della Repubblica Popolare Cinese in Italia<sup>138</sup>, dal 2013 al 2022, il valore complessivo delle importazioni e delle esportazioni tra la Cina e i paesi facenti parte della Belt and Road Initiative ha raggiunto i 19 mila miliardi di dollari statunitensi. Gli investimenti complessivi bidirezionali tra la Cina e i paesi partner hanno toccato i 380 miliardi di dollari, di cui 240 miliardi provengono dalla Cina. Nel 2022, il valore delle importazioni e delle esportazioni tra Pechino e i paesi partner ha quasi toccato i 2,9 mila miliardi di dollari, costituendo circa il 45% del commercio estero totale della Cina per lo stesso anno (Figura 6). Inoltre, il valore complessivo delle importazioni e delle esportazioni delle imprese private cinesi verso i paesi partner ha superato i 1,5 mila miliardi di dollari, rappresentando il 53,7% del commercio tra la Cina e questi paesi nello stesso periodo<sup>139</sup>.

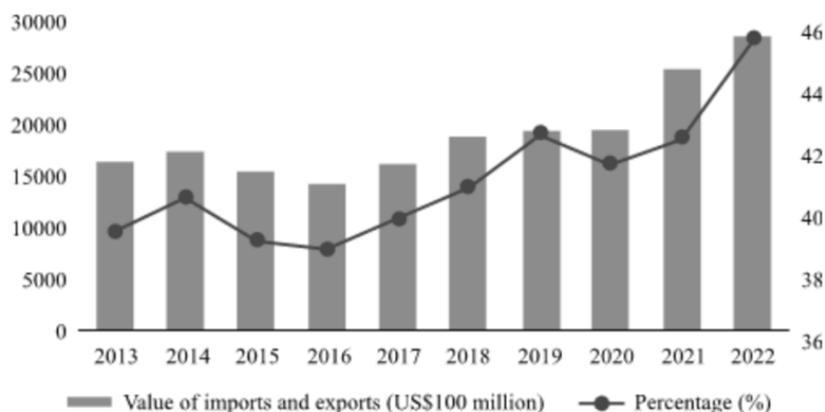


Figura 6: Valore delle importazioni e delle esportazioni della Cina con i paesi partner della BRI e la sua quota nel commercio totale della Cina dal 2013 al 2022.

Fonte: Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Italy [http://it.china-embassy.gov.cn/ita/ljzg/202310/t20231023\\_11166421.htm#:~:text=Over%20the%20past%20decade,%20BRI,improv e%20the%20global%20governance%20system.](http://it.china-embassy.gov.cn/ita/ljzg/202310/t20231023_11166421.htm#:~:text=Over%20the%20past%20decade,%20BRI,improv e%20the%20global%20governance%20system.)

Entro la fine di giugno 2023, il Silk and Road Fund aveva stipulato accordi per 75 progetti, con un investimento complessivo di circa 22 miliardi di dollari statunitensi.

<sup>138</sup> *Ibidem*

<sup>139</sup> *Ibidem*

L'Asian Infrastructure Investment Bank aveva dato l'approvazione a 227 progetti, per un totale di circa 40 miliardi di dollari di investimento.

Per quanto riguarda l'ampliamento delle opportunità lavorative per i cittadini dei paesi facenti parte della BRI, durante una conferenza stampa tenutasi durante il 14° National People's Congress a Pechino nel marzo 2023, il Ministro degli Esteri cinese Qin Gang ha dichiarato che, secondo le statistiche cinesi, la Belt and Road Initiative aveva creato circa 420 mila posti di lavoro nei paesi che ne fanno parte, e aveva fatto uscire dalla povertà 40 milioni di persone<sup>140</sup>.

In merito agli investimenti invece, nel continente africano Pechino ha contribuito a soddisfare parte delle esigenze di finanziamento per le infrastrutture negli ultimi vent'anni. Attualmente, come già sostenuto precedentemente, è il principale finanziatore delle infrastrutture africane, sostenendo un progetto su cinque e costruendone uno su tre<sup>141</sup>. Secondo quanto sostenuto da Hannah Edinger e Jean-Pierre Labuschagne in un report di Deloitte<sup>142</sup>, i benefici attesi dei progetti BRI per il continente africano includono: un maggiore investimento nei paesi BRI e non BRI, un aumento della visibilità di paesi specifici per gli investimenti, il miglioramento della connettività e della logistica, una promozione del commercio intra-regionale e globale, un'accelerazione dello sviluppo delle infrastrutture e trasferimenti e spillover di tecnologie e competenze. Per i due autori del report di Deloitte, la connessione terrestre e marittima che scaturisce dai progetti BRI potrebbe ottimizzare l'efficienza logistica e potenziare la capacità di esportazione dei paesi africani, riducendo così i costi di spedizione e aumentando i tassi di fatturato dei loro prodotti. Un esempio di ciò potrebbero essere la Ferrovia Mombasa-Nairobi e la Ferrovia Addis-Abeba-Gibuti: entrambe sono diventate operative e svolgono un ruolo significativo nello sviluppo dell'Africa orientale e dell'intero continente<sup>143</sup>.

---

<sup>140</sup> "BRI created 420,000 jobs, lifted 40 million people out of poverty: Chinese FM", *China-CEEC Customs Information Center*, 15 marzo 2023. Ultimo accesso: 2 settembre 2024. <https://cceeccic.org/2055029086.html#:~:text=In%20the%20past%20decade,%20the,of%20the%20first%20session%20of>.

<sup>141</sup> Hannah Edinger and Jean-Pierre Labuschagne, *If You Want to Prosper, Consider Building Roads: China's Role in African Infrastructure and Capital Projects* (Deloitte, marzo 2021), p.3. Ultimo accesso: 1 settembre 2024. [https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/za22330\\_consider-building-roads/DI-If-you-want-to-prosper-consider-building-roads.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/za22330_consider-building-roads/DI-If-you-want-to-prosper-consider-building-roads.pdf).

<sup>142</sup> *Ivi*, p.7-8

<sup>143</sup> "Full Text: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future",

Nonostante ci siano preoccupazioni riguardo agli interessi di Pechino in Africa, Hannah Edinger e Jean-Pierre Labuschagne sostengono nel sopracitato report che la disponibilità di ingenti fondi da parte della Cina non possa che creare un'opportunità vantaggiosa per il continente e per la Cina stessa. Inoltre, la BRI starebbe favorendo anche la diversificazione e la crescita economica attraverso l'accesso delle aziende cinesi a finanziamenti preferenziali per investimenti ed esportazioni.

Secondo quanto indicato dal sito dell'Ambasciata della Repubblica Popolare Cinese in Italia<sup>144</sup>, in Asia, entro il 2022 sono stati compiuti significativi avanzamenti lungo il China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), con l'apertura al traffico dell'autostrada Peshawar-Karachi, della Karakoram Highway Phase II (sezione Havelian-Thakot) e della metropolitana della linea arancione di Lahore. Le centrali elettriche a carbone di Sahiwal, Port Qasim, Thar e Hub operano inoltre in modo stabile.

Lungo il China-Indochina Peninsula Economic Corridor, la ferrovia Cina-Laos è ora operativa. Il contratto per la Fase I della ferrovia Cina-Thailandia (sezione Bangkok-Nakhon Ratchasima) è stato firmato online, e sono state avviate 11 sezioni del progetto, una delle quali è già completata.

Nell'ambito del China-Mongolia-Russia Economic Corridor, il gasdotto orientale Cina-Russia è pienamente operativo. Sono stati inoltre aperti al traffico il ponte autostradale Heihe-Blagoveshchensk e il ponte ferroviario Tongjiang-Nizhneleninskoe, che collegano Cina e Russia.

Il volume annuale di merci trasportate nel porto di Hambantota in Sri Lanka è salito a 1,21 milioni di tonnellate.

In Europa viene riportato che il volume annuale di merci nel porto di Pireo in Grecia abbia superato i 5 milioni di TEU (Twenty foot Equivalent Unit)<sup>145</sup>, rendendolo il quarto porto TEU più grande nel continente e uno dei principali nel Mediterraneo. Lungo il New Eurasian Land Bridge, è entrata in funzione la tratta Belgrado-Noví Sad della

---

*Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Italy.*

<sup>144</sup> *Ibidem*

<sup>145</sup> Con TEU si identifica una misura standard nel trasporto marittimo attraverso la quale si misura la capacità di carico di una nave portacontainer. Fonte: [https://aduantir.com/spedizione-internazionale/teu-conosciamo-questa-unita-di-misura/#:~:text=Con%20TEU%20ovvero%20\(,\)%20x%20%2C591%20\(altezza\).](https://aduantir.com/spedizione-internazionale/teu-conosciamo-questa-unita-di-misura/#:~:text=Con%20TEU%20ovvero%20(,)%20x%20%2C591%20(altezza).)

ferrovia Ungheria-Serbia. Il ponte di Peljesac in Croazia ha celebrato il suo primo anno di apertura al traffico. È stata inoltre completata l'autostrada Europa occidentale- Cina occidentale.

In base a quanto detto sino ad ora, è possibile affermare che i benefici economici derivanti dalla Belt and Road Initiative in alcuni casi siano evidenti, sia in termini di incremento del commercio bilaterale e creazione di posti di lavoro, sia in termini di promozione della connettività globale.

### 2.2.2 Rischi economici

La Cina, in qualità di più grande creditore al mondo, è costantemente sotto scrutinio per le sue pratiche di prestito, specialmente considerando che una parte significativa dei suoi prestiti esteri è detenuta da nazioni in difficoltà finanziaria<sup>146</sup>. A questo proposito, si segnala la mancanza di informazioni essenziali sui termini e le condizioni dei prestiti cinesi. Infatti, solo un numero molto limitato di contratti tra creditori cinesi e governi debitori è stato reso pubblico e di conseguenza analizzato<sup>147</sup>. Secondo uno studio<sup>148</sup> basato su un campione di 100 contratti tra enti statali cinesi e governi debitori in 24 paesi in via di sviluppo in Africa, Asia, Europa orientale, America Latina e Oceania, i contratti cinesi, rispetto a quelli di altri creditori bilaterali, multilaterali e commerciali, presenterebbero clausole di riservatezza particolarmente restrittive che impedirebbero ai debitori di divulgare i termini dell'accordo. Inoltre, le clausole di cancellazione, accelerazione e stabilizzazione nei contratti potrebbero permettere ai creditori di influenzare le politiche interne ed esterne dei debitori<sup>149</sup>.

Il report citato evidenzia che, su cento contratti analizzati, in 84 casi il prestatore è la China Development Bank (CDB) o la Export-Import Bank of China. Tutti i contratti

---

<sup>146</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54.

<sup>147</sup> Anna Gelpert, Sebastian Horn, Scott Morris, Brad Parks, and Christoph Trebesch, "How China Lends: A Rare Look into 100 Debt Contracts with Foreign Governments," *Economic Policy* vol.38, no. 114 (Aprile 2023): 348. Ultimo accesso: 2 settembre 2024. <https://doi.org/10.1093/epolic/eiac054>.

<sup>148</sup> *Ivi*, p.349

<sup>149</sup> *Ivi*, p. 351-352-380

siglati con entità statali cinesi dopo il 2014, presenti nel campione dello studio, includono o fanno riferimento a clausole di riservatezza molto estese, che impongono obblighi prevalentemente ai creditori. Queste clausole complicano la possibilità per tutte le parti, inclusi altri creditori, di comprendere appieno la condizione finanziaria del debitore sovrano, di identificare eventuali pagamenti privilegiati e di formulare strategie di risposte alle possibili crisi. Circa il 90% dei contratti analizzati nel report include clausole che autorizzano il creditore a sciogliere il contratto e richiedere il rimborso immediato in caso di cambiamenti significativi nelle leggi o nelle politiche del paese debitore. Inoltre, tutti i contratti della China Development Bank nel campione prevedono che la cessazione delle relazioni diplomatiche tra la Cina e il paese debitore costituisca un evento di default, permettendo al creditore di esigere il rimborso immediato. È da segnalare inoltre che 5 dei prestiti cinesi presenti nel campione del report menzionano esplicitamente una garanzia formale per il debito: i beni dati in garanzia includono diritti minerari (nella Repubblica Democratica del Congo), azioni di una società di progetto (in Sierra Leone) e strumenti finanziari (come in Honduras e in Costa Rica).

All'interno del campione di 100 contratti tra enti statali cinesi e governi debitori, è stata notata un'ampia diffusione di clausole "No Paris Club"<sup>150</sup> e "no comparability of treatment", le quali impediscono esplicitamente ai paesi debitori di ristrutturare i debiti con la Cina in coordinamento con i creditori del Club di Parigi o a condizioni paragonabili. Questa pratica suggerisce che le banche statali cinesi stiano cercando di posizionarsi come "creditori preferiti" non soggetti a ristrutturazione. Per ultimo, i contratti cinesi conferiscono ai prestatori ampie facoltà di annullare e/o richiedere il rimborso anticipato dei prestiti. Questi termini permettono ai creditori di esercitare un'influenza considerevole sulle politiche dei debitori sovrani e limitano la loro capacità di annullare i prestiti cinesi o introdurre nuove regolamentazioni ambientali<sup>151</sup>.

Alla luce di queste pratiche, alcuni studiosi ritengono che Pechino stia deliberatamente perseguendo una "diplomazia della trappola del debito", imponendo condizioni severe ai suoi partner governativi e redigendo contratti che le consentono di

---

<sup>150</sup> Il Paris Club è un gruppo informale di creditori ufficiali il cui ruolo è trovare soluzioni coordinate e sostenibili alle difficoltà di pagamento dei paesi debitori. I creditori del Club di Parigi forniscono trattamenti del debito ai paesi debitori sotto forma di riprogrammazione. Fonte: <https://clubdeparis.org>

<sup>151</sup> Gelpert et al., "How China Lends.", p. 380-388

impadronirsi di asset strategici quando i paesi debitori incorrono in problemi finanziari<sup>152</sup>.

Di fronte a tali pressioni, i paesi coinvolti nella BRI stanno cercando sempre più di ristrutturare il debito con la Cina. Un esempio significativo è la richiesta del Pakistan nel 2022 di riprogrammare 27 miliardi di dollari di debito bilaterale<sup>153</sup>. Inoltre, eventi recenti come la pandemia di COVID-19 e il conflitto in Ucraina hanno esacerbato il rischio di crisi finanziaria per i paesi fortemente indebitati con Pechino<sup>154</sup>. A questo proposito, la Dott.ssa Sehrawat ha riportato come la Russia sia emersa come il maggior debitore estero della Cina, rappresentando oltre il 15% dei prestiti della Belt and Road Initiative, e che Russia, Bielorussia e Ucraina rappresentino il 20% dei prestiti esteri della Cina negli ultimi venti anni<sup>155</sup>.

Secondo quanto riportato nell' OECD Business and Finance Outlook del 2018<sup>156</sup>, la Cina ha negli anni iniziato a frenare l'espansione del credito e a ridurre il livello di indebitamento nella sua economia interna, nonostante continui ad avere significative necessità di investimento nelle regioni più svantaggiate. Questo potrebbe limitare la sua capacità di sostenere finanziariamente le ingenti esigenze delle economie coinvolte nella BRI. Inoltre, nonostante i progetti realizzati in Cina siano stati terminati con meno ritardi rispetto a quelli delle economie avanzate, questo risultato sembra derivare da compromessi in termini di qualità, sicurezza e sostenibilità ambientale<sup>157</sup>.

In risposta a queste sfide, la Cina ha adottato approcci multilaterali per affrontare il suo carico di debito, come dimostra la sua richiesta al G20 nel febbraio 2023 di un'azione congiunta e una condivisione equa del carico nel saldo del debito<sup>158</sup>.

---

<sup>152</sup> Brahma Chellaney, "China's Debt-Trap Diplomacy," *Stagecraft and Statecraft*, 2017. Ultimo accesso: 2 settembre 2024. <https://chellaney.net/2017/01/25/chinas-debt-trap-diplomacy/>.

<sup>153</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54

<sup>154</sup> Gelpern et al., "How China Lends.", p. 348

<sup>155</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54

<sup>156</sup> OECD, *OECD Business and Finance Outlook 2018*, p. 22, 41-46

<sup>157</sup> OECD, *OECD Business and Finance Outlook 2018*, p. 80

<sup>158</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54

## 2.3 Ambito tecnologico

La Belt and Road Initiative, oltre a comprendere la costruzione di infrastrutture fisiche e finanziarie, rappresenta anche un'importante piattaforma per l'innovazione tecnologica. Il settore tecnologico della BRI include importanti progressi nella digitalizzazione e nelle tecnologie emergenti. In questa sezione verranno analizzate criticamente i progressi tecnologici e le difficoltà che potrebbero influenzare la sostenibilità e il successo complessivo della BRI nel lungo periodo.

### 2.3.1 Progressi tecnologici

Come anticipato nel capitolo precedente, il 28 marzo 2015, la Commissione nazionale per lo Sviluppo e la Riforma, il Ministero degli affari esteri e il Ministero del commercio della Repubblica Popolare Cinese, con l'autorizzazione del Consiglio di Stato, pubblicarono il primo piano d'azione ufficiale per la Belt and Road Initiative: la *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. All'interno di questo documento si sosteneva che:

We should jointly advance the construction of cross-border optical cables and other communications trunk line networks, improve international communications connectivity, and create an Information Silk Road. We should build bilateral cross-border optical cable networks at a quicker pace, plan transcontinental submarine optical cable projects, and improve spatial (satellite) information passageways to expand information exchanges and cooperation<sup>159</sup>.

Nella dichiarazione si sottolineava la necessità di creare una "Information Silk Road" per sviluppare cavi ottici transfrontalieri e migliorare i passaggi di informazione satellitare al fine di promuovere la cooperazione sui dati<sup>160</sup>. Nel 2016, i media cinesi hanno riferito che la Cina aveva siglato Memorandum of Understanding (MoU) con 16 paesi per sviluppare la Digital Silk Road<sup>161</sup> (DSR). Successivamente, il 14 maggio 2017, durante il

---

<sup>159</sup> National Development and Reform Commission (NDRC), People's Republic of China, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* (Beijing: National Development and Reform Commission, 2015).

<sup>160</sup> Maria, *China's Digital Silk Road: Outline and Implications for Europe*. International Centre for Defence and Security (ICDS) Brief, febbraio 2024. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. [https://icds.ee/wp-content/uploads/dlm\\_uploads/2024/03/ICDS\\_Brief\\_China's\\_Digital\\_Silk\\_Road\\_Maria\\_February\\_2024-1.pdf](https://icds.ee/wp-content/uploads/dlm_uploads/2024/03/ICDS_Brief_China's_Digital_Silk_Road_Maria_February_2024-1.pdf).

