

INFRASTRUTTURE: UN GAME CHANGER DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI





Infrastrutture, economia e geopolitica sono profondamente correlate. Lo sviluppo di infrastrutture efficienti può rappresentare un vero game changer nella competizione (e nella collaborazione) tra gli Stati: sia come motore di sviluppo economico e sociale, sia come strumento di influenza in un mondo sempre più globalizzato, interconnesso e urbanizzato. Quali sono le infrastrutture, fisiche e tecnologiche, che stanno cambiando la geopolitica? Come si relazionano con il ruolo sempre più importante delle smart cities e con le esigenze della mobilità sostenibile? Quali sono e come funzionano i canali di finanziamento delle grandi infrastrutture? Queste le domande cui risponde il primo dossier dell'Osservatorio Infrastrutture promosso da ISPI, con la knowledge partnership di McKinsey & Company, il cui primo incontro si è svolto a Milano il 26 Settembre.

INFRASTRUTTURE: UN GAME CHANGER DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI

- 1. Gli investimenti in infrastrutture che aiutano la crescita: il caso europeo**
Carlo Secchi
- 2. Smart City: Soluzioni digitali per un futuro più vivibile**
McKinsey & Company
- 3. Infrastrutture e crescita economica nel mondo globale: il ruolo dei porti**
Carlo Altomonte
- 4. Mobilità sostenibile per le città del futuro**
Salini Impregilo
- 5. Infrastrutture, lo "strumento" preferito della geopolitica cinese**
Alessia Amighini
- 6. Infrastrutture per uno sviluppo sostenibile: la strategia della Bei**
Banca Europea degli Investimenti
- 7. Parag Khanna: "La connettività rivoluzionerà la geopolitica"**



GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE CHE AIUTANO LA CRESCITA: IL CASO EUROPEO

CARLO SECCHI

ISPI

Le prospettive di crescita dei paesi europei sono chiaramente legate tra loro, considerata la dimensione limitata del territorio in rapporto alla popolazione. Tali prospettive sono connesse alla possibilità di realizzare un mercato interno veramente coeso, riducendo l'impatto degli ostacoli geografici e politici. L'interconnessione e l'integrazione delle varie regioni dell'Unione a livello di trasporti, telecomunicazioni ed energia è quindi funzionale al perseguimento delle quattro libertà fondamentali previste fin dal Trattato dell'UE, ovvero la libera circolazione di persone, merci, capitali e servizi.

Questo è il motivo per cui l'UE, dopo che il Trattato di Roma del 1957 prevedeva una politica comune dei trasporti, si è dotata da una trentina di anni di un piano per realizzare un sistema di infrastrutture, le Trans-European Networks (TEN), che viene portato avanti anno dopo anno, inquadrato nei vari periodi di programmazione finanziaria e, rispetto al quale, sono state compiute anche recentemente delle stime e dei calcoli economici che mostrano come vi sia una chiara connessione tra questo tipo di investimenti infrastrutturali, la crescita economica legata agli investimenti stessi e, soprattutto, la crescita in termini economici e di occupazione di tutto l'indotto e delle possibilità che nel futuro l'implementazione di questi investimenti comporta. Tali risultati non sorprendono se consideriamo che è stato dimostrato che le infrastrutture viarie realizzate ai tempi dell'impero romano hanno avuto un impatto significativo sullo sviluppo dei territori europei che ne hanno beneficiato[1].

Con riferimento ai trasporti, le priorità a livello UE sono: realizzare i collegamenti ancora non esistenti, soprattutto a livello transfrontaliero; ridurre le differenze nella qualità delle infrastrutture tra i diversi Stati membri; aumentare l'intermodalità e l'armonizzazione delle norme e dei requisiti operativi nazionali; ridurre i gas serra nel settore dei trasporti del 60 per cento entro il 2050.

Carlo Secchi è Vice-Presidente e Head del Programma Infrastrutture dell'ISPI, e Coordinatore europeo TEN-T Corridoio Atlantico, Commissione Europea



Per quanto riguarda i collegamenti, la priorità dei prossimi anni è completare la cosiddetta rete centrale (core) TEN-T, ovvero quella costituita dai corridoi che connettono i nodi urbani a maggiore densità abitativa, porti europei, aeroporti con collegamenti stradali e 15.000 km di reti ferroviarie ammodernate e servite dall'alta velocità. Cito, a titolo di esempio, il corridoio che collega l'Italia ai paesi scandinavi attraversando la Germania, e quello che collega l'Andalusia all'Ucraina attraversando il Nord Italia.

Nel settore dell'energia, il completamento delle reti energetiche trans-europee permetterà un'ulteriore interconnessione dei mercati, rafforzando l'interoperabilità tra i paesi UE, favorendo inoltre un processo di efficientamento, di sicurezza degli approvvigionamenti e di decarbonizzazione utile a realizzare gli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi entro il 2030. Nel settore digitale, l'obiettivo è garantire una connessione a banda larga fino a 1 gigabit/secondo a scuole, ospedali, nodi di trasporto, principali fornitori di servizi pubblici e imprese ad alta intensità digitale abbiano accesso, con un'attenzione particolare rivolta ai territori periferici[2].

