



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea  
magistrale

in LINGUE, ECONOMIE E ISTITUZIONI  
DELL'ASIA E DELL'AFRICA MEDITERRANEA

Tesi di Laurea

**Analisi dell'opinione pubblica taiwanese:  
tra Nuova via della seta e  
*New Southbound policy***

**Relatrice**

Ch. Prof.ssa Laura De Giorgi

**Correlatore**

Ch. Prof. Guido Samarani

**Laureanda**

Laura Stinga

Matricola 877248

**Anno Accademico**

2019 / 2020



## *Ringraziamenti*

Prima di procedere con la trattazione, vorrei dedicare questo spazio a tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione dell'elaborato e mi sono stati vicini in questo percorso di crescita personale.

In primis, un ringraziamento alla mia relatrice Laura De Giorgi per la Sua Professionalità e per il tempo dedicatomi nonostante il periodo di emergenza.

Un grazie sentito al Prof. Vittorio Torbianelli per l'aiuto, gli indispensabili consigli e la disponibilità mostratami anche a distanza di tempo.

Fondamentale alla redazione del progetto è stato inoltre il sostegno della Prof.ssa An Chen-Zhi 安陳芷 nella redazione e la somministrazione del questionario durante il periodo di studi alla National Tsing Hua University nella città di Hsinchu, Taiwan .

## 前言

目前亚洲是世界的经济中心，约占世界商品贸易的三分之一。位于这个大陆上的中国是世界上人口最多的国家之一，按照 GDP 计算它排名第二的经济体，几乎占亚洲 GDP 的一半。2013 年，现任国家主席习近平提出了一项重要的地缘政治举措，即“新丝绸之路”。习近平主席于 2013 年首先在哈萨克斯坦正式提出了这一倡议，9 月 7 日在哈萨克斯坦提出了“丝绸之路经济带”。随后，同年 10 月 3 日，习近平在印度尼西亚（雅加达）宣布了“21 世纪海上丝绸之路”。该项目的总投资应在 4 至 8 万亿美元之间；据估计，这是一个国家有史以来最大的外国投资，这一举措带来的影响是前所未有的。明确暗示汉代修建的古老丝绸之路，并表达了中国在亚洲的经济重要性，今天的“一带一路”倡议是为全球大部分经济提供基础设施融资的倡议也是中国政府的主要经济、外交和安全政策目标。“丝绸之路经济带”旨在重建和现代化与中亚和南亚的传统陆路连接，然后将中国与欧洲连接起来，而“21 世纪海上丝绸之路”的设计是为了更有效地连接和整合海上国家，特别是东南亚国家。除了该项目旨在实现的其他目标以外，例如通过在“一带一路”沿线国家扩大国外市场来解决产能过剩的问题，最重要的目标之一当然是通过促进与拥有这些资源的国家和与控制主要航运渠道的国家的关系来获得发展所需的必要资源。如果我们认为中国正面临着严重的能源依赖问题，并且一半以上的资源流经主要位于亚太地区的所谓“海上阻塞点”，那么最后一点尤为重要。海上通讯线（SLOC）穿过印度洋和南中国海，中国约 80% 的石油进口都通过这些海线。考虑到中国经济主要以出口为导向，中部国家的生存和繁荣越来越与海上贸易联系在一起。尽管中国是最大的港口国，其港口建设一直处于前沿并继续在全球范围内扩张，但上述现象（即海上贸易的扩张）必须被视为一种全球现象。只是想想，2017 年有超过 108 亿吨的货物，也就是说，世界贸易量的 81% 以上是在航运部门。预计这将在不久的将来进一步增长：在 2018 年至 2023 年之间，海上运输的年均增长率预计为 3.8%。海上城市，尤其是亚洲城市，是世界网络的新中心。对于大城市的诞生和发展而言，自然优势是一个很好的港口；即使一个城市可以成为全球性城市，必须满足的第二个条件是金融和法律服务提供商的存在。航运公司被这些行业所吸引，并且倾向于将自己定位在已获得一般海事政策和法规的城市中。正是由于这个原因，海洋经济已经成为习近平主席政治议程中的优先事项。实施“21 世纪海上丝绸之路”，是中国维护海洋权益，重申国际社会的世界强国地位的愿望的一部分。北京已经花费了数十亿美元来扩大和现代化港口网络，从而确保其海上通信线路的安全，并使其成为海上强国。它的全球港口财产围绕东部和南部沿海的主要贸易路线和海瓶颈延伸。鉴