<sup>161</sup> Huang Yong, "Construction of Digital Silk Road Lights Up BRI Cooperation", *People's Daily Online*,

primo Belt and Road Forum per la Cooperazione Internazionale tenutosi a Pechino, il Presidente Xi Jinping dichiarò che la Cina avrebbe dovuto:

intensify cooperation in frontier areas such as digital economy, artificial intelligence, nanotechnology, and quantum computing, and advance the development of big data, cloud computing and smart cities to turn them into a digital silk road of the 21st century<sup>162</sup>.

Con questo discorso, il Presidente Xi presentò ufficialmente la Digital Silk Road come componente separata della Belt and Road Initiative<sup>163</sup>.

Negli ultimi anni, la crescente diffusione della Digital Silk Road, unita a significativi investimenti nelle infrastrutture fisiche e nella connettività, ha consentito alla Cina di influenzare le politiche tecnologiche di vari paesi, proponendosi come alternativa alle potenze occidentali. Dal 2014 ad oggi, le aziende tecnologiche cinesi hanno notevolmente ampliato la loro presenza nell'Indo-Pacifico. Per farne un esempio, Alibaba (Alibaba Group) e Huawei (Huawei Technologies Co., Ltd.) hanno dominato rispettivamente i mercati dei pagamenti digitali<sup>164</sup> e delle telecomunicazioni<sup>165</sup> nel sud-est asiatico e in Asia occidentale fino ad almeno tutto il 2021<sup>166</sup>: Alipay, il servizio digitale di Alibaba, conta circa 1,3 miliardi di utenti, mentre Huawei è emersa come principale fornitore per i grandi progetti tecnologici nei paesi in via di sviluppo,

---

24 aprile 2019. Ultimo accesso: 3 settembre 2024 <http://en.people.cn/n3/2019/0424/c90000-9571418.html>.

<sup>162</sup> "MOST Contributes Science and Innovation Deliverables to BRF," *Ministry of Science and Technology of the People's Republic of China*. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. [https://en.most.gov.cn/pressroom/201707/t20170714\\_134070.htm](https://en.most.gov.cn/pressroom/201707/t20170714_134070.htm)

<sup>163</sup> Sameer Patil and Prithvi Gupta, "The Digital Silk Road in the Indo-Pacific: Mapping China's Vision for Global Tech Expansion," *ORF Issue Brief* no. 683, gennaio 2024, Observer Research Foundation. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. [https://www.orfonline.org/research/the-digital-silk-road-in-the-indo-pacific-mapping-china-s-vision-for-global-tech-expansion#\\_edn1](https://www.orfonline.org/research/the-digital-silk-road-in-the-indo-pacific-mapping-china-s-vision-for-global-tech-expansion#_edn1)

<sup>164</sup> "Alipay and Southeast Asia Countries Extend Their Partnership", *The Paypers*, 6 luglio 2023. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. <https://thepaypers.com/online-payments/alipay-and-southeast-asia-countries-extend-their-partnership--1263305>.

<sup>165</sup> James Guild, "How Big is China's Footprint in Southeast Asia's Telecom Sector?", *The Diplomat – Asia-Pacific Current Affairs Magazine*, 9 maggio 2023. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. <https://thediplomat.com/2023/05/how-big-is-chinas-footprint-in-southeast-asias-telecom-sector/>.

<sup>166</sup> Glen Cardoza, "Telecom, E-Commerce Central to China's Renewed Focus on Southeast Asia - Counterpoint", *Counterpoint*, 22 ottobre 2021. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. <https://www.counterpointresearch.com/insights/telecom-e-commerce-central-to-chinas-renewed-focus-on-southeast-asia/>.

specialmente per le reti 5G<sup>167</sup>.

Secondo diversi autori, attraverso la DSR, la Cina sarebbe in grado di accedere a enormi volumi di dati e creare un nuovo sistema di standard tecnologici. Inoltre, attraverso la creazione di zone di libero scambio digitali, sarebbe in grado di promuovere il commercio digitale che a sua volta genererebbe un aumento del commercio elettronico internazionale<sup>168</sup>. Tuttavia, la mancanza di informazioni dettagliate su quali paesi siano inclusi nella DSR e sui tipi e le quantità di risorse che sono state e verranno impiegate per raggiungere gli obiettivi prefissati rende complesso valutare l'efficacia del programma del governo cinese<sup>169</sup>.

Per garantire un'infrastruttura ICT (Information and Communication Technologies) nazionale efficiente, è essenziale avere solide infrastrutture fisiche, che includono torri e stazioni mobili, server, tecnologie di sorveglianza, cavi sottomarini, fibre ottiche e antenne. Per i paesi emergenti che hanno appena avviato il loro processo di digitalizzazione, investire in questi progetti può risultare particolarmente oneroso. In questo contesto, la DSR gioca un ruolo cruciale. Tra le principali attività della Digital Silk Road infatti figurano la posa di cavi sottomarini e fibre ottiche, l'installazione di telecamere CCTV (Closed-circuit television camera, telecamere a circuito chiuso), l'esportazione di tecnologia 5G, la fornitura di antenne satellitari, l'implementazione di tecnologie avanzate come il cloud computing, l'intelligenza artificiale (AI) e il software di riconoscimento facciale<sup>170</sup>. Grazie al sostegno offerto dalla DSR, i paesi in via di sviluppo possono colmare il divario tecnologico e infrastrutturale, superando le difficoltà legate ai costosi investimenti necessari per lo sviluppo delle infrastrutture ICT.

In relazione all'impegno di Pechino in Africa nel settore tecnologico, Steven Feldstein<sup>171</sup> evidenzia, nella sua testimonianza davanti alla Commissione per la Revisione

---

<sup>167</sup> Patil and Gupta, "The Digital Silk Road in the Indo-Pacific."

<sup>168</sup> *Ibidem*

<sup>169</sup> Henry Tugendhat and Julia Voo, *China's Digital Silk Road in Africa and the Future of Internet Governance*, Working Paper No. 2021/50 (Washington, DC: China Africa Research Initiative, School of Advanced International Studies, Johns Hopkins University, 2021), p.4-5. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. <https://www.econstor.eu/handle/10419/248178>.

<sup>170</sup> *Ibidem*

<sup>171</sup> Stephen Feldstein, "Testimony Before the U.S.-China Economic and Security Review Commission Hearing on China's Strategic Aims in Africa," 8 maggio 2020, p.1-2. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. [https://www.uscc.gov/sites/default/files/Feldstein\\_Testimony.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/Feldstein_Testimony.pdf).

Economica e della Sicurezza USA-Cina, come le aziende cinesi più attive e determinanti nella costruzione e nell'aggiornamento delle infrastrutture delle telecomunicazioni siano Huawei e ZTE. In Tanzania, ad esempio, la China International Telecommunication Construction Corporation (CITCC), responsabile della realizzazione del backbone<sup>172</sup> ICT nazionale (NICTBB), ha progettato l'infrastruttura in modo che fosse compatibile solo con i router Huawei<sup>173</sup>. Tali pratiche non solo rafforzano ulteriormente gli standard tecnologici cinesi in Africa, ma offrono anche un vantaggio competitivo alle aziende cinesi, come Huawei, per future gare d'appalto per la costruzione o l'aggiornamento delle infrastrutture delle telecomunicazioni.

Si potrebbe affermare che, ulteriori investimenti nelle infrastrutture tecnologiche e nei progetti legati alla Digital Silk Road in Africa potrebbero rafforzare la connettività digitale nel continente. Le infrastrutture digitali potrebbero supportare i paesi africani nel raggiungimento dell'accesso digitale universale, nella partecipazione all'economia digitale globale e nella promozione della crescita delle piccole e medie imprese nel settore digitale. Inoltre, tali infrastrutture potrebbero migliorare la produttività e i servizi in vari settori come l'agricoltura e la finanza, e ottimizzare la fornitura di servizi come l'assistenza sanitaria, la gestione dei disastri e la logistica. Un esempio di questo approccio è il progetto "Smart Burkina", recentemente finanziato dalla Cina, che prevede l'installazione di una rete in fibra ottica per potenziare la connettività digitale e facilitare l'e-government, oltre a un sistema di sorveglianza per affrontare l'insicurezza e la criminalità in Burkina Faso, colpito dal terrorismo. Il miglioramento delle infrastrutture digitali può offrire ai paesi africani l'opportunità di sfruttare le tecnologie digitali per stimolare la crescita economica e ridurre la dipendenza da risorse naturali come il petrolio e il gas<sup>174</sup>.

In ultima analisi, è possibile sostenere che la Cina domini il settore delle

---

<sup>172</sup> Dorsale di rete. Permette il trasferimento di pacchetti di dati Internet a livello globale. È composta da connessioni a lunga distanza che uniscono località geograficamente lontane tra loro. Fonte:

<https://sk.sagepub.com/reference/the-sage-encyclopedia-of-the-internet-3v/i5189.xml>

<sup>173</sup> Motolani Agbebi. "China's Digital Silk Road and Africa's Technological Future" (2022), p 4-5. Ultimo accesso: 3 settembre

2024. [https://www.cfr.org/sites/default/files/pdf/Chinas%20Digital%20Silk%20Road%20and%20Africas%20Technological%20Future\\_FINAL.pdf](https://www.cfr.org/sites/default/files/pdf/Chinas%20Digital%20Silk%20Road%20and%20Africas%20Technological%20Future_FINAL.pdf).

<sup>174</sup> *Ivi*, p.9

telecomunicazioni in Africa seguendo una logica di domanda e offerta: da un lato, la Cina si propone come partner disponibile, desiderosa di espandere le operazioni globali delle proprie aziende e di acquisire nuovi mercati e tecnologie. Dall'altro, i paesi africani necessitano di finanziamenti e competenze per sviluppare le loro infrastrutture e i settori delle telecomunicazioni, ma trovano un'offerta limitata da parte di altri paesi. In questo contesto, la Cina diventa un partner di riferimento, poiché pronta a colmare tale carenza<sup>175</sup>.

### 2.3.2 Complicazioni

Nel contesto africano, è possibile sostenere che molti governi utilizzino gran parte della tecnologia fornita dalle aziende cinesi per scopi positivi, migliorando la connettività e costruendo le infrastrutture digitali necessarie per modernizzare le loro economie. Però è possibile contemporaneamente affermare che l'aumento del coinvolgimento della Cina nel settore ICT africano abbia anche un lato negativo. Le esportazioni cinesi infatti sono spesso accompagnate da un approccio autoritario che incoraggia e permette usi repressivi della tecnologia. Ad esempio, le grandi aziende cinesi come Huawei e ZTE stanno realizzando reti di sorveglianza, vendendo strumenti avanzati di censura e fornendo sofisticate capacità di monitoraggio dei social media a vari paesi in tutto il mondo. Molti dei governi destinatari hanno infatti preoccupanti record in materia di diritti umani<sup>176</sup>.

Le tecnologie per la sorveglianza vengono adottate da una varietà di paesi, siano essi autocrazie o democrazie, e utilizzate in modi diversi. Nei paesi con alta capacità di coercizione interna, come l'Egitto, il Kenya e lo Zimbabwe, questi strumenti potenziano la repressione politica. Nei paesi con capacità inferiore, la loro utilità è più limitata. Ad esempio, secondo la testimonianza di Steven Feldstein<sup>177</sup>, una delle tecnologie più discusse tra quelle implementate dalla Cina è quella delle "safe cities". Questi progetti utilizzano dispositivi di tracciamento, telecamere e altre tecnologie di sorveglianza per migliorare le capacità delle forze di polizia e di sicurezza. È chiaro che tali sistemi

---

<sup>175</sup> Agbebi, "China's Digital Silk Road and Africa's Technological Future", p. 2-5

<sup>176</sup> Stephen Feldstein, "Testimony Before the U.S.-China Economic and Security Review Commission Hearing on China's Strategic Aims in Africa," 8 maggio 2020, p. 6-7

<sup>177</sup> *Ivi*, p. 1-6

possano essere usati in modi impropri.

È stato inoltre riportato da Feldstein che tredici paesi africani abbiano acquisito capacità avanzate di sorveglianza. Nove di questi stanno implementando sistemi di “safe city”: Botswana, Costa d’Avorio, Ghana, Kenya, Mauritius, Marocco, Sudafrica, Uganda e Zambia. Le aziende cinesi, in particolare Huawei, sono state responsabili dello sviluppo di queste safe cities in tutti e nove i paesi.

La Digital Silk Road (DSR) consentirebbe alla Cina di sfruttare i dati per ottenere vantaggi strategici e di sorveglianza. A questo proposito, le agenzie di intelligence statunitensi hanno avvertito che i progetti 5G di Huawei potrebbero essere utilizzati per spionaggio da parte del governo cinese<sup>178</sup>. I dati riservati sulla rete IT della sede dell’Unione Africana, costruita dalla Cina, sarebbero stati presumibilmente deviati a Shanghai ogni notte tra il 2012 e il 2017<sup>179</sup>. Questo, secondo Feldstein, solleverebbe preoccupazioni riguardo all’infiltrazione dei dati personali e alle vulnerabilità delle backdoor<sup>180</sup>, suggerendo che la DSR potrebbe contribuire all’erosione dei diritti democratici e mettere a rischio i dati sensibili.

Secondo Sameer Patil e Prithvi Gupta<sup>181</sup>, le democrazie dell’Indo-Pacifico sarebbero preoccupate dal fatto che le tecnologie cinesi possano portare con sé modelli di autoritarismo digitale e norme sociali possano utilizzare le tecnologie dell’informazione e della comunicazione (ICT) per monitorare, reprimere e manipolare sia le popolazioni locali che quelle straniere.<sup>182</sup> I regimi autoritari infatti potrebbero sfruttare le tecnologie e il software forniti dalla Cina per emulare il sistema di

---

<sup>178</sup> Noah Berman, Lindsay Maizland e Andrew Chatzky, "Is China’s Huawei a Threat to U.S. National Security?", *Council on Foreign Relations* (2023). Ultimo accesso: 3 settembre 2024. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-huawei-threat-us-national-security#chapter-title-0-3>.

<sup>179</sup> Tin Hinane El Kadi, “The Promise and Peril of The Digital Silk Road”, Chatham House, 6 giugno 2019. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. <https://www.chathamhouse.org/2019/06/promise-and-peril-digital-silk-road>.

<sup>180</sup> Le backdoor sono righe di codice informatico grazie alle quali un utente può entrare come amministratore all’interno di siti web e computer, senza aver alcun accesso autorizzato. Fonte: <https://www.cybersecurity360.it/nuove-minacce/backdoor-tipologie-tecniche-di-infezione-e-consigli-per-la-rimozione-sicura/>

<sup>181</sup> Patil and Gupta, “The Digital Silk Road in the Indo-Pacific.”

<sup>182</sup> Alina Polyakova and Chris Meserole, “Exporting Digital Authoritarianism: The Russian and Chinese Models”, *Policy Brief, Democracy and Disorder Series*, (Washington, DC: Brookings, 2019), p.1. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2019/08/FP\\_20190827\\_digital\\_authoritarianism\\_polyakova\\_meserole.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2019/08/FP_20190827_digital_authoritarianism_polyakova_meserole.pdf).

sorveglianza del Partito Comunista Cinese, mettendo sotto controllo i dati finanziari e personali dei cittadini, sia locali che esteri. Ad esempio, il dominio cinese nel mercato dei cavi sottomarini le consente a Pechino un accesso quasi illimitato ai vasti volumi di dati trasmessi attraverso questi cavi<sup>183</sup>.

È stato riportato<sup>184</sup> come Huawei, ZTE<sup>185</sup> e China Unicom<sup>186</sup> abbiano penetrato con decisione nuovi mercati offrendo tecnologia 5G a costi inferiori<sup>187</sup> rispetto ai concorrenti occidentali. Le aziende cinesi hanno anche acquistato partecipazioni in aziende di telecomunicazioni locali<sup>188</sup> per ampliare le esportazioni di hardware per le telecomunicazioni. Grazie a queste strategie e al sostegno del governo cinese, Huawei e ZTE nel 2021 hanno ottenuto rispettivamente il 29% e l'11% dei ricavi globali del 5G<sup>189</sup>.

La diffusione della tecnologia cinese e le sue potenziali implicazioni geostrategiche hanno spinto gli Stati Uniti ad adottare misure di contrasto, rafforzando le normative interne e collaborando con alleati per affrontare le aziende tecnologiche cinesi. Tra le azioni intraprese vi sono il ban a Huawei, le restrizioni alla vendita di telecamere CCTV cinesi e l'approvazione del CHIPS Act 2023<sup>190</sup><sup>191</sup>. Per contrastare ulteriormente la Cina, gli Stati Uniti hanno intensificato la cooperazione con partner tradizionali come le

---

<sup>183</sup> Patil and Gupta, "The Digital Silk Road in the Indo-Pacific."

<sup>184</sup> *Ibidem*

<sup>185</sup> Azienda tecnologica cinese, parzialmente di proprietà statale che progetta e produce dispositivi e sistemi di telecomunicazioni. Fonte:

[https://www.camera.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/upload\\_file\\_doc\\_acquisiti/pdfs/00/002/035/01\\_PresentazioneZTE\\_072019\\_ITA.pdf](https://www.camera.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/upload_file_doc_acquisiti/pdfs/00/002/035/01_PresentazioneZTE_072019_ITA.pdf)

<sup>186</sup> Operatore di telefonia mobile fondato come società controllata dallo Stato cinese. Oggi la società è quotata alla borsa di Hong Kong. Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/China\\_Unicom](https://en.wikipedia.org/wiki/China_Unicom)

<sup>187</sup> "How Huawei Landed at the Center of Global Tech Tussle: QuickTake", *Bloomberg*, 17 dicembre 2019. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-17/how-huawei-landed-at-the-center-of-global-tech-tussle-quicktake>.

<sup>188</sup> Kosuke Inoue, "5G sparks wave of mergers by Southeast Asian telecoms", *Nikkei Asia*, 19 aprile 2023. Ultimo accesso: 3 settembre 2024. <https://asia.nikkei.com/Business/Telecommunication/5G-sparks-wave-of-mergers-by-Southeast-Asian-telecoms>.

<sup>189</sup> Bevin Fletcher, "Huawei still dominates telecom equipment market", *Fierce Network*, 16 dicembre 2021. Ultimo accesso: 3 settembre 2024 <https://www.fierce-network.com/wireless/huawei-still-dominates-telecom-equipment-market>.

<sup>190</sup> "Executive Order on Addressing the Threat from Securities Investments that Finance Certain Companies of the People's Republic of China", *The White House*, 3 giugno 2021. Ultimo accesso: 3 settembre 2024 <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2021/06/03/executive-order-on-addressing-the-threat-from-securities-investments-that-finance-certain-companies-of-the-peoples-republic-of-china/>.