Il fabbisogno finanziario per realizzare tali obiettivi richiede una sinergia e un coordinamento tra il Fondo europeo di

sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione, la Connecting Europe Facility (CEF), InvestEU (già Fondo europeo per gli investimenti strategici, EFSI), nonché degli ulteriori interventi programmati dalla Banca europea degli investimenti e i fondi privati. Con particolare riferimento al CEF, lo stanziamento proposto all'interno del bilancio pluriennale 2021-2027 è pari a oltre 42 miliardi di euro evidenziando un aumento del 40% rispetto al precedente bilancio 2014-2020.

Gli investimenti dell'UE in materia infrastrutturale sono anche diretti ai paesi EFTA, ai Paesi in via di adesione, candidati e potenziali candidati, nonché ai paesi interessati dalla politica europea di vicinato. Ciò sottolinea l'interesse dell'UE a sostenere lo sviluppo di tali paesi avvicinandoli al mercato interno. Tale strategia non è di natura esclusivamente economica ma assume un intenso valore geopolitico. Lo scopo finale è quello di intensificare i rapporti con tali paesi a livello economico, politico e strategico, aumentando la dimensione del mercato interno attraverso la progressiva integrazione degli stati confinanti all'interno di esso e contrastando gli interessi geopolitici ed economici di altri attori internazionali verso tali paesi.



SMART CITY: SOLUZIONI DIGITALI PER UN FUTURO PIÙ VIVIBILE

STEFANO NAPOLETANO, NICOLA SANDRI

McKINSEY & COMPANY

Dopo un periodo di sperimentazione durato dieci anni, si apre ora una nuova fase per le cosiddette “città intelligenti”. Le soluzioni digitali, sebbene costituiscano solo una parte degli strumenti necessari per migliorare le città, rappresentano la novità più significativa ed economicamente vantaggiosa degli ultimi anni. Questo studio analizza decine di applicazioni che le città potrebbero utilizzare da subito per migliorare del 10-30% alcuni indicatori di qualità della vita. Inoltre, dallo studio emerge che persino le città più all'avanguardia del pianeta in tema di servizi intelligenti sono solo all'inizio del loro percorso.

- Le smart city integrano l'intelligenza digitale nei sistemi urbani esistenti, rendendo possibile “fare di più con meno”. Le applicazioni connesse rendono accessibili le informazioni agli utenti in modo trasparente e in tempo reale, consentendo loro di prendere decisioni migliori. Grazie a questi strumenti si possono salvare vite, prevenire il crimine e ridurre l'impatto delle malattie, per non parlare del loro contributo in termini di risparmio di tempo, riduzione dei rifiuti e persino di stimolo alla connessione sociale. Una maggiore efficienza permette inoltre alle città di diventare luoghi più produttivi per il business.
- McKinsey Global Institute ha analizzato in che modo decine di applicazioni per “città intelligenti” attualmente disponibili potrebbero funzionare in tre città modello, caratterizzate da infrastrutture preesistenti e punti di partenza diversi. Si è scoperto, tra l'altro, che il loro utilizzo potrebbe comportare una diminuzione degli incidenti compresa fra l'8 e il 10 %, un miglioramento dei tempi di risposta in caso di emergenze compreso fra il 20 e il 35 %, una riduzione del tempo medio per gli spostamenti compresa fra il 15 e il 20 % e dell'impatto delle malattie fra l'8 e il 15 %, un taglio delle emissioni di gas serra del 10/15 %.

*Stefano Napoletano, Senior Partner McKinsey and Company
Stefano_napoletano@mckinsey.com*

Nicola Sandri è Partner McKinsey and Company, nicola_sandri@mckinsey.com

Il paper fa riferimento al Report McKinsey, "Smart Cities: Digital Solutions"



- La fotografia fornita dalla ricerca, che include 50 città a livello mondiale, mostra che le aree urbane più ricche sono interessate da una trasformazione più rapida, sebbene in molti casi la consapevolezza pubblica e l'utilizzo delle applicazioni implementate siano ridotti. Le megacittà asiatiche, caratterizzate da una popolazione giovane, composta da nativi digitali, e grandi problemi urbani da risolvere, mostrano livelli di implementazione straordinariamente elevati. Di fronte alle opportunità del momento, anche i leader mondiali sono molto più impegnati nella creazione dell'infrastruttura tecnologica, nell'implementazione dell'intera gamma di applicazioni possibili e nel sostenere l'utilizzo e la soddisfazione dell'utente. Molte città non hanno ancora implementato alcune delle applicazioni che potrebbero avere il maggior impatto potenziale. Dato che la tecnologia è sempre in evoluzione, l'asticella è destinata ad alzarsi.
- Il settore pubblico rappresenterebbe il naturale riferimento del 70% delle applicazioni esaminate, ma il 60% dell'investimento iniziale necessario per implementare l'intera gamma di applicazioni potrebbe essere fornito da investitori privati. Inoltre, oltre la metà dell'investimento iniziale a carico del settore pubblico potrebbe generare ritorni positivi in termini di risparmi diretti o di generazione di ricavi.
- Le tecnologie analizzate in questo studio possono sostenere le città nel compiere i progressi, più o meno signifi-

cativi, per raggiungere il 70% degli obiettivi di sviluppo sostenibile.

