

# LE RAGIONI E GLI IMPATTI ECONOMICI DELLA BELT & ROAD INITIATIVE

L'analisi di  
**CARLO CARRARO E GIANLUCA TOSCHI**

Fondazione NordEst

La recente visita in Europa del Presidente cinese Xi Jinping ha portato al centro del dibattito la Belt & Road Initiative (BRI). Tra le tante questioni sollevate due sono rimaste un po' in ombra: la prima fa riferimento alle motivazioni che spingono la Cina a sostenere questo progetto, la seconda riguarda gli effetti che l'iniziativa sarà capace di produrre.

Le motivazioni che spingono la Cina ad intraprendere questa iniziativa sono diverse. In primo luogo, la BRI è un importante tentativo da parte della Cina di sostenere la propria crescita economica attraverso l'esplorazione di nuove forme di cooperazione economica internazionale con nuovi partner. Lo sviluppo cinese si trova oggi di fronte a un bivio: durante i primi trent'anni di riforme economiche la Cina ha conseguito una crescita economica molto rapida che ha beneficiato della globalizzazione attraverso la forte espansione delle esportazioni e degli investimenti diretti dalle economie sviluppate grazie ai quali ha importato tecnologia e know how. Il "miracolo cinese" si è basato sulle esportazioni di beni ad alta intensità di manodopera e sull'investimento in attività fisse, un modello che ha favorito la diffusione di un'industria manifatturiera a basso valore aggiunto orientata all'export e di una concentrata sulla produzione di macchinari pesanti e beni di investimento a sostegno degli investimenti crescenti.

Nell'ultimo decennio il modello di sviluppo della Cina sembra aver raggiunto un collo di bottiglia, i tassi di crescita sono decisamente meno importanti rispetto al passato. Il 2010 è stato l'ultimo anno di crescita del PIL a doppia cifra (10,6%) e nel 2019 la crescita dovrebbe attestarsi al 6,6%.

I motivi del rallentamento sono diversi, le industrie pesanti che pro-



## CARLO CARRARO

Carlo Carraro è il Presidente della European Association of Environmental and Resource Economists (EAERE). È stato Rettore dell'Università Ca' Foscari di Venezia dal 2009 al 2014 e Direttore del Dipartimento di Economia dal 20015 al 2008. Presso la stessa Università è ora professore ordinario di Economia Ambientale.

È Direttore Scientifico della Fondazione Nord Est e Research Fellow del CEPR (Center for Economic Policy Research - Londra) e del CESifo (Center of Economic Studies - Monaco), e Associate Research Fellow del CEPS (Center of Economic Policy Studies - Bruxelles).



ducono beni di investimento soffrono di tassi di sovraccapacità elevati, il tentativo di sostituire la manifattura low cost con settori ad alto contenuto tecnologico e ad alto valore aggiunto capaci di essere competitivi anche a costi elevati è ancora in atto.

In questa transizione verso un percorso di crescita più equilibrato, innovativo e sostenibile c'è una dimensione internazionale importante. In primo luogo, il massiccio investimento in progetti infrastrutturali nei paesi interessati dalla BRI farà crescere la domanda nel settore delle costruzioni, dei materiali da costruzione e delle attrezzature per il trasporto, settori in cui la Cina ha forte esperienza e specializzazione. Ciò potrebbe contribuire ad assorbire una parte della sovraccapacità produttiva della Cina nel settore dei beni di investimento.

La possibile “esportazione di eccesso di capacità” ha generato preoccupazione in alcuni paesi BRI, in particolare quelli a basso reddito che temono che le pressioni competitive del settore manifatturiero cinese unite a migliori infrastrutture, possano aumentare il rischio di deindustrializzazione delle loro economie. La Cina ha però la possibilità di offrire una contropartita interessante: molte delle imprese

## IL "MIRACOLO CINESE" SI È BASATO SULLE ESPORTAZIONI DI BENI AD ALTA INTENSITÀ DI MANODOPERA E SULL'INVESTIMENTO IN ATTIVITÀ FISSE

manifatturiere ad alta intensità di lavoro cinesi, figlie del primo modello di sviluppo, per mantenersi competitive devono trasferirsi in paesi a basso costo del lavoro. La Cina è quindi in cerca di localizzazioni interessanti per le proprie imprese e molti dei paesi interessati dalla BRI sembrano presentare delle condizioni favorevoli per questo tipo di traiettorie.

La delocalizzazione dalla Cina verso i paesi BRI a basso costo del lavoro potrebbe produrre ulteriori vantaggi. Le imprese cinesi potrebbero coinvolgere le imprese locali nelle catene del valore della produzione manifatturiera globale.

È possibile stimare l'impatto generale che l'iniziativa riuscirà a produrre. Analisi fatte sui paesi coinvolti di minor dimensione come la Georgia stimano che i progetti finanziati dall'iniziativa potrebbero aumentare la crescita economica annuale dell'1,5% per il prossimo decennio.