<sup>191</sup> "FACT SHEET: CHIPS and Science Act Will Lower Costs, Create Jobs, Strengthen Supply Chains, and Counter China", *The White House*, 9 agosto 2022. Ultimo accesso: 3 settembre 2024 <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/09/fact-sheet-chips-and-science-act-will-lower-costs-create-jobs-strengthen-supply-chains-and-counter-china/>.

nazioni del G7 e l'Unione Europea, e hanno cercato nuovi alleati come India e Australia. Inoltre, hanno partecipato a iniziative come il Quad, la Partnership for Global Infrastructure and Investment e l'iniziativa USA-India su Tecnologie Critiche ed Emergenti, con l'obiettivo di promuovere l'innovazione tecnologica<sup>192</sup>.

---

<sup>192</sup> Frank Mouritz, "Implications of the COVID-19 Pandemic on China's Belt and Road Initiative." *Connections* 19, no.2 (2020):115–24. Ultimo accesso: 2 settembre 2024 <https://www.jstor.org/stable/26937614>.

### 3. Valutazione dei risultati e degli effetti

Come già evidenziato nei capitoli precedenti e come sostenuto da Veerle Nouwens<sup>193</sup>, tra gli obiettivi economici principali della Belt and Road Initiative vengono incluse la creazione di un'economia cinese più equilibrata a livello nazionale, la gestione della sovracapacità in alcuni settori industriali cinesi e il posizionamento di Pechino come punto focale di una nuova catena del valore globale. Un elemento chiave di questo progetto per sostenere la crescita economica cinese è rappresentato dall'identificazione di nuove risorse, dall'accesso a mercati emergenti e dalla protezione delle rotte di approvvigionamento energetico fondamentali.

Diversi esperti concordano nel ritenere che la Belt and Road Initiative rappresenti un chiaro esempio della strategia cinese di Economic Statecraft, comunemente definita come l'uso di strumenti economici da parte di uno Stato per perseguire i propri obiettivi di politica estera<sup>194</sup>. Attraverso questa strategia, Pechino ha consolidato nel tempo relazioni commerciali, di investimento e di finanziamento, rafforzando così le proprie relazioni politiche e accrescendo la propria influenza, in particolare nei confronti dei paesi in via di sviluppo.

James Reilly definisce l'Economic Statecraft come:

Economic statecraft is the use of economic resources by political leaders to exert influence in pursuit of foreign policy objectives. There are three main strategies: providing capital through foreign aid or direct investment; expanding trade via preferential trade agreements or state procurements; and altering monetary policies such as purchasing foreign bonds or intervening in currency markets.<sup>195</sup>

---

<sup>193</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 1.

<sup>194</sup> Matt Ferchen, "Does China's Coercive Economic Statecraft Actually Work?", *United States Institute of Peace*, 1 marzo 2023. Ultimo accesso: 5 settembre 2024 <https://www.usip.org/publications/2023/03/does-chinas-coercive-economic-statecraft-actually-work>.

<sup>195</sup> James Reilly, "China's Economic Statecraft: Turning Wealth into Power", *Lowy Institute for International Policy*, 2013. Ultimo accesso: 4 settembre 2024. [https://www.files.ethz.ch/isn/175042/reilly\\_chinas\\_economic\\_statecraft\\_web.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/175042/reilly_chinas_economic_statecraft_web.pdf).

Nello specifico, David A. Baldwin definisce come strumenti di Economic Statecraft sia le sanzioni positive che quelle negative. Le sanzioni positive includono misure come: la riduzione delle tariffe, la concessione dello status di “nazione favorita”, i sussidi per le esportazioni o importazioni, la concessione di licenze, la fornitura di aiuti, le garanzie sugli investimenti e una tassazione favorevole. Al contrario, le sanzioni negative comprendono: l’embargo, il boicottaggio, l’aumento delle tariffe, la discriminazione tariffaria sfavorevole, il rifiuto di licenze, il congelamento di beni, la sospensione degli aiuti, i controlli sulle importazioni o le esportazioni e una tassazione sfavorevole<sup>196</sup>.

Come osservato da Ethan B. Kapstein, autore membro del think tank americano Council on Foreign Relations, la vasta ricchezza accumulata dalla Cina le permetterebbe di impiegare in modo strategico l’Economic Statecraft per promuovere i propri interessi economici e geopolitici, sia in Asia orientale che su scala globale. La sua ricerca ha messo in evidenza come Pechino abbia utilizzato l’Economic Statecraft in modo intenzionale, privilegiando i rapporti commerciali con specifici Stati e regioni, come i paesi dell’ASEAN, e concentrandosi su determinati settori, come quello delle risorse naturali<sup>197</sup>.

Diversi autori hanno evidenziato come la Cina avrebbe negli anni intensificato i suoi sforzi per dissuadere o punire le imprese internazionali che non condividono le sue posizioni su questioni come le politiche nello Xinjiang o a Hong Kong. In questo senso, l’Economic Statecraft cinese tende ad essere extra-legale, informale, unilaterale e spesso negabile. Infatti, esistono poche evidenze che dimostrino cambiamenti concreti nelle politiche dei governi o nei loro orientamenti di politica estera in seguito alla pressione economica formale o informale esercitata da Pechino<sup>198</sup>.

Secondo Ethan B. Kapstein, la Cina avrebbe orientato la sua politica economica verso paesi che, nella maggior parte dei casi, sono caratterizzati da povertà, corruzione, governi autocratici e timore del potere cinese<sup>199</sup>.

---

<sup>196</sup> David A. Baldwin, Ethan Kapstein, *Economic Statecraft: New Edition* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 2020), p. 40-41

<sup>197</sup> *Ivi*, p. 406-407

<sup>198</sup> Ferchen, “Does hina’s Coercive Economic Statecraft Actually Work”

<sup>199</sup> Baldwin e Kapstein, *Economic Statecraft*, p. 422

Peter D. Feaver ed Eric B. Lorber hanno sostenuto in un policy brief che la Cina eserciti pressioni coercitive attraverso l'adozione di regolamenti, scelte d'acquisto, il divieto di importazione di certi prodotti nei propri mercati e la limitazione delle esportazioni di materiali strategici verso i mercati dei paesi avversari. Dato il ruolo cruciale della Cina nel mercato globale, tali misure coercitive possono anche avere conseguenze reputazionali simili a quelle generate dalle leve finanziarie usate dagli Stati Uniti e dai loro alleati occidentali; stati e aziende potrebbero infatti temere l'isolamento o le sanzioni imposte da un attore economico di tale peso<sup>200</sup>.

Nel report "United States Strategic Approach to the People's Republic of China" del 2020, la Casa Bianca sostiene che Pechino cerchi di ottenere riconoscimento globale per le sue iniziative ambientali promosse attraverso la Belt and Road Initiative affermando di favorire uno "sviluppo verde". Tuttavia, la Cina è stata il maggior emettitore di gas serra per oltre un decennio. Gli impegni cinesi sulla riduzione delle emissioni sono vaghi e non vincolanti, permettendo al Paese di continuare ad aumentare le proprie emissioni fino a circa il 2030. È stato previsto, difatti, che le emissioni della Cina supereranno le riduzioni combinate di tutti gli altri paesi messi insieme. Inoltre, le aziende cinesi esportano centinaia di centrali elettriche a carbone inquinanti verso paesi in via di sviluppo. La RPC è anche la principale fonte globale di inquinamento marino da plastica, riversando ogni anno oltre 3,5 milioni di tonnellate metriche negli oceani. Infine, la RPC è al primo posto per pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata nelle acque di altri paesi, mettendo a rischio le economie locali e danneggiando l'ambiente marino<sup>201</sup>.

Come affermato nel report americano, il governo della RPC non ha rispettato molti dei suoi impegni in diversi ambiti, tra cui il commercio e gli investimenti, la libertà di espressione e di religione, l'interferenza politica, la libertà di navigazione e sorvolo, il cyberspionaggio e altre forme di spionaggio e furto, la proliferazione di armi, la protezione ambientale e la salute globale. I tentativi della Cina di ottenere il controllo

---

<sup>200</sup>Peter D. Feaver e Eric B. Lorber, *Diminishing Returns? The Future of Economic Coercion* (Washington, DC: Center for a New American Security, novembre 2015), p.6. Ultimo accesso: 6 settembre 2024 [https://s3.us-east-1.amazonaws.com/files.cnas.org/documents/CNAS-Economic-Statecraft-3\\_151116.pdf](https://s3.us-east-1.amazonaws.com/files.cnas.org/documents/CNAS-Economic-Statecraft-3_151116.pdf).

<sup>201</sup> White House. *United States Strategic Approach to the People's Republic of China* (Washington, D.C.: White House, maggio 2020), p.4. Ultimo accesso: 6 settembre 2024 <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2020/05/U.S.-Strategic-Approach-to-The-Peoples-Republic-of-China-Report-5.24v1.pdf>.

dell'industria globale delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni attraverso pratiche ingiuste si manifestano in regolamenti discriminatori, come la Legge sulla Sicurezza Informatica Nazionale entrata in vigore nel 2017<sup>202</sup>, che obbligava le aziende a rispettare le normative cinesi sulla localizzazione dei dati, permettendo al PCC di accedere a dati stranieri. Altre leggi cinesi hanno imposto a società come Huawei e ZTE di collaborare con i servizi di sicurezza cinesi anche quando operavano all'estero, creando problemi di sicurezza per i paesi e le aziende straniere che utilizzavano prodotti e servizi dei fornitori cinesi<sup>203</sup>.

Si procederà ora ad effettuare un'analisi della Belt and Road Initiative, suddividendo le aree di nostro interesse in tre macro-regioni: Asia e Oceania, Europa e Africa. L'obiettivo è offrire una comprensione più approfondita delle dinamiche e delle implicazioni dell'Iniziativa in vari contesti socioeconomici e geopolitici. Gli esempi presentati per ciascuna macro-area non hanno l'obiettivo di coprire l'intero spettro degli avvenimenti e degli sviluppi legati alla BRI, ma piuttosto di fornire un quadro rappresentativo degli effetti più significativi che l'Iniziativa ha avuto su una varietà di regioni. Inoltre, essi illustrano come la risposta di queste regioni alle sfide della Belt and Road Initiative rifletta la necessità di mantenere un equilibrio tra la cooperazione economica con la Cina e la salvaguardia degli interessi strategici e di sicurezza.

Analizziamo l'Asia e l'Oceania poiché rappresentano il punto di partenza naturale della BRI. In queste regioni, l'Iniziativa si concretizza principalmente attraverso la 21st-Century Maritime Silk Road in Oceania e la Silk Road Economic Belt in Asia. L'Europa è stata inclusa nell'analisi in quanto rappresenta uno degli obiettivi principali e più ambiziosi della BRI, volto a potenziare la connettività e facilitare i flussi commerciali tra l'Asia e l'Occidente. Il continente africano, invece, costituisce una macro-area cruciale per studiare l'Iniziativa, poiché rappresenta una delle principali destinazioni degli investimenti cinesi, finalizzati a ottenere l'accesso a risorse naturali e a mercati emergenti. Inoltre, l'Africa è un esempio significativo delle aspirazioni economiche e strategiche della Cina, così come delle critiche e delle preoccupazioni sollevate a livello

---

<sup>202</sup> “Cybersecurity Law of the People’s Republic of China” *Law Info China*, 7 novembre 2016. Ultimo accesso: 6 settembre

2024. <https://www.lawinfochina.com/Display.aspx?Id=22826&Lib=law&LookType=3>.

<sup>203</sup> White House. *United States Strategic Approach to the People’s Republic of China*, p. 7

internazionale riguardo a temi come il debito sovrano, la sostenibilità e l'impatto sulla governance locale.

Dimostrare l'influenza della Cina sull'Europa però presenta sfide molto diverse rispetto a un'analisi simile nel contesto del Sud-Est asiatico. I paesi del Sud-Est asiatico infatti, confinano con la Cina e, a causa della loro minore forza economica, sono più deboli e vulnerabili. La relazione tra Pechino e i membri dell'ASEAN è squilibrata, a favore della Cina, e i conflitti territoriali con diversi vicini, come le Filippine e il Vietnam, aggiungono un ulteriore livello di tensione. Al contrario, i paesi europei considerati in questo contesto godono di maggiore forza economica e politica: possono infatti bilanciare le azioni cinesi facendo leva sul supporto dell'Unione Europea, un'opzione che i paesi dell'ASEAN non possono replicare né con la loro organizzazione regionale né con l'appoggio degli Stati Uniti<sup>204</sup>.

### 3.1 Risultati ed effetti in Asia e Oceania

Molti esperti considerano il Sud-Est Asiatico come la regione in via di sviluppo di maggior importanza per Pechino, nonché un'area vicina con cui la Cina condivide sia confini terrestri che marittimi. Questa regione rappresenta uno dei principali partner commerciali della Cina. Inoltre, gran parte del commercio globale cinese transita attraverso il Mar Cinese Meridionale e lo Stretto di Malacca, rendendo cruciale per Pechino garantire la sicurezza delle rotte marittime e delle linee di comunicazione nella zona<sup>205</sup>. In questo contesto, uno degli obiettivi principali della Maritime Silk Road è proprio la protezione delle rotte marittime.

A detta di diversi autori, la Cina adotterebbe nel Mar Cinese Meridionale una strategia di “divide et impera”, cercando di mantenere separati i paesi dell'ASEAN che non hanno contenziosi con essa e di affrontare i paesi con dispute territoriali in maniera bilaterale. Pechino agirebbe con prudenza per evitare che i paesi dell'ASEAN formino un fronte comune contro di lei. Inoltre, nonostante le sue rivendicazioni territoriali e le sue

---

<sup>204</sup> Indrajit Roy et al., *Rising Power, Limited Influence: The Politics of Chinese Investments in Europe and the Liberal International Order* (Oxford: Oxford University Press, 2024), p.12

<sup>205</sup> Andrew Scobell et al., *At the Dawn of Belt and Road: China in the Developing World*. (Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2018), p. 37. Ultimo accesso: 7 settembre 2024 <https://www.rand.org/t/RR2273>.

attività nell'area, Pechino ha costantemente rassicurato gli Stati Uniti e altri attori internazionali che tali azioni non comprometteranno la libertà di navigazione<sup>206</sup>.

La maggior parte dei paesi dell'ASEAN ha adottato una strategia di cautela nei confronti della Cina, nutrendo diffidenza verso Pechino e non accettando le sue rivendicazioni nel Mar Cinese Meridionale. Tuttavia, hanno evitato di prendere posizioni nettamente contrarie alla Cina, cercando di mantenere un equilibrio che non li facesse apparire eccessivamente allineati con altri attori della regione, come gli Stati Uniti<sup>207</sup> per non sfidare frontalmente la Cina. Questa strategia riflette la consapevolezza che opporsi apertamente alla Cina sarebbe complesso, data la forte interdipendenza politica ed economica con essa, e il timore di diventare pedine in una potenziale rivalità tra Stati Uniti e Cina. Inoltre, la superiorità economica e militare della Cina rispetto alla maggior parte dei suoi vicini del sud-est ha rappresentato un ulteriore deterrente: essere in prima linea in una crisi contro la Cina avrebbe potuto avere conseguenze gravi<sup>208</sup>.

Per quanto riguarda il Mar Cinese Meridionale, la maggior parte dei paesi ASEAN tende a evitare di confrontarsi direttamente con la Cina, preferendo invece promuovere la stabilità regionale e il rispetto del diritto internazionale, adottando in alcuni casi approcci più discreti per contrastare le rivendicazioni cinesi<sup>209</sup>. È dunque possibile sostenere come l'incremento del commercio e dello sviluppo economico con la Cina porti benefici ai paesi dell'ASEAN, ma allo stesso tempo li renda anche più suscettibili alla pressione cinese. Di conseguenza, molti di questi paesi potrebbero essere disposti ad ignorare le provocazioni di Pechino nella regione, purché non vengano colpiti direttamente.

Tuttavia, nel 2018 la BRI ha dovuto affrontare cambiamenti nelle politiche locali, con i leader della Malesia, delle Maldive e del Pakistan che hanno ottenuto vittorie elettorali con discorsi che riconoscevano o criticavano il crescente debito causato dalla BRI<sup>210</sup>.

---

<sup>206</sup> *Ivi*, p. 49

<sup>207</sup> *Ivi*, p. 71

<sup>208</sup> *Ibidem*

<sup>209</sup> *Ibidem*

<sup>210</sup> David Gordon, Haoyu Tong, and Tabata Anderson, "Beyond the Myths - Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension", *The International Institute for Strategic Studies*, 16 settembre 2020, p. 11

In Malesia, le elezioni del maggio 2018 hanno reso evidenti le preoccupazioni crescenti riguardo all'influenza cinese tra i paesi che partecipavano alla BRI. Mahathir Mohamad ha sconfitto il primo ministro in carica, Najib Razak, portando avanti una campagna esplicitamente contraria all'influenza della Cina nel paese. Dopo l'insediamento, Mohamad ha annullato due dei più grandi progetti cinesi in Malesia, una ferrovia da 20 miliardi di dollari e un gasdotto da 2,3 miliardi di dollari, citando l'incapacità del paese di sostenere tali costi<sup>211</sup>.

Anche in Pakistan, nel 2018, il crescente debito verso la Cina, pari a circa 62 miliardi di dollari, ha spinto il nuovo governo a valutare un aiuto finanziario dal Fondo Monetario Internazionale (FMI). Dopo l'insediamento del nuovo governo nell'agosto 2018, sono stati avviati i negoziati con il FMI, che nel 2019 ha concesso prestiti per un totale di 6 miliardi di dollari nell'ambito dell'Extended Fund Arrangement<sup>212</sup>, successivamente aumentati a 7 miliardi nel 2022 in risposta alla pandemia<sup>213</sup>. A giugno 2023, il FMI ha stanziato ulteriori 3 miliardi di dollari<sup>214</sup>.

Nelle Maldive, l'elezione del riformatore democratico Ibrahim Solih nel 2018 ha portato a una revisione dei consistenti prestiti contratti con la Cina sotto la presidenza di Abdulla Yameen. C'era preoccupazione che tali finanziamenti avessero facilitato la corruzione e potessero portare il paese sotto l'influenza cinese, spingendo Solih a riconsiderare gli accordi con Pechino.<sup>215</sup>

In generale però, i paesi del Sud-Est asiatico mostrano riluttanza o incapacità a

---

<sup>211</sup> Christopher Balding, "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road: Corruption, Debt, and Backlash," *Foreign Affairs*, 19 ottobre 2023. Ultimo accesso: 8 settembre 2024. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road>.

<sup>212</sup> "IMF Reaches Staff-Level Agreement on Economic Policies with Pakistan for a Three-Year Extended Fund Facility," *International Monetary Fund (IMF)*, 12 maggio 2019. Ultimo accesso: 8 settembre 2024. <https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/05/12/pr19157-IMF-Reaches-Staff-Level-Agreement-on-Economic-Policies-with-Pakistan-for-a-Three-Year-EFF>.