- Le "città intelligenti" potrebbero cambiare radicalmente alcuni settori pur presentando, al contempo, opportunità di business significative. Le esigenze dei clienti imporranno una rivalutazione dei prodotti e dei servizi attualmente disponibili affinché siano in grado di soddisfare aspettative più elevate in termini di qualità, costi ed efficienza in ogni ambito, dalla mobilità all'assistenza sanitaria. Le soluzioni pensate per le smart city distribuiranno il valore attraverso le varie realtà urbane e lungo le filiere. Le aziende che desidereranno entrare nei mercati delle smart city dovranno sviluppare competenze diverse, modelli di finanziamento creativi e prestare particolare attenzione all'impegno civile.

Diventare una "città intelligente" non è un obiettivo ma il mezzo per raggiungere un fine. Il punto sta nel rispondere in modo più efficace e dinamico alle esigenze e ai desideri di chi ci vive. La tecnologia rappresenta semplicemente uno strumento da utilizzare per ottimizzare le infrastrutture, le risorse e gli spazi comuni. Sono poche le città disposte a rimanere indietro; è fondamentale evitare di finire in una spirale in cui l'ammmodernamento tecnologico è fine a sé stesso. Le smart city devono concentrarsi su come migliorare la vita dei propri abitanti, partecipando attivamente alla definizione del luogo chiamato "casa".





INFRASTRUTTURE E CRESCITA ECONOMICA NEL MONDO GLOBALE: IL RUOLO DEI PORTI

CARLO ALTOMONTE

UNIVERSITÀ BOCCONI E ISPI

Lo sviluppo delle reti di trasporto di un paese è da sempre associato alla crescita economica, ma evidentemente identificare la relazione causale che lega queste due grandezze non è semplice. Innanzitutto un paese che sperimenta crescita del PIL per ragioni diverse dallo sviluppo di tali reti potrebbe esso stesso decidere di investire le nuove risorse disponibili in maggiori infrastrutture, dunque alterando la direzione di causalità che si vorrebbe identificare.

In secondo luogo, dato l'assunto che siano le reti di trasporto a contribuire alla crescita economica, è importante identificare i canali attraverso i quali si determina tale effetto: se la crescita dovesse determinarsi nel breve periodo solo dalla maggiore spesa in conto capitale effettuata per sviluppare l'infrastruttura, senza effetti sulla crescita di lungo periodo, ciò implicherebbe che l'infrastruttura ha mancato di attivare a livello locale quegli effetti di moltiplicatore dal lato della domanda / aumento della produttività dal lato dell'offerta che dovrebbero essere alla base della scelta di investire in infrastrutture. Comprendere tali canali consente di selezionare in maniera più efficiente, dato il vincolo di risorse, le opere cui dare priorità rispetto ad altre.

In aggiunta, anche ipotizzando di avere identificato i canali economici attraverso i quali una rete di trasporto è stata in grado di generare sviluppo di lungo periodo a livello locale, occorre chiedersi se ed in che misura tali canali restino rilevanti in un contesto in cui il contributo alla crescita economica nei paesi avanzati è sempre più legato a produzioni dematerializzate legate al settore dei servizi. Peraltro anche in quei paesi, come l'Italia, in cui la crescita è maggiormente legata alla produzione industriale, e dunque in linea di principio esiste un ruolo rilevante per le reti di trasporto, l'organizzazione della produzione negli ultimi due decenni è profondamente cambiata, con la frammentazione internazionale della produzione e l'emergere delle catene globali del valore.

Carlo Altomonte è Senior Associate Research Fellow all'ISPI, Professore Associato di Politica economica europea, all'Università Bocconi di Milano



Dematerializzazione e frammentazione internazionale impongono dunque un ripensamento dei canali attraverso i quali le reti di trasporto possono avere un impatto sulla crescita, portando verosimilmente a scelte diverse in termini di modalità di sviluppo delle stesse reti rispetto al passato.

Infine un ulteriore vincolo emerso negli ultimi anni è quello ambientale, per cui anche immaginando di poter identificare, dati gli sviluppi in precedenza discussi, la migliore scelta infrastrutturale possibile in termini di crescita economica in senso stretto, la stessa deve essere conciliata con le più generali esigenze di benessere nel lungo periodo.

Alla luce di quanto sopra, uno degli sviluppi chiave delle reti di trasporto a livello globale negli ultimi decenni è stato, da un lato, la creazione di infrastrutture di trasporto ferroviario ad alta capacità ed alta velocità (in ragione in particolare dei loro benefici ambientali), e dall'altro l'emergere di porti marittimi adatti a movimentare il traffico merci delle grandi navi container.

Con riguardo a quest'ultimo punto, gli effetti positivi in termini di maggiore produttività nella movimentazione delle merci indotti dalla adozione dei container sono noti. Tali effetti attivano poi un indotto a livello di attività economica locale che ha effetti positivi per la crescita. In particolare recenti studi economici hanno mostrato, attraverso un'attenta valutazione del nesso di causalità, come le aree situate vicino ai porti container siano cresciute in media del 70 per cento in più tra il 1950 al 2010 rispetto ad aree con caratteristiche simili ma che non hanno beneficiato della presenza di questo tipo di infrastruttura.