Altre simulazioni (si veda la Tabella 1) stimano che al 2030 i guadagni annui totali derivanti dall'ini-

ziativa saranno circa l'1% del PIL globale, e potranno arrivare fino all'1,3%, soprattutto grazie al fatto che la BRI sarà capace di aumentare il commercio globale fino al 5% nel 2030.

Oltre il 90% di questo guadagno verrà catturato dai paesi direttamente coinvolti da BRI. I paesi del sud-est asiatico, come la Malesia, la Thailandia e il Vietnam, saranno i principali beneficiari, principalmente a causa della loro alta dipendenza commerciale con la Cina.

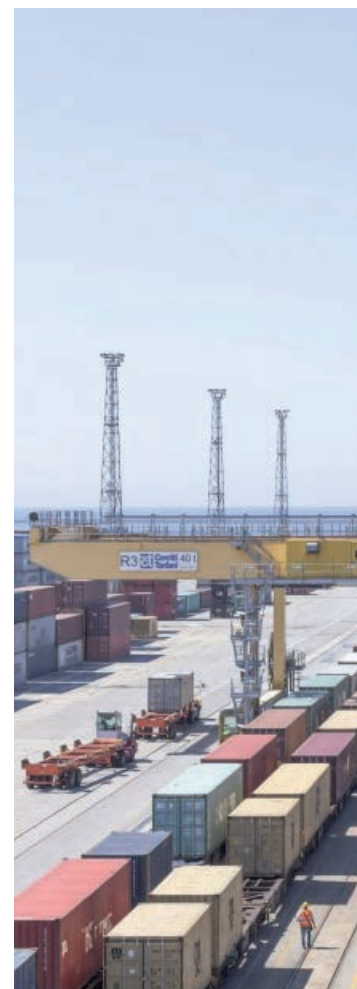
Anche per il blocco di sei ex paesi dell'Unione Sovietica (Bielorussia, Ucraina, Moldavia, Armenia, Azerbaigian e Georgia) si stimano guadagni relativamente ampi, principalmente a causa del loro importante legame commerciale con altri paesi BRI e dell'alta dipendenza energetica regionale.

Per l'Unione europea si stima un impatto quasi nullo, al massimo pari allo 0,3% del PIL nello scenario migliore (si veda nuovamente la Tabella 1).

Tabella 1. Incrementi del PIL generati dalla Belt&Road Initiative

Region	Scenario 1: Pure effects investment increase caused by BRI		Scenario 2: Scenario 1 plus trade cost reduction		Scenario 3 Scenario 2 plus energy efficiency improvement	
	As of GDP	Bilion 2011 US Dollar	As of GDP	Bilion 2011 US Dollar	As of GDP	Bilion 2011 US Dollar
Australia & New Zeland	0.0	1	0.2	6	0.2	5
Japan	0.0	-1	0.2	12	0.2	14
China	0.0	8	0.5	115	1.1	258
Indonesia	0.5	13	1.9	45	2.4	59
Malaysia	0.7	5	6.1	46	7.6	57
Philippines	0.6	5	2.9	22	3.3	24
Singapore	0.2	1	6.0	30	6.7	34
Thailand	0.7	4	7.3	46	8.7	55
Vietnam	0.5	2	9.0	37	10.2	42
Bangladesh	0.3	1	2.6	10	3.0	11
India	1.4	100	3.3	243	4.5	332
Pakistan	27	14	4.1	22	4.6	25
Sri Lanka	1.2	2	3.2	6	4.0	25
Rest of Asia BRI countries	0.8	4	4.5	22	4.9	8
Central Asia 5 countries	1.3	10	3.1	23	3.9	24
Russia	0.4	11	2.8	66	4.0	29
Former Soviet Union 6 countries	1.0	5	5.9	31	7.7	94
Central Europa 16 Countries	0.3	9	3.4	88	4.6	40
Saudi Arabia	0.6	8	3.4	41	4.2	118
Turkey	0.7	11	2.5	36	3.2	51
Egypt	1.5	8	3.2	17	3.9	47
West Asia 13 Countries	0.7	25	3.5	136	4.1	160
U.S.A.	0.0	0	0.1	16	0.1	19
EU	0.0	3	0.3	71	0.3	79
Rest of the World	0.0	2	0.2	37	0.1	18
<b>BRI Countries</b>	<b>0.5</b>	<b>247</b>	<b>2.1</b>	<b>1082</b>	<b>2.9</b>	<b>1489</b>
<b>World</b>	<b>0.2</b>	<b>252</b>	<b>1.0</b>	<b>1224</b>	<b>1.3</b>	<b>1623</b>

Fonte: Zhai, F. (2018). China's belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment. *Journal of Asian Economics*, 55, 84-92.