<sup>213</sup> Giampaolo Galli, Francesco Scinetti, e Nicoletta Scutifero, "L'aumento dei tassi e i rischi per lo scenario internazionale: Il caso del Pakistan," *Osservatorio CPI, Università Cattolica del Sacro Cuore*, ultimo accesso 8 settembre 2024. <https://osservatoriocpi.unicatt.it/ocpi-pubblicazioni-l-aumento-dei-tassi-e-i-rischi-per-lo-scenario-internazionale-il-caso-del-pakistan>.

<sup>214</sup> "IMF Reaches Staff-level Agreement With Pakistan on a US\$3 Billion Stand-By Arrangement," *International Monetary Fund (IMF)*, 29 giugno 2023. Ultimo accesso: 8 settembre 2024 <https://www.imf.org/en/News/Articles/2023/06/30/pr23251-imf-reaches-staff-level-agreement-with-pakistan-on-a-us-3-billion-stand-by-arrangement>.

<sup>215</sup> Christopher Balding, "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road: Corruption, Debt, and Backlash," *Foreign Affairs*, 19 ottobre 2023.

sfidare l'influenza cinese in modo autonomo, e la varietà dei loro interessi rende difficile una risposta coordinata. Nel tentativo di equilibrare la propria posizione, molti paesi dell'ASEAN sono anche restii a mostrarsi troppo vicini agli Stati Uniti, offrendo spesso solo un supporto moderato alle iniziative statunitensi per la stabilità regionale e la libertà di navigazione, arrivando talvolta persino a criticare apertamente gli sforzi degli Stati Uniti in tal senso<sup>216</sup>.

Secondo un documento della Royal United Services Institute for Defence and Security Studies,<sup>217</sup> la selezione dei luoghi per la costruzione di porti strategici lungo la Maritime Silk Road è guidata dalla volontà di deviare e controllare le rotte marittime cruciali. Questo è particolarmente rilevante per salvaguardare le fonti energetiche essenziali, come quelle presenti nel Golfo e nelle regioni del Sud e Sud-est asiatico, dove la Cina mira ad evitare i punti marittimi di strozzatura strategici. Inoltre, la costruzione e la gestione di questi porti aiuterebbero le aziende cinesi a raggiungere gli standard internazionali necessari per operare all'estero. Contemporaneamente, la Cina promuoverebbe i propri standard tecnologici, sia nei sistemi ferroviari che collegheranno i porti, sia negli standard commerciali e imprenditoriali attraverso il "Modello Shekou" per i porti e le relative zone di libero scambio.

Veerle Nouwens ha sostenuto che, nonostante la MSR crei opportunità per l'economia e le imprese cinesi, non riesca ancora a raggiungere gli obiettivi dichiarati di beneficio per le economie dei paesi ospitanti, poiché i progetti della MSR si basano principalmente sull'impiego di manodopera e attrezzature cinesi. I vantaggi economici a lungo termine dei porti e delle infrastrutture correlate saranno pienamente evidenti solo quando questi progetti diventeranno operativi. Inoltre, con l'espansione delle capacità operative globali della PLA-N (People's Liberation Army Navy), il Sud-est asiatico potrebbe trovarsi ad affrontare un crescente controllo marittimo da parte di Pechino<sup>218</sup>.

Un possibile esempio di Economic Statecraft cinese in Asia potrebbero essere

---

<sup>216</sup> Andrew Scobell et al., *At the Dawn of Belt and Road: China in the Developing World*. (Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2018), p. 72-73

<sup>217</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 35.

<sup>218</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 38.

state le limitazioni sulle esportazioni di terre rare cinesi verso il Giappone in seguito a una disputa marittima tra i due paesi<sup>219</sup> nel 2010. Per quanto riguarda le terre rare, più recentemente, il 3 luglio 2023 il Ministero del Commercio della Repubblica Popolare Cinese ha reso noto, tramite un comunicato, che a partire dal primo agosto dello stesso anno i fornitori nazionali di prodotti chimici avrebbero dovuto ottenere delle licenze governative per esportare 38 tipologie di prodotti, tra cui il nitrato di gallio e il biossido di germanio<sup>220</sup>. Questa decisione sembra essere stata adottata in seguito a valutazioni finalizzate alla protezione della sicurezza nazionale cinese<sup>221</sup>.

Un altro esempio potrebbero essere le restrizioni cinesi sui principali prodotti esportati dall'Australia, come carne bovina, vino e orzo, in risposta alle persistenti tensioni diplomatiche tra i due paesi tra il 2018 e il 2022. I rapporti tra le due nazioni hanno iniziato a deteriorarsi nel 2018, quando Canberra ha bandito Huawei Technologies dalla sua rete a banda larga 5G<sup>222</sup>. Durante la pandemia da COVID-19 i rapporti si sono deteriorati ulteriormente a causa della richiesta da parte dell'Australia di un'indagine internazionale sulle origini del virus<sup>223</sup>.

Darren J. Lim e Victor Ferguson<sup>224</sup> hanno analizzato il caso della campagna di ritorsioni economiche contro la Corea del Sud, scatenata dalla decisione di Seul di aderire al programma di difesa missilistica Terminal High Altitude Area Defense (THAAD)<sup>225</sup>

---

<sup>219</sup> "Terre rare, disputa tra Cina e Giappone," *Agenzia Giornalistica Italia (AGI)*, 28 ottobre 2010. Ultimo accesso: 5 settembre 2024. [https://www.agi.it/estero/agichina/news/2010-10-28/terre\\_rare\\_disputa\\_tra\\_cina\\_e\\_giappone-3252877/](https://www.agi.it/estero/agichina/news/2010-10-28/terre_rare_disputa_tra_cina_e_giappone-3252877/).

<sup>220</sup> Il nitrato di gallio e il biossido di germanio sono metalli utilizzati nella produzione di chip, apparecchiature di comunicazione e vari dispositivi militari. Fonte: <https://www.cybersecurity360.it/cybersecurity-nazionale/le-restrizioni-cinesi-alle-esportazioni-di-terre-rare-quali-conseguenze/>.

<sup>221</sup> Davide Agnello e Nunzia Alfano, "Le restrizioni cinesi alle esportazioni di terre rare: quali conseguenze", *Cyber Security 360*, 10 luglio 2023. Ultimo accesso: 6 settembre 2024. <https://www.cybersecurity360.it/cybersecurity-nazionale/le-restrizioni-cinesi-alle-esportazioni-di-terre-rare-quali-conseguenze/>.

<sup>222</sup> "ZTE e Huawei, reti 5G bandite dall'Australia per ragioni di sicurezza", *HDBlog.it*, 23 agosto 2018. Ultimo accesso: 5 settembre 2024. <https://www.hdblog.it/2018/08/23/huawei-zte-divieto-infrastrutture-5g-australia/>.

<sup>223</sup> "How Strained China-Australia Relations Hit Trade in Coal, Barley, Beef, and Wine." *Reuters*, 9 gennaio 2023. Ultimo accesso: 6 settembre 2024 <https://www.reuters.com/markets/commodities/how-strained-china-australia-relations-hit-trade-coal-barley-beef-wine-2023-01-06/>.

<sup>224</sup> Darren J. Lim and Victor Ferguson, "Chinese Economic Coercion During the THAAD Dispute," *The Asan Forum*, 28 dicembre 2019. Ultimo accesso: 6 settembre 2024 <https://theasanforum.org/chinese-economic-coercion-during-the-thaad-dispute/#a6>.

<sup>225</sup> Il THAAD è un sistema di difesa altamente efficace e comprovato in combattimento contro missili balistici a corto, medio e lungo raggio. È l'unico sistema statunitense progettato per intercettare bersagli

annunciato a luglio 2016. In quell'anno, Corea del Sud e Stati Uniti annunciarono congiuntamente il dispiegamento del sistema THAAD nella Penisola Coreana. Pechino si oppose fortemente a tale decisione per vari motivi, incluso il timore che il radar a banda X del sistema potesse estendersi al territorio cinese e compromettere il suo deterrente nucleare<sup>226</sup>. In risposta, il governo cinese adottò una serie di misure politiche e diplomatiche. Già nell'agosto 2016 emersero i primi segnali di ritorsioni economiche informali<sup>227</sup>, con un incremento progressivo delle segnalazioni fino a febbraio 2017, quando il dispiegamento di THAAD ebbe inizio, raggiungendo un picco nei mesi di marzo e aprile. Il 30 ottobre, Seul annunciò che non ci sarebbe stata nessuna aggiunta di batterie THAAD, nessuna partecipazione a sistemi di difesa missilistica regionali degli Stati Uniti e nessuna alleanza trilaterale con Stati Uniti e Giappone. Il giorno seguente, i due paesi concordarono di riportare le loro relazioni alla normalità<sup>228</sup>.

Sebbene Australia, Giappone e Corea del Sud non facciano ufficialmente parte della Belt and Road Initiative, si potrebbe sostenere che l'atteggiamento della Cina nei loro confronti rappresenti una sorta di "avvertimento" verso i paesi chiaramente meno sviluppati e meno influenti, mostrando le potenziali conseguenze di politiche non allineate agli interessi cinesi. Il fatto stesso che il mondo occidentale sia a conoscenza di queste informazioni potrebbe essere legato al fatto che gli stati protagonisti non fanno parte della BRI. Per quanto riguarda i paesi aderenti all'Iniziativa, è molto più complesso verificare se Pechino adotti o abbia adottato politiche simili, in quanto, come già affermato nel capitolo precedente, gli accordi tra questi paesi sono spesso coperti da clausole di riservatezza che limitano la trasparenza e la divulgazione pubblica.

---

sia al di fuori che all'interno dell'atmosfera. Fonte: <https://www.lockheedmartin.com/en-us/products/thaad.html>

<sup>226</sup> Michael D. Swaine "Chinese Views on South Korea's Deployment of THAAD." *China Leadership Monitor* no. 52, (2017). Ultimo accesso: 6 settembre 2024. <https://carneгиеendowment.org/files/CLM52MS.pdf>.

<sup>227</sup> "China Tightens Tourist Visa Rules for S. Koreans Amid THAAD Row." 2016. *The Korea Herald*, 12 agosto 2016. Ultimo accesso: 6 settembre 2024. <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20160812000959&mod=skb>.

<sup>228</sup> "(LEAD) S. Korea, China Agree to Bring Exchange, Cooperation Back on 'normal' Track" *Yonhap News Agency*, 31 ottobre 2017. Ultimo accesso: 6 settembre 2024 <https://en.yna.co.kr/view/AEN20171031004251315>.

## 3.2 Risultati ed effetti in Europa

Negli ultimi anni, i paesi del G7 hanno prestato crescente attenzione al modo in cui la Cina utilizza l'Economic Statecraft, che si manifesta attraverso minacce o restrizioni sugli investimenti e gli scambi commerciali con altri paesi o aziende nell'ambito di controversie politiche. Un esempio di questa strategia è stato il blocco delle importazioni di salmone dalla Norvegia dopo l'assegnazione di un Premio Nobel a un attivista per i diritti umani cinese nel 2010<sup>229</sup>. Inoltre, Chen e Garcia hanno osservato che, a seguito delle sanzioni imposte dalla Cina, il governo norvegese ha deciso di non incontrare il Dalai Lama. Questo riflette la seria preoccupazione di Pechino riguardo a qualsiasi riconoscimento governativo straniero del Dalai Lama, considerato un problema di sovranità; un atteggiamento simile può essere applicato anche a situazioni come quella di Taiwan<sup>230</sup>. Pur non aderendo formalmente alla Belt and Road Initiative, come nel caso di Australia, Giappone e Corea del Sud, la Norvegia è stata coinvolta in dinamiche che evidenziano l'uso strategico della politica commerciale da parte della Cina per influenzare le relazioni bilaterali. Il blocco delle importazioni di salmone norvegese imposto da Pechino nel 2010 rappresenta un chiaro esempio di come la Cina abbia impiegato misure economiche come leva diplomatica. Questo evento potrebbe aver spinto molti paesi europei a riconoscere la necessità di un approccio più pragmatico e meno conflittuale verso la Cina, specialmente in relazione alle opportunità economiche legate alla BRI che si sarebbero presentate solamente tre anni dopo.

Le sanzioni cinesi sulle esportazioni dalla Lituania messe in atto nel 2021, insieme agli sforzi per penalizzare le imprese europee che operano in Lituania, costituiscono un ulteriore esempio di Economic Statecraft cinese e sono state collegate a una disputa diplomatica riguardante le politiche lituane su Taiwan<sup>231</sup> negli ultimi mesi del 2021. Il 27

---

<sup>229</sup> "Cina: boicottato salmone norvegese dopo Nobel a dissidente Liu Xiaobo," *Agenzia Giornalistica Italia*, 5 ottobre 2011. Ultimo accesso: 5 settembre 2024 [https://www.agi.it/estero/agichina/news/2011-10-05/cina\\_boicottato\\_salmone\\_norvegese\\_dopo\\_nobel\\_a\\_dissidente\\_liu\\_xiaobo-3247129/](https://www.agi.it/estero/agichina/news/2011-10-05/cina_boicottato_salmone_norvegese_dopo_nobel_a_dissidente_liu_xiaobo-3247129/).

<sup>230</sup> X. Chen e R. J. Garcia, "Economic Sanctions and Trade Diplomacy: Sanction-Busting Strategies, Market Distortion and Efficacy of China's Restrictions on Norwegian Salmon Imports," *China Information* 30, no. 1 (2016): 29–57. Ultimo accesso: 6 settembre 2024. <https://doi.org/10.1177/0920203X15625061>.

<sup>231</sup> "EU al fianco della Lituania nella disputa contro la Cina", *euronews*, 27 gennaio 2022. Ultimo accesso: 6 settembre 2024 <https://it.euronews.com/my-europe/2022/01/27/eu-al-fianco-della-lituania-nella-disputa-contro-la-cina>.

gennaio 2022, dopo che i tentativi di risolvere la questione attraverso negoziati bilaterali erano falliti, l'Unione Europea ha annunciato attraverso un comunicato stampa l'intenzione di avviare un procedimento presso l'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC) contro la Repubblica Popolare Cinese, accusandola di pratiche commerciali discriminatorie nei confronti della Lituania, le quali generavano ripercussioni anche su altre esportazioni provenienti dal mercato unico dell'UE. Tali pratiche, considerate discriminatorie e illegali secondo le norme dell'OMC, stavano penalizzando gli esportatori lituani e quelli di altri paesi dell'UE, prendendo di mira anche prodotti contenenti componenti lituane esportati da altre nazioni dell'Unione<sup>232</sup>. La Lituania aveva inizialmente partecipato alla BRI attraverso il formato di cooperazione "16+1", che successivamente si è evoluto in "17+1" con l'ingresso della Grecia. Tuttavia, nel maggio 2021 la Lituania ha annunciato il suo ritiro affermando di non aver tratto alcun beneficio dalla cooperazione<sup>233</sup>.

In questo caso, risulta piuttosto evidente l'associazione tra l'uscita della Lituania dal "17+1" e l'apertura diplomatica verso Taiwan a fine 2021 con l'imposizione delle sanzioni cinesi sulle esportazioni lituane.

Per quanto riguarda l'Italia, è stato l'unico paese del G7 ad aderire ufficialmente alla Belt and Road Initiative nel 2019 siglando tre Memorandum of Understanding (MoU)<sup>234</sup>. In quanto prima grande economia europea a stabilire accordi con Pechino sul tema BRI, l'Italia ha sollevato preoccupazioni tra i suoi partner europei e statunitensi in merito a un eccessivo avvicinamento della RPC. Secondo gli analisti della Associazione Italiana Analisti di Intelligence e Geopolitica<sup>235</sup>(AIAIG), la grandezza e l'entità degli investimenti associati alla BRI hanno offerto alle imprese italiane opportunità

---

<sup>232</sup> Commissione Europea. "L'UE Ricorre all'OMC per le Restrizioni Commerciali della Cina nei Confronti della Lituania." Comunicato stampa, Brussels, 27 gennaio 2022. Ultimo accesso: 6 settembre 2024. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/it/ip\\_22\\_627/IP\\_22\\_627\\_IT.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/it/ip_22_627/IP_22_627_IT.pdf).

<sup>233</sup> MERICS "17+1 Format + Diplomatic Damage Control + EU-US Cooperation," *Mercator Institute for China Studies (MERICS)*, 2 giugno, 2021. Ultimo accesso: 6 settembre 2024. <https://merics.org/en/merics-briefs/171-format-diplomatic-damage-control-eu-us-cooperation>.

<sup>234</sup> Governo Italiano. *Memorandum Italia-Cina*. (2019). Ultimo accesso: 9 settembre 2024. [https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum\\_Italia-Cina\\_IT.pdf](https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_IT.pdf).

<sup>235</sup> Gianluca Aurelio, Violetta Orban. "Belt and Road Initiative: Sfide e Opportunità per le Aziende Italiane". *Associazione Italiana Analisti di Intelligence e Geopolitica*, 4 ottobre 2021, p.23. Ultimo accesso: 7 settembre 2024 [https://aiaig.it/wp/wp-content/uploads/2021/10/Belt-and-Road-Initiative-Sfide-e-Opportunita-per-le-aziende-italiane\\_Finale\\_3.pdf](https://aiaig.it/wp/wp-content/uploads/2021/10/Belt-and-Road-Initiative-Sfide-e-Opportunita-per-le-aziende-italiane_Finale_3.pdf).

internazionali significative, date le crescenti necessità di costruire nuove infrastrutture, come autostrade, ferrovie, stazioni e ponti per il transito di treni e veicoli, porti, aeroporti e altre infrastrutture urbane lungo le rotte terrestri e marittime previste. In particolare, i porti di Genova e Trieste hanno attirato un notevole interesse da parte della Cina, in quanto considerati strategici per i loro collegamenti con il centro-nord Europa e la regione balcanica<sup>236</sup>.

In base all'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) condotta dagli analisti AIAIG nel 2021<sup>237</sup>, sono emersi diversi punti di forza e di debolezza relativi all'iniziativa. Tra i principali punti di forza si evidenziavano il coinvolgimento di numerosi Paesi, la riduzione dei tempi e dei costi di trasporto e il vantaggio geostrategico dell'Italia nella Belt and Road Initiative. Tuttavia, tra i punti di debolezza e i rischi identificati figuravano la documentazione ufficiale retrodatata, la mancanza di accordi concreti oltre ai Memorandum of Understanding (MoU), e la potenziale insufficienza degli strumenti delle piccole e medie imprese italiane per gestire i rischi associati. Inoltre, è stato evidenziato un rischio operativo medio nei Paesi della BRI superiore alla media globale, insieme a preoccupazioni riguardanti la governance, la corruzione, lo spionaggio industriale, la delocalizzazione delle imprese e la minaccia al know-how italiano.