Meno nota, tuttavia, è la constatazione che a partire dalla seconda metà degli anni 90 una serie di sviluppi tecnologici, uniti al crescere della domanda mondiale, hanno portato la dimensione massima delle navi portacontainer a triplicare, da circa 5.000 a 15.500 TEU (l'unità di misura di trasporto delle navi, pari ad un container di dimensioni standard). Questo ha consen-

tito risparmi importanti, nell'ordine di oltre il 40% per TEU trasportato (da circa 700 a 400 dollari), oltre ad un minore impatto ambientale data la maggiore efficienza energetica delle grandi navi.

Le nuove grandi navi sono state ampiamente adottate dalle principali compagnie di navigazione a livello globale. Di conseguenza, il commercio attraverso container è diventata la modalità di trasporto marittimo a più rapida crescita nell'ultimo decennio, coprendo ormai oltre il 40% del volume del commercio globale.

Tuttavia questo shock di trasporto ha influenzato i paesi in modo asimmetrico, a seconda della presenza o meno di porti con acque profonde (DWP), cioè porti con profondità pari ad almeno 16 metri. In effetti, le nuove grandi navi container hanno un pescaggio maggiore, e dunque possono fisicamente usufruire solo di porti profondi, distribuiti in modo non uniforme tra i paesi. Alla luce di ciò, in un tempo relativamente breve un gruppo ristretto di paesi dotati ex-ante di porti con acque profonde è diventato sempre più centrale per il commercio globale.

Approfittando di questa asimmetria per una attenta valutazione del nesso di causalità, è possibile dimostrare che la presenza di un porto profondo ogni mille chilometri di costa induce in media un aumento del commercio internazionale nel paese considerato pari a circa il 17%. E poiché il commercio internazionale a sua volta genera PIL (un punto di export in più genera in media 0,3-0,5 punti di PIL pro-capite), ecco anche stabilito il canale attraverso il quale una specifica tipologia di infrastruttura di trasporto può generare in maniera sostenibile crescita economica.

Non è del resto un caso se negli ultimi dieci anni la creazione di grandi infrastrutture portuali sia stata sia al centro delle azioni di sviluppo di numerosi governi, che materia di



fatto di politica estera. A partire dal 2010 tutti i principali porti della costa Est degli Stati Uniti sono stati oggetto di lavori di dragaggio e ampliamento, per consentire loro di accogliere le maggiori navi container (che fino a quell'anno potevano essere servite solo dai porti della costa Ovest). Le chiuse del Canale di Panama sono state ampliate a fine 2016 con lo stesso scopo, e numerosi paesi emergenti negli ultimi anni hanno eseguito lavori simili di ammodernamento delle proprie infrastrutture portuali.

In termini di politica estera, la centralità dei grandi porti è sottolineata dalla strategia cinese della Belt and Road Initiative: dal punto di vista marittimo la Cina punta a creare una catena di grandi porti dalla sua costa orientale fino all'Europa, passando per la Malaysia, Ceylon, Tanzania e Kenya, il nuovo (non a caso ampliato) canale di Suez, il porto del Pireo in Grecia (già di proprietà cinese), fino ad arrivare a Trieste in Italia (quest'ultimo un porto naturalmente profondo, recentemente dotatosi di un moderno terminal adatto a gestire le grandi navi container).

Se la creazione di grandi porti è una condizione necessaria per attivare crescita economica attraverso il canale delle infrastrutture di trasporto (e l'Italia, oltre al ruolo di Trieste, ha già attivi in questo ambito Genova e Gioia Tauro, e si sta attivando il

terminal di Savona-Vado Ligure), la parola chiave per rendere la presenza di tale infrastruttura anche una condizione sufficiente per la crescita è tuttavia inter-modalità, unita alla capacità di valorizzare l'indotto locale per attivare attività a valore aggiunto ulteriore rispetto al semplice trans-shipment. Per massimizzare le potenzialità in termini di crescita economica offerte da tali infrastrutture, occorre dunque connettere le stesse con il territorio circostante, e con il resto del Continente, attraverso adeguati collegamenti terrestri, tendenzialmente di natura ferroviaria (alla luce dei vincoli in precedenza enucleati).

Per l'Italia questo è particolarmente rilevante alla luce delle incertezze materializzatesi recentemente sullo sviluppo di alcune di queste opere, in particolare il Terzo Valico ferroviario tra Liguria e Nord Europa, che rappresenta la condizione necessaria per cogliere appieno le potenzialità offerte dallo sviluppo portuale ligure. Situazione simile evidentemente esiste anche per Trieste, che ha la possibilità di costituire un volano di crescita significativo per il Nord-Est nella misura in cui il porto è collegato all'Europa Centro-Orientale attraverso il valico ferroviario del Brennero. Ma per fortuna quello esiste già, o no?



MOBILITÀ SOSTENIBILE PER LE CITTÀ DEL FUTURO

SALINI IMPREGILO

Ogni ora 79 nuovi abitanti vengono registrati all'anagrafe di Delhi, 53 a Shanghai, 51 a Mumbai, 22 a Città del Messico, 10 a New York e 9 a Londra. A dirlo è il World Urbanization Prospects, un rapporto realizzato dalle Nazioni Unite che fotografa il boom demografico nelle grandi città.

I numeri lo confermano: il futuro sarà delle megacities, sconfinati centri urbani come Lagos, in Africa, che in una manciata di anni è passata da 200.000 a 20 milioni di abitanti.