Un secondo obiettivo che la Cina potrebbe raggiungere attraverso la BRI è quello di garantirsi l'approvvigionamento energetico attraverso nuovi oleodotti costruiti in Asia centrale, in Russia e nel Sud-Est asiatico. La questione energetica è una preoccupazione costante per le imprese cinesi. A causa delle dimensioni della sua popolazione e della crescita economica, il consumo e la produzione di energia della Cina sono aumentati rapidamente. Il numero di veicoli di proprietà privata nel paese è salito da 8 milioni nel 1990 a circa 115 milioni nel 2015. E con la crescita dell'economia, la domanda di energia della Cina è aumentata di oltre il 500% dal 1980. Il paese è ora il più grande consumatore del mondo di energia e, dal 2014, il più grande importatore netto di petrolio. Non dispone di gas e non vuole continuare ad usare carbone, a causa degli elevati livelli di inquinamento delle città cinesi oltre che dell'impatto sul cambiamento climatico. Ne consegue la necessità di infrastrutture energetiche per importare gas, in attesa di completare lo sviluppo, anche questo molto rapido, delle centrali a energia rinnovabile.

Si è inoltre constatato che gli investimenti diretti esteri (IDE) dalle imprese cinesi verso i paesi BRI, in particolare fusioni e acquisizioni, sono aumentati in modo

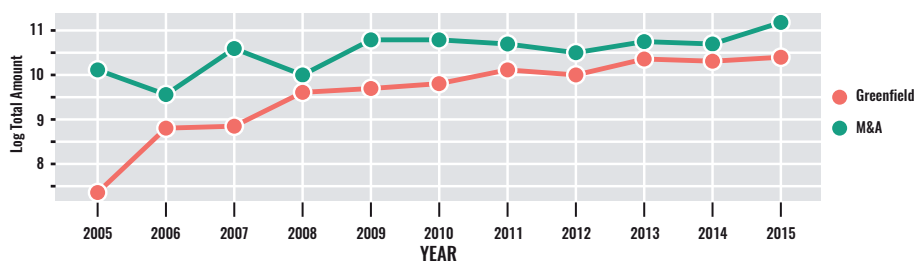
significativo sulla scia della Belt & Road Initiative. Gli operatori economici pubblici cinesi hanno svolto un ruolo fondamentale nelle acquisizioni di aziende target nei settori infrastrutturali soprattutto nei paesi della fascia costiera, mentre gli operatori privati hanno svolto un ruolo particolarmente attivo nei settori non infrastrutturali. Le figure qui sotto mostrano come la crescita degli investimenti cinesi nei paesi BRI siano stati superiori che negli altri paesi. In particolare per quanto riguarda le acquisizioni e fusioni (M&A) da parte di industrie cinesi di imprese di paesi interessati dalla BRI. La prima figura evidenzia la forte crescita nel tempo delle M&A da parte di aziende cinesi. La terza figura evidenzia come la crescita delle M&A in paesi BRI sia cresciuta più rapidamente, riducendo il gap con le M&A in paesi non BRI.

Comparativamente, l'Asia orientale, l'Asia centrale e occidentale, la Russia e l'Europa occidentale hanno visto il più significativo afflusso di acquisizioni da parte di operatori privati cinesi nei settori non infrastrutturali, mentre Asia centrale e occidentale, Europa occidentale e Russia sono destinazioni favorevoli delle acquisizioni da parte di imprese sotto il controllo statale nei settori infrastrutturali.

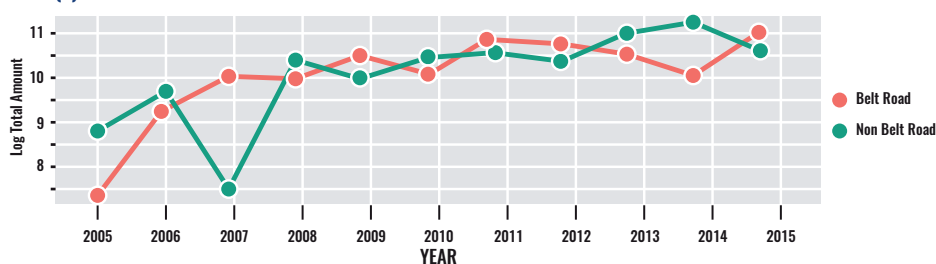
## La Cina è in cerca di localizzazioni interessanti per le proprie imprese



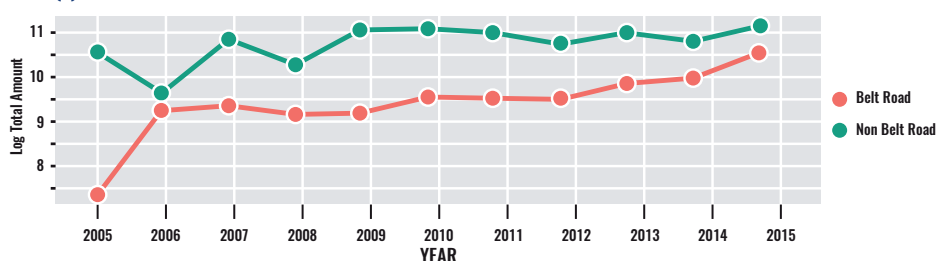
(a) Chinese Overall Outward Investment Amounts: M&A versus Greenfield



(b) Chinese Greenfield Amounts: Belt Road versus Non Belt Road Countries



(c) Chinese M&A Amounts: Belt Road versus Non Belt Road Countries



Fonte: Julian D e Yifei Zhang (2018), "Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment?", *China Economic Review*, 47 (2018), 189-205