La decisione dell'Italia di ritirarsi dalla BRI nel 2023, secondo Anjali Sehrawat è stata influenzata da fattori economici, geopolitici e strategici. In particolare, le preoccupazioni geopolitiche riguardo all'influenza crescente della Cina e le implicazioni strategiche hanno spinto l'Italia a rivalutare il proprio coinvolgimento all'interno della BRI, seguendo una tendenza più ampia tra i paesi europei. Inoltre, il desiderio di rafforzare i legami con gli alleati occidentali, soprattutto all'interno del G7, e le crescenti preoccupazioni per la copertura mediatica negativa e i problemi di debito associati alla BRI, ha contribuito alla decisione di ritirarsi. Infine, nonostante le aspettative fossero alte, i benefici promessi dall'adesione alla Belt and Road Initiative non hanno soddisfatto le aspettative italiane<sup>238</sup>.

---

<sup>236</sup> *Ivi*, p. 16

<sup>237</sup> *Ivi*, p. 18

<sup>238</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and

È stato inoltre suggerito<sup>239</sup> che, in futuro, Pechino potrebbe decidere di sfruttare i porti per scopi militari durante i periodi di tensione, mentre nei tempi di pace potrebbe utilizzarli per attività di raccolta di informazioni di intelligence e per estendere la portata globale della People's Liberation Army Navy. Come accennato nel capitolo 2, questo scenario si potrebbe applicare anche nel Mediterraneo, come nel caso del porto di Haifa in Israele, dove gli operatori cinesi e le tecnologie implementate nei porti civili potrebbero essere impiegati per monitorare le visite delle navi della Marina degli Stati Uniti o le operazioni del Regno Unito nelle Sovereign Base Area di Akrotiri e Dhekelia. Tuttavia, è estremamente difficile valutare la probabilità di tali sviluppi basandosi su informazioni open source.

Per quanto riguarda la risposta dell'Unione Europea, il lancio del "Global Gateway" e l'iniziativa degli Stati Uniti per il "Partnership for Global Infrastructure and Investment" (PGII) hanno intensificato la competizione con la Belt and Road Initiative<sup>240</sup>. Secondo il sito ufficiale,

La strategia Global Gateway mira a realizzare connessioni sostenibili e affidabili per le persone e il pianeta. Contribuisce ad affrontare le sfide globali più urgenti, dalla lotta ai cambiamenti climatici al miglioramento dei sistemi sanitari e al rafforzamento della competitività e della sicurezza delle catene di approvvigionamento globali<sup>241</sup>.

Durante il periodo 2021-2027, il Team Europa<sup>242</sup> si è impegnato a mobilitare fino a 300 miliardi di euro per finanziare progetti sostenibili in linea con le esigenze dei paesi partner, al fine di garantire benefici a lungo termine per le comunità locali. La prima fase del Global Gateway si è concentrata sul pacchetto di investimenti Africa-Europa, con un

---

Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54.

<sup>239</sup> Veerle Nouwens, *China's 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 37.

<sup>240</sup> Christoph, Nedopil, *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*, Griffith Asia Institute, Griffith University (Brisbane) and Green Finance & Development Center, FISF Fudan University (Shanghai) (2024), p 14.

<sup>241</sup> "Strategia Global Gateway," *Commissione Europea*, 1° marzo 2023. Ultimo accesso: 6 settembre 2024. [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway\\_it](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_it).

<sup>242</sup> L'approccio Team Europa riunisce l'Unione europea, gli Stati membri dell'UE, incluse le rispettive agenzie esecutive e banche pubbliche di sviluppo, nonché la Banca europea per gli investimenti (BEI) e la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS). Fonte: [https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/team-europe-initiatives\\_it#what-is-team-europe](https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/team-europe-initiatives_it#what-is-team-europe)

impegno di circa 150 miliardi di euro per rafforzare la cooperazione con i paesi africani. Inoltre, l'attuazione del Global Gateway è stata estesa all'Asia, al Pacifico, all'America Latina e ai Caraibi, con un investimento globale da parte dell'UE e dei suoi paesi membri di oltre 45 miliardi di euro annunciato dalla presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen<sup>243</sup>.

Come affermato da Anjali Sehrawat<sup>244</sup>, il “Partnership for Global Infrastructure and Investment” (PGII), presentato durante il vertice del G7 del 2022 in Germania, risulta essere una versione aggiornata dell'iniziativa "Build Back Better World" (B3W) lanciata dagli Stati Uniti al vertice del G7 del 2021 nel Regno Unito. Quest'ultima puntava a offrire ai paesi a basso e medio reddito un'opzione di finanziamento trasparente per lo sviluppo infrastrutturale. La B3W, insieme alla strategia Free and Open Indo-Pacific (FOIP) sostenuta da Stati Uniti, Giappone, India e Australia, rappresenta un quadro strategico alternativo alla Belt and Road Initiative (BRI) cinese, con l'obiettivo di contrastarne l'influenza nella regione. Parallelamente, la Russia ha sviluppato i propri piani di integrazione regionale, come l'Unione Economica Eurasiatica (EAEU) e il Greater Eurasian Partnership (GEP), che talvolta si sovrappongono e competono con la BRI della Cina. Pur non essendo rivali diretti, queste iniziative offrono percorsi alternativi per la cooperazione economica in Eurasia, dove coesistenza e competizione tra i progetti russi e cinesi sono particolarmente evidenti in Asia Centrale.

### 3.3 Risultati ed effetti in Africa

Secondo il China Africa Research Initiative<sup>245</sup>, iniziativa di ricerca affiliata alla Johns Hopkins University's School of Advanced International Studies, i flussi annuali di investimenti diretti esteri (IDE) cinesi in Africa, come riportato nei rapporti ufficiali di Pechino, sono costantemente aumentati dal 2003. In particolare, questi flussi sono passati da 75 milioni di dollari statunitensi nel 2003 a 5 miliardi di dollari nel 2021, per poi ridursi a 1,8 miliardi di dollari nel 2022. Nel 2022, i principali paesi africani destinatari degli

---

<sup>243</sup> “Strategia Global Gateway,” *Commissione Europea*, 1° marzo 2023.

<sup>244</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54.

<sup>245</sup> “Chinese FDI in Africa Data Overview” *China Africa Research Initiative*. Ultimo accesso: 7 settembre 2024. <http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa#>.

IDE cinesi sono stati Sud Africa, Niger, Repubblica Democratica del Congo, Egitto e Costa d'Avorio.

La riduzione degli investimenti nel 2022 può essere giustificata da quanto deciso durante il Forum on China-Africa Cooperation del 30 novembre 2021<sup>246</sup>. In quell'occasione, è stata annunciata una diminuzione dei prestiti pubblici destinati a grandi opere infrastrutturali, a favore di una maggiore mobilitazione della finanza privata. Inoltre, si è deciso di focalizzarsi maggiormente su energie e ambiente, rispondendo così alle esigenze di approvvigionamento delle risorse e posizionandosi come leader nella governance energetico-climatica globale.

La diminuzione degli investimenti è stata causata in parte anche dal cambiamento delle priorità nella politica interna cinese, inclusi regolamenti più severi sull'erogazione del credito da parte delle autorità, e in parte alle difficoltà incontrate dai paesi africani nel rimborsare i prestiti<sup>247</sup>. Con l'arrivo della pandemia infatti, molti governi africani hanno dovuto affrontare ingenti spese pubbliche in un contesto di margine di manovra fiscale limitato<sup>248</sup>, portando a un peggioramento del profilo finanziario e debitorio, e in alcuni casi, come per Zambia e Ghana, persino al default.

Attraverso la Belt and Road Initiative, la Cina ha concentrato i suoi sforzi economici sull'acquisizione di risorse naturali, sulla creazione di nuovi mercati per i propri prodotti e sullo sviluppo di strutture industriali che possano beneficiare dei bassi costi del lavoro in Africa<sup>249</sup>. Per quanto riguarda le risorse naturali, l'Africa detiene circa il 30% delle riserve globali di minerali<sup>250</sup>, molti dei quali sono essenziali per la tecnologia

---

<sup>246</sup> “Forum on China-Africa Cooperation Dakar Action Plan (2022-2024)”, *Forum on China-Africa Cooperation*, 22 dicembre 2021. Ultimo accesso: 7 settembre 2024 [http://www.focac.org/eng/zywx\\_1/zywj/202201/t20220124\\_10632444.htm](http://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/202201/t20220124_10632444.htm).

<sup>247</sup> Maddalena Procopio, “Il Nuovo Valore Strategico Dell’Africa per La Cina: risorse, mercati, voti e ordine globale,” *Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI)*, 16 giugno 2023. Ultimo accesso: 7 settembre 2024 <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/il-nuovo-valore-strategico-dellafrica-per-la-cina-risorse-mercato-voti-e-ordine-globale-132643>.

<sup>248</sup> The Economist, “Africa Faces a Mounting Debt Crisis,” *The Economist*, 16 maggio 2023. Ultimo accesso: 7 settembre 2024 <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2023/05/16/africa-faces-a-mounting-debt-crisis>.

<sup>249</sup> Andrew Scobell et al., *At the Dawn of Belt and Road: China in the Developing World*. (Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2018), p. 172.

<sup>250</sup> South African Institute of International Affairs, “Africa’s Mineral Resources Are Critical for the Green Energy Transition,” *South African Institute of International Affairs (SAIIA)*, 21 giugno 2023. Ultimo accesso: 7 settembre 2024. <https://saiia.org.za/research/africas-mineral-resources-are-critical-for-the-green-energy-transition/>.

necessaria alla transizione energetica, come batterie per veicoli elettrici, pannelli solari e turbine eoliche, oltre che per applicazioni nel settore della difesa. La Repubblica Democratica del Congo produce circa il 70% del cobalto mondiale, mentre il Sudafrica possiede la maggiore quota di riserve di manganese. Il Madagascar e il Mozambico hanno riserve significative di grafite, e lo Zimbabwe è noto per i suoi vasti depositi di litio. Altri paesi africani importanti includono lo Zambia per il rame, la Namibia per l'uranio, e la Guinea e il Ghana per la bauxite<sup>251</sup>. È evidente che per la Cina sia cruciale assicurarsi un accesso diretto a questo tipo di risorse.

Come discusso nel capitolo 2, gli investimenti cinesi nei paesi in via di sviluppo hanno sollevato diverse critiche, specialmente in Africa, dove le principali preoccupazioni includono l'aumento del debito, la mancanza di trasparenza e pratiche di approvvigionamento discutibili, il limitato trasferimento di tecnologia, la scarsa creazione di posti di lavoro per le popolazioni locali e il mancato rispetto degli standard nazionali nella progettazione e qualità delle infrastrutture<sup>252</sup>. Tuttavia, sono stati riscontrati anche degli effetti positivi, come il miglioramento delle infrastrutture, la creazione di nuovi posti di lavoro e una crescita economica generale, che hanno migliorato la connettività, il commercio e i trasporti in un continente dove l'integrazione infrastrutturale è stata storicamente difficile<sup>253</sup>.

Nell'agosto del 2018, il Kenya ha avviato una campagna contro la corruzione legata alla ferrovia costruita dai cinesi tra Nairobi e Mombasa, arrestando funzionari locali coinvolti in frodi associate al progetto. Anche altri paesi, come l'Uganda e lo Zambia, cominciavano a manifestare preoccupazioni simili<sup>254</sup>.

Sebastian Horn, Carmen M. Reinhart e Christoph Trebesch<sup>255</sup>, utilizzando i dati

---

<sup>251</sup> Maddalena Procopio "Il Nuovo Valore Strategico Dell'Africa per La Cina," *Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI)*, 16 giugno 2023.

<sup>252</sup> Robert Tama Lisinge, "The Belt and Road Initiative and Africa's Regional Infrastructure Development: Implications and Lessons," *Transnational Corporation Review* 12, no. 4 (1 dicembre 2020): 425–38. Ultimo accesso: 6 settembre 2024. <https://doi.org/10.1080/19186444.2020.1795527>.

<sup>253</sup> Marcus Vinicius de Freitas. "The Impact of Chinese Investments in Africa: Neocolonialism or Cooperation?" *Policy Center for the New South*, Agosto 2023. Ultimo accesso: 7 settembre 2024. [https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2023-08/PB\\_30-23\\_Marcus%20Freitas.pdf](https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2023-08/PB_30-23_Marcus%20Freitas.pdf).

<sup>254</sup> Christopher Balding, "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road: Corruption, Debt, and Backlash," *Foreign Affairs*, 19 ottobre 2023.

<sup>255</sup> Sebastian Horn, Carmen M. Reinhart, and Christoph Trebesch, "China's Overseas Lending," *Journal of International Economics* 133 (1 novembre 2021): 103539. Ultimo accesso: 7 settembre

del database HRT e del World Economic Outlook, hanno stilato una classifica dei paesi più indebitati nei confronti dei creditori ufficiali cinesi, in relazione al loro PIL domestico (Figura 7). L'analisi presenta i dati relativi ai cinquanta paesi che, fino al 2017, risultavano avere il maggiore debito nei confronti della Cina. Il totale del debito comprende i prestiti concessi sia ai mutuatari del settore pubblico che a quelli del settore privato. Dalla figura si evince che, dei cinquanta paesi più indebitati, ben venticinque si trovano nel continente africano. Tra questi, il Gibuti spicca come il paese con il maggior debito. È utile ricordare, inoltre, che il Gibuti è anche il luogo dove, nel 2017, è stata istituita l'unica base militare cinese all'estero.

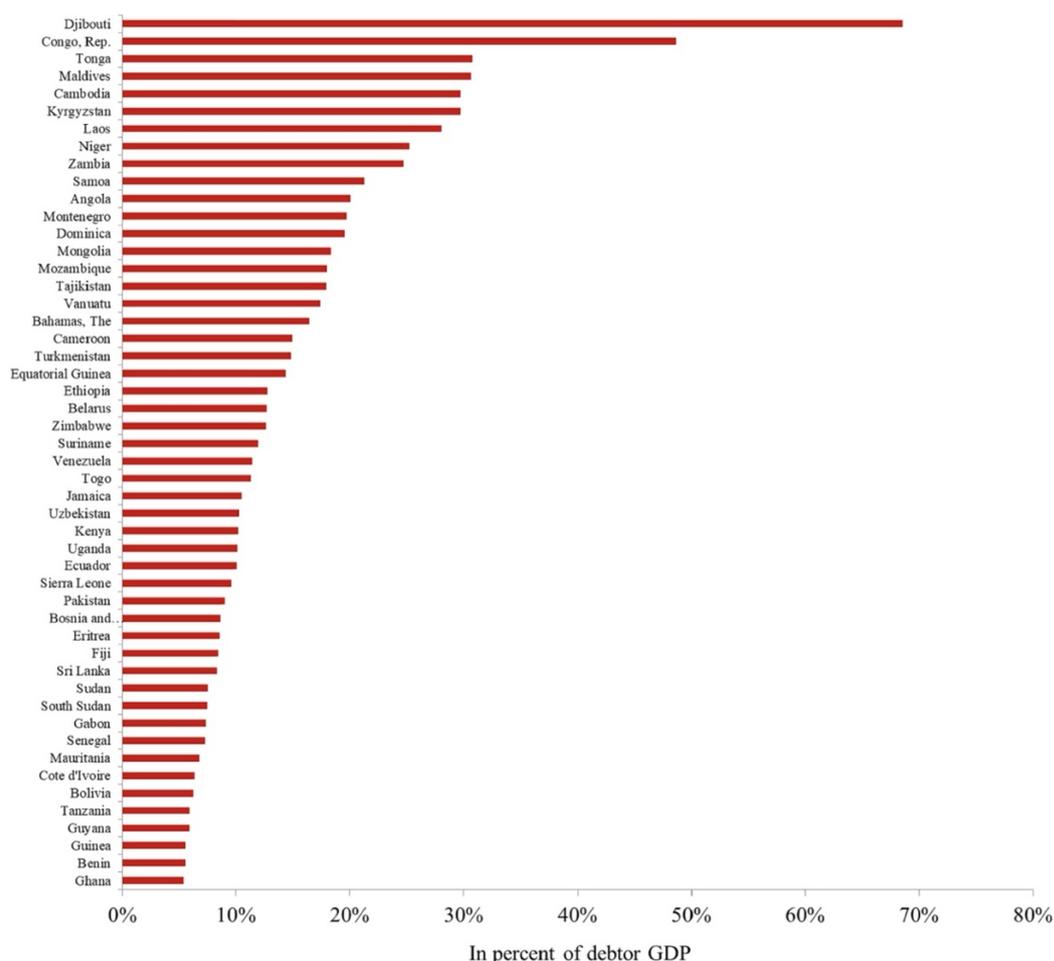


Figura 7: Paesi più indebitati nei confronti dei creditori ufficiali cinesi in percentuale di PIL domestico.

Fonte: "China's Overseas Lending," *Journal of International Economics* 133, novembre 2021

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022199621001197>

Nel 2018, uno studio del Center for Global Development<sup>256</sup> ha messo in luce come 23 paesi fossero particolarmente vulnerabili a stress debitorio a causa della BRI. L'analisi, considerando l'impatto previsto della BRI sulla crescita economica, ha identificato il Gibuti, il Kirgizstan, il Laos, le Maldive, la Mongolia, il Montenegro, il Pakistan e il Tagikistan come particolarmente esposti ai rischi derivanti dai prestiti cinesi. Ulteriori approfondimenti hanno rivelato che una parte significativa del debito estero globale è dovuta alla Cina, una situazione comune a questi otto paesi. Gli sviluppi recenti sono particolarmente allarmanti: in pochi anni, l'aumento del debito in questi paesi ha superato livelli sostenibili sia in termini di tasso che di dimensione, principalmente a causa del finanziamento di progetti cinesi.

Come indicato da Kapstein, gli aiuti cinesi ai paesi del continente africano hanno prodotto vantaggi politici per Pechino, come dimostrato dal sostegno ricevuto alle Nazioni Unite, dove i voti dei paesi beneficiari spesso riflettono gli interessi di politica estera cinese. Inoltre, in alcuni casi, Pechino sarebbe riuscita ad imporre sanzioni economiche punitive contro i suoi partner commerciali, riuscendo così a influenzarne la posizione politica<sup>257</sup>.

Alcuni analisti hanno poi etichettato la Cina come un "donatore problematico", accusandola di appoggiare regimi controversi, appropriarsi dei terreni africani, trasferire lavoratori cinesi nel continente e compromettere il lavoro delle agenzie di aiuto occidentali<sup>258</sup>.