Un cambiamento epocale perché impone non solo di riscrivere i modelli di coesistenza tra gli individui, ma richiama urbanisti, architetti e ingegneri a progettare un nuovo modello di mobilità che sia lontano anni luce da quella tradizionale e sappia interpretare i bisogni di milioni di persone che vivono e lavorano in spazi relativamente circoscritti.

Questa è la grande sfida per i player globali delle costruzioni, chiamati a offrire soluzioni inedite per una mobilità che sia in grado di ridurre le distanze, abbattere il congestionamento, e come conseguenza ultima imporre un modello di sviluppo sostenibile, quindi capace di contrastare l'inquinamento e migliorare la vita delle persone. Soluzioni di questo genere vengono oggi adottate in alcune delle città più vitali al mondo con l'obiettivo di contenere al massimo l'utilizzo delle automobili indirizzando le abitudini dei cittadini verso il trasporto su ferro.

Il governo australiano ha lanciato il progetto Sydney Metro, che prevede la costruzione di tre nuove linee metropolitane, lunghe 66 chilometri e una capacità di trasporto pari a 40.000 passeggeri all'ora, quasi il doppio rispetto a quella attuale. Il Regno saudita sta investendo oltre 20 miliardi di dollari per la costruzione di una rete composta da sei linee metropolitane che correranno per 176 chilometri nel sottosuolo di Riyadh. Si tratta del più grande progetto di mobilità attualmente in via di realizzazione al mondo, al quale Salini Impregilo partecipa realizzando una delle sei linee che serviranno proprio a rispon-



dere ai bisogni di una città destinata a crescere nei prossimi anni, con una popolazione che passerà dai 5,7 milioni di oggi a 8,3 milioni nel 2030. In Europa, due grandi capitali come Parigi e Londra stanno investendo decine di miliardi di euro nella costruzione di nuove linee che colleghino il centro con le periferie, accorciando così le distanze nelle aree urbane.

L'impatto è enorme, non solo sull'ambiente e la qualità della vita, ma anche sullo sviluppo economico. Uno studio commissionato da Siemens AG e condotto da una società di consulenza londinese calcola che se tutte le città del mondo con oltre 750mila abitanti facessero investimenti sufficienti per aderire agli standard più elevati in termini di trasporto metropolitano, il beneficio economico che ne trarrebbero sarebbe pari a 800 miliardi di dollari all'anno. Per fare qualche esempio, Tokyo aumenterebbe la ricchezza prodotta di 15,4 miliardi di dollari l'anno, Mosca di 14,1 miliardi, Londra di 11,9, Parigi di 10,6 e New York di 9,8.

Questi esempi confermano come l'adozione di un modello di trasporto urbano costruito intorno al trasporto su ferro abbia, oltre 150 anni dopo l'apertura del primo tratto di metro a Londra, ancora caratteristiche del tutto innovative, amplificate dalla tecnologia messa al servizio del settore.

Il futuro è quello delle metropolitane driverless, dove l'affidamento alla robotica non riguarda solo l'assenza del conducente,

ma comprende la gestione con dispositivi tecnologici dell'intera vita del treno. L'International Association of Public Transport censisce attualmente 77 linee driverless in tutto il mondo, di cui 21 in Europa, prevedendo che nel 2025 i chilometri coperti dalle linee automatizzate arriveranno a 1.800.

Un contributo determinante allo sviluppo del settore arriverà sicuramente da Cityringen, l'anello metropolitano che correrà per 17,4 chilometri intorno a Copenhagen. Realizzata da Salini Impregilo, l'opera interpreta alla perfezione la filosofia di una mobilità sostenibile dove il mezzo pubblico è messo al servizio dei cittadini. Una volta terminata, la metropolitana sarà infatti in grado di trasportare 72 milioni di passeggeri ogni anno, abbattendo così l'uso dell'automobile in una città dove già oggi il 62% degli abitanti si muove in bicicletta. Uno strumento incredibile nelle mani del sindaco Frank Jensen che in più occasioni ha ribadito l'obiettivo di trasformare entro il 2025 la capitale danese nella prima città carbon neutral al mondo.

Se il sogno di ridurre a zero le emissioni nocive nell'atmosfera si realizzerà sarà anche grazie a Cityringen, un'opera unica che fa da battistrada alla nascita di un modello di sviluppo condiviso che possa inquadrare il boom delle megacities all'interno di valori e principi sostenibili.



INFRASTRUTTURE, LO "STRUMENTO" PREFERITO DELLA GEOPOLITICA CINESE

ALESSIA AMIGHINI

ISPI E UNIVERSITÀ DEL PIEMONTE ORIENTALE

Il segno indubbiamente più evidente del nuovo corso cinese nell'era di Xi è il ricorso più frequente e diffuso alla politica economica al di fuori dei confini nazionali. Non soltanto attraverso la politica commerciale e la politica degli investimenti diretti all'estero, che hanno reso la Cina una potenza economica e mercantile. Il suo strumento geo-economico più innovativo è la politica di costruzione e finanziamento di infrastrutture. Nell'epoca che è stata efficacemente definita da Parag Khanna l'"era delle alleanze infrastrutturali", non contano soltanto le infrastrutture fisiche, ma anche, a pieno titolo e con pari importanza, quelle digitali e istituzionali. L'obiettivo ultimo è diventare leader di una nuova fase di globalizzazione, nuova potenza economica a fianco di Stati Uniti ed Europa, i vecchi fautori della globalizzazione, e allo stesso tempo interlocutore e partner principale dei paesi emergenti così come di quelli ancora in povertà.