Attualmente i paesi del continente africano sono minacciati da una serie di crisi che compromettono la loro crescita e stabilità economica. La ripresa post-pandemia, già incompleta, è stata ulteriormente ostacolata da eventi come l'invasione russa dell'Ucraina, l'aumento dei prezzi di cibo e carburante, l'accumulazione di debito e il conflitto in corso tra Israele e Gaza. A questi problemi si aggiunge l'ulteriore complicazione del

---

<sup>256</sup> John Hurley, Scott Morris e Gailyn Portelance, "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective", (Center for Global Development, marzo 2018). Ultimo accesso: 7 settembre 2024. <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>

<sup>257</sup> Baldwin e Kapstein, *Economic Statecraft*, p. 407.

<sup>258</sup> Hisham Aidi, *China's Economic Statecraft in Africa*. Policy Brief no. 1825 (Policy Center for the New South, Agosto 2018). Ultimo accesso: 6 settembre 2024. [https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/OCPPC-PB1825\\_0.pdf](https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/OCPPC-PB1825_0.pdf).

rallentamento della crescita dell'economia cinese<sup>259</sup>. Questo rallentamento ha avuto ripercussioni dirette sui prestiti cinesi verso l'Africa. Nel 2022, i prestiti sovrani cinesi destinati all'Africa subsahariana sono crollati fino a raggiungere livello più basso degli ultimi due decenni. L'impatto del rallentamento economico della Cina si sta rivelando particolarmente gravoso per le economie africane, accentuando le sfide economiche già esistenti<sup>260</sup>.

Tuttavia, secondo W. Gyude Moore, docente presso la Harris School for Public Policy dell'Università di Chicago, la crescente pressione sui paesi del G7 per ridurre la loro dipendenza dalla Cina per i minerali strategici come litio, cobalto e altri metalli essenziali per la tecnologia digitale e le energie rinnovabili rappresentano un'opportunità per gli Stati africani. Il predominio della Cina nella catena di approvvigionamento di questi minerali ha infatti spinto Europa, Stati Uniti e Corea del Sud a cercare alternative al di fuori del dominio cinese. Questa situazione crea nuove opportunità per paesi africani ricchi di minerali, come Angola, Repubblica Democratica del Congo, Guinea, Tanzania, Zambia, Zimbabwe e Sudafrica, per sviluppare centri di lavorazione dei minerali nella regione<sup>261</sup>.

---

<sup>259</sup> MERICS “China’s Economy Shows First Signs of Stabilizing,” *Mercator Institute for China Studies (MERICS)*, 25 ottobre 2023. Ultimo accesso: 7 settembre 2024. <https://merics.org/en/tracker/chinas-economy-shows-first-signs-stabilizing>.

<sup>260</sup> W. Gyude Moore “Is There a Silver Lining for Africa in China’s Slowdown?” *Center for Global Development*, 7 marzo 2024. Ultimo accesso: 7 settembre 2024 <https://www.cgdev.org/blog/there-silver-lining-africa-chinas-slowdown>.

<sup>261</sup> *Ibidem*

# Conclusioni

La Belt and Road Initiative (BRI), lanciata dalla Cina nel 2013, è indubbiamente uno dei progetti di sviluppo infrastrutturale e cooperazione economica più ambiziosi del nostro tempo. Attraverso la creazione di una vasta rete di infrastrutture che collegano Asia, Europa, Africa e Medio Oriente, la BRI mira a favorire la connettività globale e favorire una maggiore cooperazione economica internazionale.

Nel corso della nostra analisi, abbiamo esaminato se la BRI abbia effettivamente raggiunto i suoi obiettivi dichiarati e se abbia avuto successo nel realizzare le sue ambizioni. Da un lato, i risultati sono chiari: numerosi progetti infrastrutturali sono stati completati, contribuendo a migliorare la connettività tra le regioni e a stimolare lo sviluppo economico in aree precedentemente trascurate. Le iniziative come la Silk Road Economic Belt e la 21st-Century Maritime Silk Road hanno facilitato il commercio e gli investimenti, e il Silk Road Fund e l'Asian Infrastructure Investment Bank hanno fornito significativi finanziamenti per supportare questi sforzi.

Tuttavia, nonostante i successi raggiunti, sono emerse anche criticità significative. Alcuni progetti sono stati ostacolati da ritardi e da problematiche legate alla qualità, alla sicurezza e alla sostenibilità ambientale. Inoltre, diversi paesi hanno espresso preoccupazione sulla sostenibilità del debito e sull'impatto geopolitico della BRI, mettendo in dubbio i benefici complessivi degli accordi con la Cina.

La mancanza di una gestione attenta del debito è stata evidente fin dalla fase di progettazione della Belt and Road Initiative. Sei anni dopo il lancio dell'iniziativa, l'insostenibilità del debito è emersa come una sfida sistemica urgente, coinvolgendo una vasta gamma di paesi, compresa la Cina stessa, e attirando una crescente attenzione internazionale. La costruzione di infrastrutture in paesi con istituzioni deboli e alta corruzione è particolarmente complessa e richiede una pianificazione più approfondita e tempi più estesi<sup>262</sup>.

---

<sup>262</sup> David Gordon, Haoyu Tong, and Tabata Anderson, "Beyond the Myths - Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension" *The International Institute for Strategic Studies*, 16 settembre 2020, p. 11

A differenza dei criteri stabiliti dai paesi membri dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE), che mirano a garantire che i finanziamenti per i paesi in via di sviluppo siano principalmente sotto forma di aiuti non rimborsabili o prestiti con condizioni molto favorevoli e trasparenti, la Cina ha adottato un modello di prestiti pubblici commerciali o semi-commerciali. Questi prestiti, spesso concessi dalle banche statali cinesi, hanno termini meno favorevoli e sono meno trasparenti rispetto agli standard internazionali. Di conseguenza, la maggior parte del capitale cinese destinato alla BRI è emesso come prestiti da parte di istituzioni finanziarie statali, e tali prestiti tendono ad avere condizioni tipiche di quelli commerciali concessi a Pechino<sup>263</sup>.

Secondo Anjali Sehrawat, è fondamentale che ogni paese agisca con cautela e mantenga la propria integrità quando considera la partecipazione a iniziative come la Belt and Road Initiative. La scelta dell'India di non aderire alla BRI, dovuta a preoccupazioni sull'ambiente commerciale e sul passaggio del Corridoio Economico Cina-Pakistan (CPEC) attraverso il Kashmir occupato dal Pakistan, evidenzia l'importanza di salvaguardare gli interessi nazionali. Infine, è essenziale una comprensione approfondita delle complessità coinvolte, che include il bilanciamento tra opportunità economiche e considerazioni geopolitiche, oltre alla protezione della sovranità nazionale<sup>264</sup>.

Abbiamo potuto osservare come, in Asia e in Oceania, la Belt and Road Initiative abbia contribuito ad un incremento del commercio e dello sviluppo economico nella regione del Sud-Est asiatico, migliorando la connettività e le infrastrutture. Tuttavia, la crescente incidenza del debito dei paesi facenti parte della BRI ha sollevato preoccupazioni. In Malesia, Pakistan e Maldive abbiamo evidenziato come le elezioni abbiano portato i nuovi primi ministri a rivalutare l'affiliazione alla Cina attraverso la BRI<sup>265</sup>. Inoltre, l'Economic Statecraft cinese è emersa chiaramente attraverso le limitazioni delle esportazioni e le sanzioni nei confronti di paesi come il Giappone<sup>266</sup> e

---

<sup>263</sup> *Ibidem*

<sup>264</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54

<sup>265</sup> David Gordon, Haoyu Tong, and Tabata Anderson, "Beyond the Myths - Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension", *The International Institute for Strategic Studies*, 16 settembre 2020.

<sup>266</sup> "Terre rare, disputa tra Cina e Giappone," *Agenzia Giornalistica Italiana*, 28 ottobre 2010.

l’Australia<sup>267</sup><sup>268</sup>. Nonostante le dichiarazioni di sostenibilità della Cina, quest’ultima è stata criticata aspramente per le sue continue elevate emissioni di gas serra e per il suo ruolo nell’inquinamento marino e della pesca illegale<sup>269</sup>.

In Europa, l’adesione dell’Italia alla BRI nel 2019<sup>270</sup> ha offerto opportunità significative alle imprese italiane, in particolare nei settori delle infrastrutture e dei porti, come quelli di Genova e Trieste. Tuttavia, l’adesione italiana ha sollevato anche preoccupazioni tra i partner europei e statunitensi riguardo a un’eccessiva influenza cinese. La decisione dell’Italia di ritirarsi dalla BRI nel 2023 riflette le preoccupazioni per i benefici delusi, il debito associato e le implicazioni geopolitiche<sup>271</sup>.

Gli investimenti cinesi in Europa hanno rivestito una grande importanza per vari motivi. Essi hanno infranto il tradizionale flusso di capitali, che solitamente andava dai paesi sviluppati del Nord Globale verso i paesi in via di sviluppo del Sud Globale, i quali hanno storicamente sostenuto l'ordine internazionale. Inoltre, con l'aumento della sua assertività, se non addirittura aggressività, la Cina ha iniziato a focalizzarsi maggiormente su eventi e questioni nella regione Asia-Pacifico<sup>272</sup>.

Come in Asia e in Oceania, Pechino ha impiegato l'Economic Statecraft per influenzare le relazioni bilaterali e punire i paesi che hanno preso posizioni scomode o critiche. Esempi di ciò includono il blocco delle importazioni di salmone dalla Norvegia<sup>273</sup> nel 2010 e le sanzioni imposte alla Lituania nel 2021<sup>274</sup> per la sua posizione su Taiwan.

In Africa, gli investimenti cinesi attraverso la BRI hanno contribuito al miglioramento delle infrastrutture dei paesi partner. Questi sviluppi hanno migliorato la connettività, facilitato il commercio e stimolato la crescita economica in diverse regioni

---

<sup>267</sup> "ZTE e Huawei, reti 5G bandite dall'Australia per ragioni di sicurezza", *HDblog.it*, 23 agosto 2018.

<sup>268</sup> "How Strained China-Australia Relations Hit Trade in Coal, Barley, Beef, and Wine." *Reuters*, 9 gennaio 2023.

<sup>269</sup> White House. *United States Strategic Approach to the People's Republic of China*.

<sup>270</sup> Governo Italiano. *Memorandum Italia-Cina*. (2019).

<sup>271</sup> Dr. Anjali Sehrawat, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54.

<sup>272</sup> Indrajit Roy et al., *Rising Power, Limited Influence: The Politics of Chinese Investments in Europe and the Liberal International Order* (Oxford: Oxford University Press, 2024), 233

<sup>273</sup> "Cina boicottato salmone norvegese dopo Nobel a dissidente Liu Xiaobo," *Agenzia Giornalistica Italiana*, 5 ottobre 201.

<sup>274</sup> "EU al fianco della Lituania nella disputa contro la Cina", *euronews*, 27 gennaio 2022

del continente. Grazie ai progetti BRI sono stati generate anche delle nuove opportunità di lavoro per le popolazioni locali, anche se in misura variabile<sup>275</sup>. Tuttavia, gli investimenti cinesi hanno contribuito all'aumento del debito in molti paesi africani. Paesi come Gibuti, lo Zambia e il Ghana hanno visto un accumulo significativo di debito verso i creditori cinesi, che ha portato a preoccupazioni per la sostenibilità finanziaria e, in alcuni casi, al default<sup>276</sup>. Sono state inoltre sollevate preoccupazioni legate alla trasparenza e alla corruzione legate ai progetti finanziati da Pechino, come dimostrato dallo scandalo legato alla ferrovia tra Nairobi e Mombasa<sup>277</sup>. Infine, la Cina è stata più volte accusata di sostenere regimi controversi e di esercitare un'influenza politica sui paesi beneficiari. Secondo diversi autori poi, gli aiuti cinesi hanno contribuito a modificare le posizioni politiche di alcuni paesi africani a favore degli interessi cinesi nelle Nazioni Unite e in altre sedi internazionali<sup>278</sup>.

Dal punto di vista diplomatico, la BRI ha offerto alla Cina l'opportunità di creare e consolidare alleanze utili ai fini di Pechino: la Grecia<sup>279</sup> e la Cambogia<sup>280</sup>, ad esempio, hanno mostrato supporto a Pechino bloccando rispettivamente le critiche sui diritti umani e minimizzando le sentenze della Corte Permanente di Arbitrato riguardanti il Mar Cinese Meridionale.

In America Latina, Panama<sup>281</sup> ed El Salvador<sup>282</sup> hanno rinunciato alle relazioni con Taiwan in favore della Cina, ottenendo significativi accordi commerciali e investimenti. Inoltre, la presenza militare cinese in aree strategiche come il Corno d'Africa<sup>283</sup> e il porto di Gwadar<sup>284</sup> ha sollevato preoccupazioni internazionali.

---

<sup>275</sup> Marcus Vinicius de Freitas. "The Impact of Chinese Investments in Africa: Neocolonialism or Cooperation?" *Policy Center for the New South*, Agosto 2023.

<sup>276</sup> The Economist, "Africa Faces a Mounting Debt Crisis," *The Economist*, 16 maggio 2023.

<sup>277</sup> Christopher Balding, "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road: Corruption, Debt, and Backlash," *Foreign Affairs*, 19 ottobre 2023.

<sup>278</sup> Baldwin e Kapstein, *Economic Statecraft*, p. 407.

<sup>279</sup> Robin Emmott and Angeliki Koutantou. "Greece Blocks EU Statement on China Human Rights at UN." *Reuters*, 19 giugno 2017.

<sup>280</sup> Manuel Mogato, Michael Martina and Ben Blanchard, "ASEAN Deadlocked on South China Sea, Cambodia Blocks Statement." *Reuters*. 25 luglio 2016.

<sup>281</sup> Reuters, "Group Including Chinese Firm Begins Panama Port Project." *Reuters*, 17 ottobre 2017.

<sup>282</sup> Nelson Renteria. "El Salvador Says Economy Prompted Diplomatic Switch to China from Taiwan." *Reuters*, 22 agosto 2018.

<sup>283</sup> Christina Lin, *The New Silk Road: China's Energy Strategy in the Greater Middle East* (Washington, DC: The Washington Institute for Near East Policy, April 2011).

<sup>284</sup> Gurmeet Kanwal et al. "Pakistan's Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific." Edited by Nicholas Szechenyi. *China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic*

Per quanto riguarda l'ambito tecnologico, attraverso la creazione della Digital Silk Road, la Cina ha stimolato la diffusione di tecnologie cinesi, come quelle relative alle infrastrutture e alla gestione dei porti, migliorando la capacità tecnologica dei paesi partecipanti<sup>285</sup>. Tuttavia, l'espansione tecnologica cinese ha sollevato numerose preoccupazioni riguardo alla sicurezza e alla sorveglianza<sup>286</sup>. Esempi includono i contratti di gestione dei porti che potrebbero consentire a Pechino un accesso strategico a informazioni sensibili.

In conclusione, la questione se la BRI abbia funzionato o meno non ha una risposta univoca, soprattutto se consideriamo i suoi obiettivi ufficiali e non ufficiali. Sebbene l'Iniziativa abbia senza dubbio ottenuto risultati positivi in termini di sviluppo infrastrutturale e cooperazione economica, i suoi obiettivi più ambiziosi sono stati messi alla prova da complesse sfide operative e geopolitiche. La BRI si è rivelata un potente strumento di politica estera cinese, ma la sua efficacia nel raggiungere una cooperazione globale equa e sostenibile continua ad essere un tema di dibattito.

---

*Implications for the Indo-Pacific Region*. Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2018, p 11-15.

<sup>285</sup> Henry Tugendhat and Julia Voo, *China's Digital Silk Road in Africa and the Future of Internet Governance*, Working Paper No. 2021/50 (Washington, DC: China Africa Research Initiative, School of Advanced International Studies, Johns Hopkins University, 2021), p.4-5.

<sup>286</sup> Stephen Feldstein, "Testimony Before the U.S.-China Economic and Security Review Commission Hearing on China's Strategic Aims in Africa," 8 maggio 2020.

# Bibliografia

Baldwin, David A., e Ethan Kapstein. *Economic Statecraft: New Edition*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2020, pp. 40-41; 407-422.

Chen, Muyang, *The Latecomer's Rise: Policy Banks and the Globalization of China's Development Finance*. Ithaca: Cornell University Press, 2024, p.96.

Lintner, Bertil. *The Costliest Pearl: China's Struggle for India's Ocean*. London: Hurst & Company, 2019, p.4-5.

Markey, Daniel. *China's Western Horizon: Beijing and the New Geopolitics of Eurasia*. New York: Oxford University Press, 2020, p.27.

Roy, Indrajit, Jappe Eckhardt, Dimitros Stroikos and Simona Davidescu, *Rising Power, Limited Influence: The Politics of Chinese Investments in Europe and the Liberal International Order*. Oxford: Oxford University Press, 2024, pp. 12; 45-60; 233.

# Sitografia

Abi-Habib, Maria. "How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port." *The New York Times*, 25 giugno 2018.

<https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>.

Aduantir, "TEU: Conosciamo Questa Unità di Misura." *Aduantir*. [https://aduantir.com/spedizione-internazionale/teu-conosciamo-questa-unita-di-misura/#:~:text=Con%20TEU%20ovvero%20\(,\)x%202%2C591%20\(altezza](https://aduantir.com/spedizione-internazionale/teu-conosciamo-questa-unita-di-misura/#:~:text=Con%20TEU%20ovvero%20(,)x%202%2C591%20(altezza)

Agbebi, Motolani. "China's Digital Silk Road and Africa's Technological Future." 2022. Ultimo accesso il 3 settembre 2024, p.4-9.

[https://www.cfr.org/sites/default/files/pdf/Chinas%20Digital%20Silk%20Road%20and%20Africas%20Technological%20Future\\_FINAL.pdf](https://www.cfr.org/sites/default/files/pdf/Chinas%20Digital%20Silk%20Road%20and%20Africas%20Technological%20Future_FINAL.pdf).

Agenzia Giornalistica Italia (AGI). "Cina: Boicottato Salmone Norvegese Dopo Nobel a Dissidente Liu Xiaobo." 5 ottobre 2011. [https://www.agi.it/estero/agichina/news/2011-10-05/cina\\_boicottato\\_salmone\\_norvegese\\_dopo\\_nobel\\_a\\_dissidente\\_liu\\_xiaobo-3247129/](https://www.agi.it/estero/agichina/news/2011-10-05/cina_boicottato_salmone_norvegese_dopo_nobel_a_dissidente_liu_xiaobo-3247129/).

Agenzia Giornalistica Italia (AGI). "Terre rare, disputa tra Cina e Giappone." 28 ottobre 2010. [https://www.agi.it/estero/agichina/news/2010-10-28/terre\\_rare\\_disputa\\_tra\\_cina\\_e\\_giappone-3252877/](https://www.agi.it/estero/agichina/news/2010-10-28/terre_rare_disputa_tra_cina_e_giappone-3252877/).

Agenzia ICE, "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)." *Home | Agenzia ICE*. <https://www.ice.it/it/mercati/cina/asian-infrastructure-investment-bank-aiib>.