Le infrastrutture fisiche – reti di produzione, logistica e trasporto – sono un elemento chiave in questo disegno e la Cina, traendo ispirazione iniziale dall'esperienza delle economie più avanzate dell'Asia orientale, è oggi all'avanguardia nel loro utilizzo. Ma le ambizioni della Cina si estendono al mondo virtuale, dove stanno spingendo un'agenda della sovranità informatica, sfidando il modello aperto e multilaterale per la governance di Internet difeso dagli Stati Uniti, per consentire ai governi nazionali di controllare i flussi di dati e controllare Internet all'interno delle loro giurisdizioni. E la leadership cinese sta rafforzando sempre più il suo controllo sui fornitori di Internet e tecnologia. Con la più grande comunità di cittadini della rete (quasi 700 milioni di cittadini cinesi ora usano internet regolarmente, circa 600 milioni attraverso i dispositivi mobili), la Cina ha un peso relativamente maggiore di quello di qualunque altro paese. Inoltre, mentre Pechino rimane un attore attivo all'interno delle istituzioni internazionali esistenti, promuove e finanzia anche strutture parallele come l'AIIB e la

Alessia Amighini è Co-Head dell'Asia Centre dell'ISPI. È Professore Associato di Economia presso il Dipartimento di Studi Economici e Aziendali (DiSEI) all'Università del Piemonte Orientale (Novara), e Professore a contratto di Economia Internazionale presso l'Università Cattolica di Milano



SCO. L'obiettivo generale di questi sforzi è una maggiore autonomia, principalmente dagli Stati Uniti, e un'espansione della sfera di influenza cinese in Asia e oltre.

L'iniziativa Belt and Road non è volta solo a collegare fisicamente la Cina alle città di tutta l'Europa e l'Asia, da Bangkok fino a Budapest, da Jakarta fino a Londra, e a sviluppare la costa eurasiatica. Gli obiettivi ultimi sono esportare la sovracapacità produttiva della Cina, ampliare il suo accesso alle materie prime e ai mercati di esportazione, espandere l'area di circolazione del renminbi, aumentare il peso finanziario e istituzionale della Cina in un numero crescente di regioni, incluse Africa e America Latina. Infine, costruire un contrappeso asiatico al potere delle istituzioni multilaterali nate dal Washington consensus. Ben oltre i progetti di logistica e trasporti, le nuove vie della seta sono la trama e l'ordito di tutta la diplomazia cinese. Poiché le infrastrutture fisiche, digitali e istituzionali rappresentano al contempo, rispettivamente, lo scheletro, la circolazione e l'alimentazione dell'economia globale, la Cina si appresta a diventare un leader nella governance dell'economia globale, dal momento che si prefigge di controllarne ambiti sempre più ampi.

Di conseguenza, l'approccio cinese all'integrazione regionale differisce dal regionalismo in stile ASEAN o UE. Invece di utilizzare i trattati multilaterali per liberalizzare i mercati, la Cina promette prosperità collegando i paesi alla sua continua crescita attraverso infrastrutture fisiche come ferrovie, autostrade, porti, oleodotti, parchi industriali, servizi doganali di frontiera e zone economiche e commerciali speciali; infrastrutture virtuali

come reti di pagamenti e di connettività virtuale; infrastrutture istituzionali come finanza per lo sviluppo, accordi commerciali e di investimento bilaterali e forum regionali di cooperazione, come nel caso dell'iniziativa 16+1. Questo approccio non solo non apre i mercati in modo non preferenziale, ma crea dipendenza economica, finanziaria e di fatto politica dalla Cina.

Sebbene lo spirito sia idealmente inclusivo e tendenzialmente cooperativo, la Cina non sta costruendo e finanziando tutte queste nuove infrastrutture per essere percepita come generosa, ma per accedere alle materie prime e portarle a casa per le sue industrie manifatturiere ed edilizie, per utilizzare le zone economiche speciali dove avviene lo smistamento e la lavorazione delle esportazioni vicino ai principali mercati per accrescere il suo fatturato, per gestire lo spazio virtuale di attività di milioni di individui, per raccogliere i dati di milioni di consumatori, per diventare creditore di un numero crescente di paesi a garanzia di un atteggiamento cooperativo nelle decisioni multilaterali.

La Cina è stata maestra nel capire come inserirsi nell'economia e nelle istituzioni globali, dai quali dipende interamente la sua crescita, ma soprattutto ha capito che, dal momento in cui non può essere indipendente, la strategia migliore è rendere i propri partner più dipendenti di quanto essa stessa non lo sia. È questo obiettivo di aumentare l'interdipendenza reciproca in modo asimmetrico che ha reso la Cina di oggi estremamente influente, e al contempo relativamente poco influenzabile.