Agnello, Davide, e Nunzia Alfano. "Le restrizioni cinesi alle esportazioni di terre rare: quali conseguenze." *Cyber Security 360*, 10 luglio 2023. <https://www.cybersecurity360.it/cybersecurity-nazionale/le-restrizioni-cinesi-alle-esportazioni-di-terre-rare-quali-conseguenze/>.

Aidi, Hisham. *China's Economic Statecraft in Africa*. Policy Brief no. 1825. Policy Center for the New South, agosto 2018. [https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/OCPPC-PB1825\\_0.pdf](https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/OCPPC-PB1825_0.pdf).

AIIB - Asian Infrastructure Investment Bank. "AIIB Granted Permanent Observer Status by the United Nations." Ultimo accesso il 23 agosto 2024. <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2018/AIIB-Granted-Permanent-Observer-Status-by-the-United-Nations.html>.

AIIB - Asian Infrastructure Investment Bank. "About AIIB." Ultimo accesso il 22 agosto 2024. <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>.

Asean-China Centre, "Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament." *ASEAN-China Centre*. <http://www.asean-china-center.org/english/2013->

[10/03/c\\_133062675.htm](https://www.beltandroadforum.org/english/n100/2018/0306/c25-1038.html).

Asian Infrastructure Investment Bank. *Articles of Agreement*. Ultimo accesso il 22 agosto 2024. [https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/\\_download/articles-of-agreement/basic\\_document\\_english-bank\\_articles\\_of\\_agreement.pdf](https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_english-bank_articles_of_agreement.pdf).

Aurelio, Gianluca, e Violetta Orban. "Belt and Road Initiative: Sfide e Opportunità per le Aziende Italiane." Associazione Italiana Analisti di Intelligence e Geopolitica, 4 ottobre 2021, p.16-23.  
[https://aiaig.it/wp/wp-content/uploads/2021/10/Belt-and-Road-Initiative-Sfide-e-Opportunita-per-le-aziende-italiane\\_Finale\\_3.pdf](https://aiaig.it/wp/wp-content/uploads/2021/10/Belt-and-Road-Initiative-Sfide-e-Opportunita-per-le-aziende-italiane_Finale_3.pdf).

Ayres, Alyssa. "India Objects to China's One Belt and Road Initiative -- and It Has a Point." *Forbes*, 15 maggio 2017. <https://www.forbes.com/sites/alyssaayres/2017/05/15/india-objects-to-chinas-one-belt-and-road-initiative-and-it-has-a-point/>.

Balding, Christopher. "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road: Corruption, Debt, and Backlash." *Foreign Affairs*, 19 ottobre 2023. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road>.

Barbati, Gabriele. "L'Italia Esce Dalla Belt and Road Initiative Della Cina, Pechino: 'No a Denigrazioni.'" *Euronews*, 7 dicembre 2023. <https://it.euronews.com/2023/12/07/litalia-esce-dalla-belt-and-road-initiative-della-cina-pechino-no-a-denigrazioni>.

Belt and Road Forum for International Cooperation. "Full Text of President Xi's Speech at Opening of Belt and Road Forum." Ultimo accesso il [data di accesso]. <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2018/0306/c25-1038.html>.

Belt and Road Portal, "About the Silk Road Economic Belt." <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0PPN0HMN.html>.

Belt and Road Portal, "Belt and Road Portal - BRI Official Website." <https://www.yidaiyilu.gov.cn/country>.

Berman, Noah, Lindsay Maizland e Andrew Chatzky. "Is China's Huawei a Threat to U.S. National Security?" *Council on Foreign Relations*, 2023. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-huawei-threat-us-national-security#chapter-title-0-3>.

Blackwill, Robert. "The U.S. Pivot to Asia and American Grand Strategy." *Council on Foreign Relations*, 27 ottobre 2021. <https://www.cfr.org/project/us-pivot-asia-and-american-grand-strategy>.

Bloomberg. "How Huawei Landed at the Center of Global Tech Tussle: QuickTake." 17 dicembre 2019. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-17/how-huawei>

[landed-at-the-center-of-global-tech-tussle-quicktake.](#)

Brennan, David. "Chinese Deal to Take Over Key Israeli Port May Threaten U.S. Naval Operations, Critics Say." *Newsweek*, 14 settembre 2018.

[https://www.newsweek.com/chinese-deal-take-over-key-israeli-port-may-threaten-us-naval-operations-1121780.](https://www.newsweek.com/chinese-deal-take-over-key-israeli-port-may-threaten-us-naval-operations-1121780)

Business & Human Rights Resource Centre, "Greece: COSCO-owned Piraeus Port." *Business & Human Rights Resource Centre*.

[https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/greece-cosco-owned-piraeus-port/.](https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/greece-cosco-owned-piraeus-port/)

Cardoza, Glen. "Telecom, E-Commerce Central to China's Renewed Focus on Southeast Asia - Counterpoint." *Counterpoint*, 22 ottobre 2021. [https://www.counterpointresearch.com/insights/telecom-e-commerce-central-to-chinas-renewed-focus-on-southeast-asia/.](https://www.counterpointresearch.com/insights/telecom-e-commerce-central-to-chinas-renewed-focus-on-southeast-asia/)

Chauhan, Pradeep. "The Concept of 'Reach' in Grasping China's Active Defence Strategy: Part II." *Bharat Shakti*, 26 aprile 2016. [http://bharatshakti.in/the-concept-of-reach-in-grasping-chinas-active-defence-strategy-part-ii/.](http://bharatshakti.in/the-concept-of-reach-in-grasping-chinas-active-defence-strategy-part-ii/)

Chen, X., e R. J. Garcia. "Economic Sanctions and Trade Diplomacy: Sanction-Busting Strategies, Market Distortion and Efficacy of China's Restrictions on Norwegian Salmon Imports." *China Information* 30, no. 1 (2016): 29–57. [https://doi.org/10.1177/0920203X15625061.](https://doi.org/10.1177/0920203X15625061)

Cheng, Alvin, e Hin Lim. "China's 'Belt and Road' and Southeast Asia: Challenges and Prospects." *Journal of Southeast Asian Studies* 20, no. 1 (dicembre 2015): 3–15. [https://doi.org/10.22452/jati.vol20no1.1.](https://doi.org/10.22452/jati.vol20no1.1)

China-CEEC Customs Information Center. "An Overview of Bilateral Trade between China and Central and Eastern European Countries in January 2024." Ultimo accesso il [data di accesso]. <https://www.cceeccic.org/1118173765.html>.

China-CEEC Customs Information Center, "BRI Created 420,000 Jobs, Lifted 40 Million People Out of Poverty: Chinese FM." *China-CEEC Customs Information Center*, 15 marzo 2023. <https://cceeccic.org/2055029086.html#:~:text=In%20the%20past%20decade,%20the,of%20the%20first%20session%20of>.

China Africa Research Initiative. "Chinese FDI in Africa Data Overview." Ultimo accesso il 7 settembre 2024. <http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa#>.

China Daily, "Chinese Firm Wins \$600m Port Construction Contract in Ghana." *China Daily*, 2015. [https://www.chinadaily.com.cn/world/2015-04/09/content\\_20037004.htm](https://www.chinadaily.com.cn/world/2015-04/09/content_20037004.htm).

Club de Paris, "Il Paris Club." *Club de Paris*. Ultimo accesso il 2 settembre 2024.

<https://clubdeparis.org>.

Chellaney, Brahma. "China's Debt-Trap Diplomacy." *Stagecraft and Statecraft*, 25 gennaio 2017. <https://chellaney.net/2017/01/25/chinas-debt-trap-diplomacy/>.

Commissione Europea. "L'UE Ricorre all'OMC per le Restrizioni Commerciali della Cina nei Confronti della Lituania." Comunicato stampa, Bruxelles, 27 gennaio 2022. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/it/ip\\_22\\_627/IP\\_22\\_627\\_IT.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/it/ip_22_627/IP_22_627_IT.pdf).

Commissione Europea. "Strategia Global Gateway." Ultimo accesso il 6 settembre 2024. [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway\\_it](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_it).

Cooperation between China and Central and Eastern European Countries, "China-CEEC Cooperation." *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*. <http://www.china-ceec.org/eng/>.

Cyber Security 360, "Il nitruro di gallio e il biossido di germanio sono metalli utilizzati nella produzione di chip, apparecchiature di comunicazione e vari dispositivi militari." *Cyber Security 360*. Ultimo accesso: 6 settembre 2024. <https://www.cybersecurity360.it/cybersecurity-nazionale/le-restrizioni-cinesi-alle-esportazioni-di-terre-rare-quali-conseguenze/>.

D'Ambrogio, Enrico. *The Quad: An Emerging Multilateral Security Framework of Democracies in the Indo-Pacific Region*. European Parliamentary Research Service, marzo 2021, p.5-10. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690513/EPRS\\_BRI\(2021\)690513\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690513/EPRS_BRI(2021)690513_EN.pdf).

Di Vaio, Gianfranco. "The 21st Century Maritime Silk Road Investments, Trade and GVCs: The Role of Italy." *Cassa Depositi e Prestiti*, 20-21 novembre 2019. [https://www.cdp.it/sitointernet/page/en/the\\_21st\\_century\\_maritime\\_silk\\_road\\_italychina?contentId=TNK30271](https://www.cdp.it/sitointernet/page/en/the_21st_century_maritime_silk_road_italychina?contentId=TNK30271).

Downs, Erica, Jeffrey Becker, e Patrick deGatigno. *China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base*. CNA, luglio 2017, p.38. [https://www.cna.org/archive/CNA\\_Files/pdf/dim-2017-u-015308-final2.pdf](https://www.cna.org/archive/CNA_Files/pdf/dim-2017-u-015308-final2.pdf).

Edinger, Hannah, e Jean-Pierre Labuschagne. *If You Want to Prosper, Consider Building Roads: China's Role in African Infrastructure and Capital Projects*. Deloitte, marzo 2021, p. 3-10 [https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/za22330\\_consider-building-roads/DI\\_If-you-want-to-prosper-consider-building-roads.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/za22330_consider-building-roads/DI_If-you-want-to-prosper-consider-building-roads.pdf).

El Kadi, Tin Hinane. "The Promise and Peril of The Digital Silk Road." *Chatham House*, 6 giugno 2019.

<https://www.chathamhouse.org/2019/06/promise-and-peril-digital-silk-road>.

Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Italy, "Full Text: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future." *Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Italy*.

[http://it.china-embassy.gov.cn/ita/ljzg/202310/t20231023\\_11166421.htm#:~:text=Over%20the%20past%20decade,%20BRI,improve%20the%20global%20governance%20system](http://it.china-embassy.gov.cn/ita/ljzg/202310/t20231023_11166421.htm#:~:text=Over%20the%20past%20decade,%20BRI,improve%20the%20global%20governance%20system).

Emmott, Robin, e Angeliki Koutantou. "Greece Blocks EU Statement on China Human Rights at UN." *Reuters*, 19 giugno 2017. <https://www.reuters.com/article/world/greece-blocks-eu-statement-on-china-human-rights-at-un-idUSKBN1990FP/>.

Euronews, "EU al Fianco della Lituania Nella Disputa Contro la Cina." *Euronews*, 27 gennaio 2022.

<https://it.euronews.com/my-europe/2022/01/27/eu-al-fianco-della-lituania-nella-disputa-contro-la-cina>.

Fasulo, Filippo, Guido Alberto Casanova e Paola Morselli. "La Cina e il Mondo Dopo 10 Anni di BRI." *Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI)*. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/la-cina-e-il-mondo-dopo-10-anni-di-bri-149086>.

Feaver, Peter D., e Eric B. Lorber. *Diminishing Returns? The Future of Economic Coercion*. Washington, DC: Center for a New American Security, novembre 2015. [https://s3.us-east-1.amazonaws.com/files.cnas.org/documents/CNAS-Economic-Statecraft-3\\_151116.pdf](https://s3.us-east-1.amazonaws.com/files.cnas.org/documents/CNAS-Economic-Statecraft-3_151116.pdf).

Feldstein, Stephen. "Testimony Before the U.S.-China Economic and Security Review Commission Hearing on China's Strategic Aims in Africa," 8 maggio 2020, p.1-. [https://www.uscc.gov/sites/default/files/Feldstein\\_Testimony.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/Feldstein_Testimony.pdf).

Ferchen, Matt. "Does China's Coercive Economic Statecraft Actually Work?" *United States Institute of Peace*, 1 marzo 2023. <https://www.usip.org/publications/2023/03/does-chinas-coercive-economic-statecraft-actually-work>.

Fletcher, Bevin. "Huawei Still Dominates Telecom Equipment Market." *Fierce Network*, 16 dicembre 2021. <https://www.fierce-network.com/wireless/huawei-still-dominates-telecom-equipment-market>.

Forum on China-Africa Cooperation, "Forum on China-Africa Cooperation Dakar Action Plan (2022-2024)." *Forum on China-Africa Cooperation*, 22 dicembre 2021. [http://www.focac.org/eng/zywx\\_1/zywj/202201/t20220124\\_10632444.htm](http://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/202201/t20220124_10632444.htm).

Freitas, Marcus Vinicius de. "The Impact of Chinese Investments in Africa: Neocolonialism or Cooperation?" *Policy Center for the New South*, agosto 2023. [https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2023-08/PB\\_30-23\\_Marcus%20Freitas.pdf](https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2023-08/PB_30-23_Marcus%20Freitas.pdf).

Galli, Giampaolo, Francesco Scinetti, e Nicoletta Scutifero. “L’ aumento dei tassi e i rischi per lo scenario internazionale: Il caso del Pakistan.” *Osservatorio CPI*, Università Cattolica del Sacro Cuore. <https://osservatoriocpi.unicatt.it/ocpi-pubblicazioni-l-aumento-dei-tassi-e-i-rischi-per-lo-scenario-internazionale-il-caso-del-pakistan>.

Gelpern, Anna, Sebastian Horn, Scott Morris, Brad Parks, e Christoph Trebesch. “How China Lends: A Rare Look into 100 Debt Contracts with Foreign Governments.” *Economic Policy* 38, no. 114 (aprile 2023): 348-388. <https://doi.org/10.1093/epolic/eiac054>.

Global Security, “Yuan Wang Tracking Ship.” *GlobalSecurity.org*. <https://www.globalsecurity.org/military/world/china/yuan-wang.htm>.

Gordon, David, Haoyu Tong, and Tabata Anderson, “Beyond the Myths - Towards a Realistic Assessment of China’s Belt and Road Initiative: The Security Dimension” *The International Institute for Strategic Studies*, 16 settembre 2020, p.4-20. <https://www.iiss.org/globalassets/media-library---content--migration/files/research-papers/bri-report-two--beyond-the-myths--towards-a-realistic-assessment-of-chinas-belt-and-road-initiative.pdf>.

Governo Italiano. *Memorandum Italia-Cina*. 2019. [https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum\\_Italia-Cina\\_IT.pdf](https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_IT.pdf).

Graphic Online, “China-Ghana Relations Must Take the Lead in Africa – Xi Jinping to Akufo-Addo.” *Graphic Online*, 2 settembre 2018. <https://www.graphic.com.gh/news/general-news/china-ghana-relations-must-take-the-lead-in-africa-xi-jinping-to-akufo-addo.html>.

Greene, Andrew. “Andrew Robb Joins Chinese Company with Control of Darwin Port.” *ABC News*, 30 ottobre 2016. <https://www.abc.net.au/news/2016-10-30/andrew-robb-joins-chinese-company-with-control-of-darwin-port/7978648>.

Guild, James. “How Big is China’s Footprint in Southeast Asia’s Telecom Sector?” *The Diplomat – Asia-Pacific Current Affairs Magazine*, 9 maggio 2023. Ultimo accesso il 3 settembre 2024. <https://thediplomat.com/2023/05/how-big-is-chinas-footprint-in-southeast-asias-telecom-sector/>.

HDblog, “ZTE e Huawei, reti 5G bandite dall’Australia per ragioni di sicurezza.” *HDblog.it*, 23 agosto 2018. Ultimo accesso il 5 settembre 2024. <https://www.hdblog.it/2018/08/23/huawei-zte-divieto-infrastrutture-5g-australia/>.

HKTDC Research “The Belt and Road Initiative.” *HKTDC Research*. <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDAyOTg5>.

Horn, Sebastian, Carmen M. Reinhart, e Christoph Trebesch. “China’s Overseas Lending.” *Journal of International Economics* 133 (1 novembre 2021): 103539.

<https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2021.103539>.

Huang, Yong. "Construction of Digital Silk Road Lights Up BRI Cooperation." *People's Daily Online*, 24 aprile 2019.

<http://en.people.cn/n3/2019/0424/c90000-9571418.html>.

Hurley, John, Scott Morris e Gailyn Portelance. "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective." Center for Global Development, marzo 2018. <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>.

ICBC Industrial and Commercial Bank of China, "China - Central and Eastern European Fund Officially Established during Riga '16+1' Summit." *ICBC Industrial and Commercial Bank of China*.

<https://www.icbc.com.cn/icbc/en/newsupdates/icbc%20news/ChinaCentralandEasternEuropeanFundOfficiallyEstablishedduringRiga161Summit.htm>.

InforMARE, "La cinese CMPort ha completato l'acquisizione del 90% della brasiliana Terminal de Contêineres del Paranaguá." *inforMARE*.

<https://www.informare.it/news/gennews/2018/20180288-CMPort-completa-acquisizione-90pc-Term-Cont-Paranagua.asp>.

Inoue, Kosuke. "5G Sparks Wave of Mergers by Southeast Asian Telecoms." *Nikkei Asia*, 19 aprile 2023.

<https://asia.nikkei.com/Business/Telecommunication/5G-sparks-wave-of-mergers-by-Southeast-Asian-telecoms>.

Institute for the Study of Diplomacy. "Analysis | China's Influence in Ghana Is More Powerful Than Ever. What Does This Mean for the United States?" *Medium*, 21 giugno 2023.

<https://medium.com/the-diplomatic-pouch/analysis-chinas-influence-in-ghana-is-more-powerful-than-ever-what-does-this-mean-c2c534c9c32f>.

International Monetary Fund (IMF), "IMF Reaches Staff-Level Agreement on Economic Policies with Pakistan for a Three-Year Extended Fund Facility." *International Monetary Fund (IMF)*, 12 maggio 2019.

<https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/05/12/pr19157-IMF-Reaches-Staff-Level-Agreement-on-Economic-Policies-with-Pakistan-for-a-Three-Year-EFF>.

International Monetary Fund (IMF), "IMF Reaches Staff-Level Agreement With Pakistan on a US\$3 Billion Stand-By Arrangement." *International Monetary Fund (IMF)*, 29 giugno 2023.