INFRASTRUTTURE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE: LA STRATEGIA DELLA BEI

BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI (BEI)

La Banca Europea degli Investimenti (BEI) è l'organo dell'Unione Europea incaricato di sostenere lo sviluppo economico dei Paesi Membri e di migliorare la vita dei cittadini dell'Unione. Da 60 anni la Banca opera autonomamente sul mercato dei capitali, prendendo a prestito denaro per poi reinvestirlo in progetti che contribuiscano al bene comune. La Banca è controllata dagli Stati Membri dell'UE e, con il suo portafoglio prestiti di oltre € 565 miliardi, è la banca multilaterale più grande al mondo. La sua attività è focalizzata primariamente sul sostegno all'innovazione, sullo sviluppo di piccole e medie imprese, sulla realizzazione di infrastrutture, e su progetti che rispettano l'ambiente e contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi sul clima. Fra questi, le infrastrutture rappresentano un ambito chiave di intervento della Banca in quanto esse costituiscono la struttura portante delle attività economiche e della vita delle persone – dalle reti di produzione e fornitura di energia, agli impianti per l'uso sostenibile delle risorse idriche, a vie e mezzi di trasporto efficienti e rispettosi dell'ambiente.

L'attività della Banca si espande anche oltre i confini dell'Unione Europea, sulla base di specifici mandati definiti dalla Commissione Europea e dagli Stati Membri: solo nel 2017, oltre € 7.5 miliardi di prestiti sono stati sottoscritti per progetti in paesi non-UE, con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo economico e sociale dei paesi più poveri, nonché la convergenza dei paesi emergenti o limitrofi verso tenori e standard di vita europei. Il contributo alla realizzazione dei progetti si concretizza tramite investimenti di capitale proprio (lending) o di terzi (blending), nonché tramite l'assistenza alla definizione, preparazione, e realizzazione del progetto stesso (advising), qualora necessario.

Il quadro di riferimento che guida l'attività è rappresentato dalle politiche adottate a livello europeo, per realizzare le quali la BEI opera in coordinazione con la Commissione Europea e in stretto contatto con i governi dei Paesi Membri. Sulla base delle politiche e regole dell'Unione, la Banca definisce e aggiorna



regolarmente delle regole e linee guida proprie per orientare la propria attività, al fine di massimizzare i benefici che i propri investimenti apportano alla popolazione, e in modo tale da intervenire laddove i meccanismi di mercato non portino autonomamente alla realizzazione di progetti fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi dell'Unione.

In tema di infrastrutture, la Banca si è posta l'obiettivo di finanziare progetti che contribuiscano a uno sviluppo economico e sociale sostenibile, all'uso efficiente delle risorse, nel rispetto dell'ambiente e del clima. Tali obiettivi generali si traducono in dettagliate linee guida settoriali che la Banca applica nella selezione e valutazione dei progetti.

Nel settore dell'energia, le linee guida si concretizzano nel sostegno alla transizione energetica verso un futuro senza emissioni di anidride carbonica, tramite investimenti in efficienza energetica e in fonti di energia rinnovabili. Ciò implica, di riflesso, investimenti volti a sviluppare e adattare le reti di trasporto e distribuzione di energia, al fine duplice di favorire l'integrazione delle rinnovabili e, allo stesso tempo, di aumentare la sicurezza e la competitività degli approvvigionamenti energetici stessi.

Nel settore dei trasporti, anch'esso fondamentale per la vita dei cittadini e per le attività economiche, la Banca è impegnata su due fronti principali: da un lato, nella creazione di infrastrutture

che rendano i trasporti più efficienti, di qualità elevata, e competitivi, così da soddisfare al meglio i bisogni di mobilità di imprese e persone, e le necessità strategiche di regioni e Paesi Membri. Dall'altro, nel sostegno allo sviluppo di mezzi di trasporto innovativi e a basso impatto ambientale – sia a livello locale che globale. Proprio per l'importanza chiave dei trasporti, la Banca è attiva in tutte le possibili declinazioni: dal traffico marittimo, all'aviazione, al trasporto di mezzi o persone sia su gomma che su rotaia; così come dalla ricerca e sviluppo di nuove tecnologie, al contributo all'adozioni di mezzi di trasporto a basse emissioni, allo sviluppo di mobilità sostenibile urbana.

I bisogni dei cittadini si traducono anche in servizi territoriali e sanitari di qualità, nella disponibilità di alloggi efficienti e a prezzi accessibili, in strutture educative appropriate e di livello, nella certezza di poter far fronte ad avversità climatiche e terremoti tramite infrastrutture adatte – o tramite supporto alla ricostruzione. La Banca è impegnata in tutti questi e molti altri ambiti per migliorare la vita delle persone, per contribuire allo sviluppo e all'integrazione sociale, e per offrire la possibilità a tutti di poter usufruire in modo sostenibile di risorse ambientali, agricole, e idriche di qualità.

Le sfide per il futuro sono molteplici e richiedono centinaia di miliardi di investimenti. La BEI è pronta e attrezzata per aiutare l'Unione Europea e i suoi cittadini.



INTERVISTA A PARAG KHANNA: "LA CONNETTIVITÀ RIVOLUZIONERÀ LA GEOPOLITICA"

Nella visione di Parag Khanna, esperto di relazioni internazionali e autore del best-seller *Connectography. Mapping the Future of Global Civilization*, la connettività crea una realtà oltre la dimensione statale in quanto nella maggior parte del mondo si è passati da imperi integrati verticalmente a Stati interdipendenti orizzontalmente. Le mega-infrastrutture superano gli ostacoli naturali e quelli della geografia politica, e la loro mappatura rivela che l'era di organizzare il mondo secondo lo spazio politico (le modalità attraverso cui il globo è suddiviso dal punto di vista legalistico) sta cedendo il passo alla sua pianificazione in senso funzionalistico (come si utilizza lo spazio secondo l'utilità). I confini definiscono le divisioni attraverso la geografia politica; le infrastrutture ci informano sulle connessioni attraverso la geografia funzionale. E la geopolitica è profondamente influenzata dalla geografia funzionale: le vie di trasporto, le reti energetiche e le infrastrutture di internet sono i veicoli attraverso cui si proietta il potere e si esercita l'influenza.