<https://www.imf.org/en/News/Articles/2023/06/30/pr23251-imf-reaches-staff-level-agreement-with-pakistan-on-a-us-3-billion-stand-by-arrangement>.

International Partnerships, "L'approccio Team Europa." *International Partnerships - European Commission*. Ultimo accesso: 7 settembre 2024.

[https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/team-europe-initiatives\\_it#what-is-team-europe](https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/team-europe-initiatives_it#what-is-team-europe).

Christopher K. “President Xi Jinping’s ‘Belt and Road’ Initiative.” *Center for Strategic and International Studies*, no. 28 (2016): 2.

<https://www.csis.org/analysis/president-xi-jinpings-belt-and-road-initiative>.

Kanwal, Gurmeet, et al. “Pakistan’s Gwadar Port: A New Naval Base in China’s String of Pearls in the Indo-Pacific.” In *China’s Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, a cura di Nicholas Szechenyi, 11–15. Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2018.

<https://www.jstor.org/stable/resrep22443.6?seq=1>.

Kapoor, Saurabh. “Explained: Why is a Chinese ‘Spy Ship’ Heading for a Sri Lankan Port, and What Does It Mean for India?” *The Indian Express*, 13 agosto 2022.

<https://indianexpress.com/article/explained/explained-global/china-vessel-yuan-wang-5-sri-lanka-india-concern-explained-8067508/>.

Law Info China, “Cybersecurity Law of the People’s Republic of China.” *Law Info China*, 7 novembre 2016.

<https://www.lawinfochina.com/Display.aspx?Id=22826&Lib=law&LookType=3>.

“Le Backdoor sono Rigue di Codice Informatico.” Ultimo accesso: 3 settembre 2024.

<https://www.cybersecurity360.it/nuove-minacce/backdoor-tipologie-tecniche-di-infezione-e-consigli-per-la-rimozione-sicura/>.

Lim, Darren J., e Victor Ferguson. “Chinese Economic Coercion During the THAAD Dispute.” *The Asan Forum*, 28 dicembre 2019.

<https://theasanforum.org/chinese-economic-coercion-during-the-thaad-dispute/#a6>.

Lin, Christina. *The New Silk Road: China’s Energy Strategy in the Greater Middle East*. Washington, DC: The Washington Institute for Near East Policy, aprile 2011.

<https://www.washingtoninstitute.org/sites/default/files/pdf/PolicyFocus109.pdf>.

Lin, Sia. “Research on China’s New Diplomatic Strategy under the ‘The Belt and Road Initiative.’” *Academic Journal of Humanities & Social Sciences* 3, no. 6 (2020): 169–175. <https://doi.org/10.25236/AJHSS.2020.030620>.

Lisinge, Robert Tama. “The Belt and Road Initiative and Africa’s Regional Infrastructure Development: Implications and Lessons.” *Transnational Corporation Review* 12, no. 4 (1 dicembre 2020): 425–38.

<https://doi.org/10.1080/19186444.2020.1795527>.

Lockheed Martin, “Il THAAD è un sistema di difesa altamente efficace e comprovato in combattimento contro missili balistici a corto, medio e lungo raggio.” *Lockheed Martin*. Ultimo accesso: 6 settembre 2024.

<https://www.lockheedmartin.com/en-us/products/thaad.html>.

Marantidou, Virginia. “Revisiting China’s ‘String of Pearls’ Strategy: Places ‘with Chinese Characteristics’ and Their Security Implications.” *Pacific Forum CSIS, Issues & Insights* 14, no. 7 (2014): 3.

[https://pacforum.org/wp-content/uploads/2019/02/140624\\_issuesinsights\\_vol14no7.pdf](https://pacforum.org/wp-content/uploads/2019/02/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf).

Maria, *China's Digital Silk Road: Outline and Implications for Europe*. International Centre for Defence and Security (ICDS) Brief, febbraio 2024.

[https://icds.ee/wp-content/uploads/dlm\\_uploads/2024/03/ICDS\\_Brief\\_China's\\_Digital\\_Silk\\_Road\\_Maria\\_February\\_2024-1.pdf](https://icds.ee/wp-content/uploads/dlm_uploads/2024/03/ICDS_Brief_China's_Digital_Silk_Road_Maria_February_2024-1.pdf).

McBride, James, Noah Berman and Andrew Chatzky “China’s Massive Belt and Road Initiative,” *Council on Foreign Relations*.

<https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.

MERICS. “China’s Economy Shows First Signs of Stabilizing.” Mercator Institute for China Studies (MERICS), 25 ottobre 2023.

<https://merics.org/en/tracker/chinas-economy-shows-first-signs-stabilizing>.

MERICS. “17+1 Format + Diplomatic Damage Control + EU-US Cooperation.” Mercator Institute for China Studies (MERICS), 2 giugno 2021.

<https://merics.org/en/merics-briefs/171-format-diplomatic-damage-control-eu-us-cooperation>.

MERICS. “Mapping the Belt and Road Initiative: Where We Stand.” Mercator Institute for China Studies (MERICS), 7 giugno 2018.

<https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>.

Ministry of Science and Technology of the People's Republic of China, “MOST Contributes Science and Innovation Deliverables to BRF.” *Ministry of Science and Technology of the People's Republic of China*.

[https://en.most.gov.cn/pressroom/201707/t20170714\\_134070.htm](https://en.most.gov.cn/pressroom/201707/t20170714_134070.htm).

Moore, W. Gyude. “Is There a Silver Lining for Africa in China’s Slowdown?” Center for Global Development, 7 marzo 2024.

<https://www.cgdev.org/blog/there-silver-lining-africa-chinas-slowdown>

Mogato, Manuel, Michael Martina, e Ben Blanchard. “ASEAN Deadlocked on South China Sea, Cambodia Blocks Statement.” *Reuters*, 25 luglio 2016.

<https://www.reuters.com/article/world/asean-deadlocked-on-south-china-sea-cambodia-blocks-statement-idUSKCN1050F6/>.

Mouritz, Frank. “Implications of the COVID-19 Pandemic on China’s Belt and Road Initiative.” *Connections* 19, no. 2 (2020): 115–124.

<https://www.jstor.org/stable/26937614>.

National Development and Reform Commission (NDRC), People’s Republic of China. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. Beijing: National Development and Reform Commission, 2015.

[https://web.archive.org/web/20181127225143/http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](https://web.archive.org/web/20181127225143/http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html).

Nedopil, Christoph. *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*. Brisbane: Griffith Asia Institute, Griffith University, e Shanghai: Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, 2024, p.14.  
[https://www.griffith.edu.au/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0033/1910697/Nedopil-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf](https://www.griffith.edu.au/__data/assets/pdf_file/0033/1910697/Nedopil-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf).

Nedopil, Christoph. “Countries of the Belt and Road Initiative (BRI) – Green Finance & Development Center.” Shanghai: Green Finance & Development Center, FISF Fudan University.  
<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>.

Nouwens, Veerle. *China’s 21st Century Maritime Silk Road: Implications for the UK*. Royal United Services Institute for Defence and Security Studies Occasional Paper, 2019, p. 1-50.  
<https://rusi.org/explore-our-research/publications/occasional-papers/chinas-21st-century-maritime-silk-road-implications-uk>.

OBOReurope, “One Belt.” *OBOReurope*.  
<https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.

OECD, *OECD Business and Finance Outlook 2018*, Paris: OECD Publishing, 2018, p.22-80.  
<https://doi.org/10.1787/9789264298828-en>.

“Operatore di Telefonia Mobile Fondato come Società Controllata dallo Stato Cinese.”  
Ultimo accesso : 3 settembre 2024.  
[https://en.wikipedia.org/wiki/China\\_Unicom](https://en.wikipedia.org/wiki/China_Unicom).

Patil, Sameer, e Prithvi Gupta. “The Digital Silk Road in the Indo-Pacific: Mapping China’s Vision for Global Tech Expansion.” ORF Issue Brief no. 683. gennaio 2024. Observer Research Foundation.  
[https://www.orfonline.org/research/the-digital-silk-road-in-the-indo-pacific-mapping-china-s-vision-for-global-tech-expansion#\\_edn1](https://www.orfonline.org/research/the-digital-silk-road-in-the-indo-pacific-mapping-china-s-vision-for-global-tech-expansion#_edn1).

People’s Daily Online, “List of Achievements of Belt and Road Initiative 2013-2016.” *People's Daily Online*.  
<http://en.people.cn/102775/313196/index.html>.

Perlez, Jane. “U.S. Casts Wary Eye on Australian Port Leased by Chinese.” *The New York Times*, 2016.  
<https://www.nytimes.com/2016/03/21/world/australia/china-darwin-port-landbridge.html>.

Polyakova, Alina, e Chris Meserole. “Exporting Digital Authoritarianism: The Russian and Chinese Models.” Policy Brief, Democracy and Disorder Series. Washington, DC: Brookings, 2019, p.1.  
<https://www.brookings.edu/wp->

[content/uploads/2019/08/FP\\_20190827\\_digital\\_authoritarianism\\_polyakova\\_meserole.pdf](#).

Procopio, Maddalena. "Il Nuovo Valore Strategico dell'Africa per La Cina: Risorse, Mercati, Voti e Ordine Globale." Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI), 16 giugno 2023. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/il-nuovo-valore-strategico-dellafrica-per-la-cina-risorse-mercati-voti-e-ordine-globale-132643>.

Reilly, James. "China's Economic Statecraft: Turning Wealth into Power." *Lowy Institute for International Policy*, 2013. [https://www.files.ethz.ch/isn/175042/reilly\\_chinas\\_economic\\_statecraft\\_web.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/175042/reilly_chinas_economic_statecraft_web.pdf).

Renteria, Nelson. "El Salvador Says Economy Prompted Diplomatic Switch to China from Taiwan." *Reuters*, 22 agosto 2018. <https://www.reuters.com/article/world/el-salvador-says-economy-prompted-diplomatic-switch-to-china-from-taiwan-idUSKCN1L62AX/>.

Reuters. "Greece Signs Deal to Hand Over Piraeus Port to China's Cosco." Last modified 8 aprile 2016. <https://www.reuters.com/article/world/grecia-sigla-cessione-porto-pireo-a-china-cosco-idUSKCN0X511Q/>.

Reuters, "Group Including Chinese Firm Begins Panama Port Project." *Reuters*, 19 ottobre 2017. <https://www.reuters.com/article/markets/group-including-chinese-firm-begins-panama-port-project-idUSL8N1MU072/>.

Reuters, "How Strained China-Australia Relations Hit Trade in Coal, Barley, Beef, and Wine." *Reuters*, 9 gennaio 2023. <https://www.reuters.com/markets/commodities/how-strained-china-australia-relations-hit-trade-coal-barley-beef-wine-2023-01-06/>.

Rolland, Nadège, e Brad Carson. "Jaw-Jaw: The Geo-Economic Challenge of China's Belt and Road Initiative." *War on the Rocks*. <https://web.archive.org/web/20190701014926/https://warontherocks.com/2019/03/jaw-jaw-the-geo-economic-challenge-of-chinas-belt-and-road-initiative/>.

SAGE Encyclopedia of the Internet, "Dorsale di rete." *SAGE Encyclopedia of the Internet*. Ultimo accesso il [data di accesso]. <https://sk.sagepub.com/reference/the-sage-encyclopedia-of-the-internet-3v/i5189.xml>.

Sehrawat, Anjali, "China's Belt and Road Initiative: Analysing Diplomatic Impacts and Challenges," *International Journal of Advance Study and Research Work* 7, no. 1 (2024): 45-54. [https://www.academia.edu/117628003/Chinas\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_Analysing\\_Diplomatic\\_Impacts\\_and\\_Challenges](https://www.academia.edu/117628003/Chinas_Belt_and_Road_Initiative_Analysing_Diplomatic_Impacts_and_Challenges)

Scobell, Andrew, Bonny Lin, Howard J. Shatz, Michael Johnson, Larry Hanauer, Michael S. Chase, Astrid Stuth Cevallos, Ivan W. Rasmussen, Arthur Chan, Aaron Strong, Eric

Warner, and Logan Ma, *At the Dawn of Belt and Road: China in the Developing World*. Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2018, 37-172.  
<https://www.rand.org/t/RR2273>.

“Silk Road Fund.” N.d.  
<https://www.silkroadfund.com.cn/enweb/>.

Snell, Sabrina. *China's Development Finance: Outbound, Inbound, and Future Trends in Financial Statecraft*. U.S.-China Economic and Security Review Commission, 2015.  
<https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China's%20Development%20Finance.pdf>.

South African Institute of International Affairs. “Africa’s Mineral Resources Are Critical for the Green Energy Transition.” *South African Institute of International Affairs (SAIIA)*, 21 giugno 2023.  
<https://saiia.org.za/research/africas-mineral-resources-are-critical-for-the-green-energy-transition/>.

Stampa, Francesca. “Relazioni Italia-Cina: La Belt and Road Initiative Non È L’unica Strada.” *Affari Internazionali*(blog), 11 dicembre 2023.  
<https://www.affarinternazionali.it/relazioni-italia-cina-la-belt-and-road-initiative-non-e-lunica-strada/>.

State Council of People’s Republic of China, “Full text of the Vision for Maritime Cooperation Under the Belt and Road Initiative.” *State Council of People’s Republic of China*.  
[https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content\\_281475691873460.htm](https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm).

Swaine, Michael D. “Chinese Views on South Korea’s Deployment of THAAD.” *China Leadership Monitor* no. 52 (2017).  
<https://carnegieendowment.org/files/CLM52MS.pdf>.

“Tecnologia Cinese, Parzialmente di Proprietà Statale.” Ultimo accesso: 3 settembre 2024.  
[https://www.camera.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/upload\\_file\\_documento\\_acquisiti/pdfs/000/002/035/01\\_PresentazioneZTE\\_072019\\_ITA.pdf](https://www.camera.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/upload_file_documento_acquisiti/pdfs/000/002/035/01_PresentazioneZTE_072019_ITA.pdf).

The Economist. “Africa Faces a Mounting Debt Crisis.” *The Economist*, 16 maggio 2023.  
<https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2023/05/16/africa-faces-a-mounting-debt-crisis>.

The Korea Herald, “China Tightens Tourist Visa Rules for S. Koreans Amid THAAD Row.” *The Korea Herald*, 12 agosto 2016.  
<http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20160812000959&mod=skb>.

The Paypers, “Alipay and Southeast Asia Countries Extend Their Partnership.” *The Paypers*, 6 luglio 2023. Ultimo accesso il 3 settembre

2024. <https://thepaypers.com/online-payments/alipay-and-southeast-asia-countries-extend-their-partnership--1263305>.

The State Council of the People's Republic of China, "Belt and Road Forum to Bring About Fresh Ideas." *The State Council of the People's Republic of China*.

[http://english.www.gov.cn/news/video/2017/05/12/content\\_281475653319187.htm](http://english.www.gov.cn/news/video/2017/05/12/content_281475653319187.htm).

The State Council of the People's Republic of China, "Full text: China's Arctic Policy", *The State Council of the People's Republic of China*.

[https://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm).

The White House, "FACT SHEET: CHIPS and Science Act Will Lower Costs, Create Jobs, Strengthen Supply Chains, and Counter China." *The White House*, 9 agosto 2022.

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/09/fact-sheet-chips-and-science-act-will-lower-costs-create-jobs-strengthen-supply-chains-and-counter-china/>.

The White House, "Executive Order on Addressing the Threat from Securities Investments that Finance Certain Companies of the People's Republic of China." *The White House*, 3 giugno 2021.

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2021/06/03/executive-order-on-addressing-the-threat-from-securities-investments-that-finance-certain-companies-of-the-peoples-republic-of-china/>.

The White House, *United States Strategic Approach to the People's Republic of China*. Washington, D.C.: White House, maggio 2020, p.4-8.

<https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2020/05/U.S.-Strategic-Approach-to-The-Peoples-Republic-of-China-Report-5.24v1.pdf>.

Tugendhat, Henry, e Julia Voo. *China's Digital Silk Road in Africa and the Future of Internet Governance*. Working Paper No. 2021/50. Washington, DC: China Africa Research Initiative, School of Advanced International Studies, Johns Hopkins University, 2021, p. 4-5.

<https://www.econstor.eu/handle/10419/248178>.

USC US-China Institute, "Xi Jinping, Speech in Astana, Kazakhstan, on Building a Silk Road Economic Belt with Central Asian Nations, September 7, 2013." *USC US-China Institute*.

<https://china.usc.edu/xi-jinping-speech-astana-kazakhstan-building-silk-road-economic-belt-central-asian-nations-september>.

U.S. Department of Defense. *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*. 19 ottobre 2023, p. 26.

<https://media.defense.gov/2023/Oct/19/2003323409/-1/-1/1/2023-MILITARY-AND-SECURITY-DEVELOPMENTS-INVOLVING-THE-PEOPLES-REPUBLIC-OF-CHINA.PDF>.

Wang, Yong. "Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy." *The Pacific Review* 29, no. 3 (2016): 455–63.  
<https://doi.org/10.1080/09512748.2016.1154690>.

Weiss, Martin A. "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)." CRS Report Prepared for Members and Committees of Congress. Congressional Research Service, 3 febbraio 2017. R44754, p. 4-18.  
<https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf>.

Wu, Zhihua. "Zhongguo xiang weineiruila jiaofu yaogan weixing xitong [China Delivered the Remote Sensing Satellite System to Venezuela]." *Renmin Wang*.  
<http://finance.people.com.cn/n/2013/0905/c1004-22810489.html>.

Xinhuanet, "New Haifa Port Constructed by Chinese Company Begins Operation." *Xinhuanet*, 2 settembre 2021.  
[http://www.news.cn/english/2021-09/02/c\\_1310163305.htm](http://www.news.cn/english/2021-09/02/c_1310163305.htm).

Xinhuanet, "88 Pct of China-aided Fishing Port in Ghana Completed: Contractor." *Xinhuanet*, 6 febbraio 2024.  
<https://english.news.cn/20240206/8fed50cb4e2c452ba1a70885fa1b4ad9/c.html>.

Xu, Yuchang, e Mark Jackson, eds. *Xinhua-Baltic 2018 International Shipping Centre Development Index Report*. [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/Baltic-Exchange-Xinhua-ISCD-Index-Report-2018\\_07-min.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/Baltic-Exchange-Xinhua-ISCD-Index-Report-2018_07-min.pdf).

Yonhap News Agency, "(LEAD) S. Korea, China Agree to Bring Exchange, Cooperation Back on 'Normal' Track." *Yonhap News Agency*, 31 ottobre 2017.  
<https://en.yna.co.kr/view/AEN20171031004251315>.

Young Song, Annie, e Michael Fabinyi. "China's 21st Century Maritime Silk Road: Challenges and Opportunities to Coastal Livelihoods in ASEAN Countries." *Marine Policy* 136 (1° febbraio 2022): 104923.  
<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104923>.