COME SPIEGHEREBBE LA RILEVANZA DELLA CONNETTIVITÀ NEL MEDIO-LUNGO PERIODO?

La connettività è la forza più rivoluzionaria che si è palesata nella storia dell'uomo e il trend con maggior durata di lungo termine. L'utilizzo da parte dell'umanità di tutta la tecnologia disponibile per costruire connettività tra città, comunità e individui è semplicemente un fatto antropologico e centrale nella definizione dell'essere umano più del tribalismo, della costruzione di frontiere e muri, o altri strumenti di separazione. Ciò è particolarmente importante da ricordare in periodi storici come quello attuale, dove lo scenario mediatico e politico è dominato da discussioni sul protezionismo economico e sulla protezione dei confini. In realtà, a livello globale, sta accadendo il contrario. Si sta infatti assistendo ad un dispiegamento di connettività fisica di strade, ferrovie, reti elettriche, rotte aeree,

Parag Khanna esperto di Relazioni Internazionali, è autore di numerosi best-sellers

Traduzione dall'inglese di Alessandro Gili



cablaggi di internet a fibra ottica ad un livello mai raggiunto. Non abbiamo mai realizzato un grado così elevato di connettività e ad una velocità tale. Presto ogni singolo essere umano o famiglia avrà un telefono cellulare. La questione non è se saremo connessi, ma come useremo questa realtà e chi ne beneficerà.

QUALI SONO LE INFRASTRUTTURE DELLA CONNETTIVITÀ?

Quasi tutta la connettività ricade nelle categorie dei trasporti, dell'energia o delle comunicazioni. Si tratta anche dell'ordine in cui essi hanno acquisito preminenza nella storia umana: mobilità, elettricità e comunicazioni. Oggigiorno consideriamo difficile immaginare di non disporre di tutte e tre, così non penso a questa domanda in termini di un bilanciamento, quanto piuttosto alla necessità di potervi accedere a tutte come condizione imprescindibile per poter vivere una vita dignitosa. Alcune persone mi hanno chiesto: se esiste internet in un villaggio rurale, perché le persone si dovrebbero trasferire nelle città? La risposta è che gli individui si muovono verso le città non solo per usufruire di una connessione internet ad alta velocità ma per essere connesse ad altre persone, per salari più alti, per l'educazione, salute, per comprare e vendere beni, e così via. L'urbanizzazione è forse la più evidente materializzazione del nostro desiderio di essere connessi.

LEI PENSA CHE L'ASCESA DELLE REGIONI E LA CRESCITA DELLE CITTÀ GLOBALI - DUE EFFETTI DELLA CONNETTIVITÀ - PONGANO UN RISCHIO ALLA SOVRANITÀ NAZIONALE?

La sovranità non è un principio immutabile che serve quale fondamento dell'esistenza sociale umana in una prospettiva tale per cui le altre forze (quali la connettività) debbano essere

viste come un rischio per essa. Vorrei ribadire nuovamente: la connettività, e non la sovranità, è il principio organizzativo della specie umana. La sovranità esiste come freno o filtro per controllare l'utilizzo della connettività. E per tale scopo, la sovranità è assolutamente vitale. È responsabilità dei governi il determinare cosa dovrebbe e non dovrebbe essere in grado di circolare facilmente tra i confini degli Stati. Un buon modello di governance risiede nel raggiungimento di un bilanciamento corretto. Per esempio, le città detengono una considerevole autorità nel determinare le politiche economiche e migratorie statali e, generalmente, è auspicabile che i governi federali tengano in considerazione gli interessi delle loro città. La Brexit è un esempio lampante dell'opposto: gli elettori rurali hanno superato quelli urbani, e il risultato è stato una perdita per entrambi. Più generalmente, le città leader nel mondo stanno costituendo quella che io chiamo una rete di civilizzazione urbana globale. Non si tratta di un network privo di confini, ma di una piattaforma che permette di eseguire transazioni più o meno liberamente tra loro al fine di sfruttare le complementarità e i vantaggi comparati.

LA CONNETTIVITÀ PUÒ INCREMENTARE L'EFFICIENZA COMPLESSIVA ATTRAVERSO UNA RAFFORZATA COMPETIZIONE GLOBALE. LEI PENSA CHE CIÒ POSSA RITORCERSI CONTRO?

Il fatto che vi siano "perdenti" dal processo di capitalismo finanziario e del commercio internazionale non è da attribuire alla connettività – ma si tratta di una precisa responsabilità dei governi che non hanno adempiuto al loro compito di anticipare le perturbazioni agli schemi industriali e del mercato del lavoro esistenti, non modificando le loro politiche fiscali, di investimento, industriali ed educative in modo conseguente alla nuova realtà, e non disponendo di politiche attive di welfare redistributivo.