于海上贸易对像中国这样的港口国的重要性，随着“一带一路”倡议的启动，投资主要集中在“21世纪海上丝绸之路”：中国的航运公司，其中一些是世界十大港口运营商之一（例如中国远洋运输（集团）总公司（COSCO）和中国远洋运输（集团）总公司）以及和记港口控股有限公司（HPH）是该计划的主要利益相关者。在过去的二十年中，亚洲港口，尤其是中国和东南亚港口，出现了惊人的增长，现在已成为世界上最高效，最具竞争力的港口。因此，东南亚港口已成为中国的目标之一：这些港口实际上是与中国港口联系最紧密的港口之一，2017年“21世纪海上丝绸之路”沿线的港口有157个位于该地区。该地区是世界上最有前途的新兴市场和最具战略意义的运输路线的所在地，因此是东亚地区最具影响力的参与者（例如中国，日本，美国和印度）的目标。另一个对这个地区有浓厚兴趣的国家是台湾岛：台湾是亚太地区中心的一个岛屿经济实体，其繁荣在很大程度上取决于海上贸易，特别是针对出口的海上贸易。该岛的海事部门发达，以船队总载重量衡量，被列为拥有船队的第11个国家，占世界船队总数的2.60%。台湾还拥有三大世界著名的航运公司：长荣海运股份有限公司（Evergreen Marine Corporation（EMC）），阳明海运股份有限公司（Yang Ming Marine Transport Corporation）和万海航运股份有限公司（Wan-Hai Lines）。就运输能力而言，EMC目前是世界第七大公司。台湾还拥有发达的海洋经济：世界上最著名的航运公司之一，长荣海运股份有限公司，是中国公司的重要竞争对手/同盟国（鉴于最近与中国中远集团建立了同盟）。台湾的经济严重依赖中国大陆：台湾公司（例如长荣海运股份有限公司）的命运因此与两个海峡之间的关系以及下一个世界政治局势密切相关。鉴于海事市场的日益集中，与中国航运公司进行合并或收购的可能性可能会为“常绿”公司打开大门。在过去的三十年中，台湾启动了一系列政策，以刺激经济增长并加强与亚太地区国家的关系。迄今为止，台湾已成为东南亚国家联盟（东盟）国家的第六个商业伙伴，仅次于中国大陆，日本，欧盟，美国和韩国。反过来，东盟则紧随美国和日本之后，成为台湾的第二大贸易伙伴，仅次于中国大陆。2016年9月5日，中华民国行政院（台湾政府行政院）提出了促进新南向政策（NSP）的计划：该政策旨在加强台湾与东南地区之间的双边关系通过积极促进包括教育和文化在内的人们之间的双边贸易，投资，技术合作和交流。鉴于总统不愿接受所谓的“九二共识”，这一政策的成败值得怀疑；尽管已经强调，国家安全方案与台湾对中国采取的政策没有联系，但实际上，与大陆的关系不可能影响这一政策的执行。两岸关系复杂，已经迫使台湾面临政治孤立，经济边缘化等困难。福尔摩沙面临的巨大挑战之一是排除了在亚太地区进行的区域一体化（通过东盟加一和东盟加三等协议）以及其他形式的双边和多边经济合作，例如区域全面经济伙伴关系 RCEP 和跨太平洋伙伴关系 CPTPP 的全面进步协议。因此，NSP

的目标之一是促进台湾参与这些协定，并消除台湾与那些承认“一个中国”原则而决定不与之建立正式关系的国家之间的政治障碍。该政策的另一个目的是通过增加与其他国家的贸易量来减少对中国的经济依赖。考虑到该地区对福尔摩沙的重要性，该岛必须增加在该地区的存在的选择基本上是三种：第一是参加新丝绸之路的中国倡议，第二是参加中国倡议，以及同时执行它的新南向政策项目；最后一个选择是，通过努力在亚洲经济一体化的日益加快的过程中占据一席之地，继续加强国内对“南方政策”政策的建议。后一种选择还可以包括与东亚最具影响力的行为者进行合作，后者又提出了加强与这些国家关系的战略：一些例子是“向东看”的政策，以及美国倡导的印度太平洋（自由和开放的印度太平洋战略 FOIPS）。

在台湾有望增加在该地区的存在的三种可能情况中，最有可能的是，台湾将继续寻求与东亚最具影响力的参与者合作的倡议。确实，鉴于台北还没有准备好接受中国的条件，台湾不太可能加入中国的倡议。台湾的国内政策是最影响台湾未来的因素之一，国际清算银行的成员身份也不例外。鉴于目前由 PPD 党领导的泛绿色联盟领导人，可以预见，在可预见的将来，台湾将无意参加“一带一路”的倡议，而中国也将邀请它加入该项目。因此，台湾的国内政策对台湾的命运有重大影响，每次大选都会产生重大影响，甚至可以重新设计两岸关系。本文旨在阐明台湾对中国项目的舆论，并了解这是否被视为干扰中华民国利益的威胁，而不是机会，以及台湾同行是否可以构成一个有效的机会。替代它。除了参考有关该主题的现有文献外，研究的第二部分采用定性方法：在对台湾北部新竹市的 100 名清华大学学生进行问卷调查后，得出的结果表明对中国项目的普遍不信任和比与印度和日本等其他国家的合作更大的支持。在问卷的第一部分，要求参与者回答有关台湾经济和政治的问题，而在第二部分中，分析了两项倡议：中国倡议（新丝绸之路）和台湾倡议（新南向政策）。问卷调查的结果并未用作科学依据，但已证明应该成为未来统治阶级的那部分人口的民意。因此，他们的观点可能暗示着福尔摩沙岛在不久的将来的潜在发展。本文的结构如下：引言之后，第一章介绍了新丝绸之路，特别关注海上丝绸之路，第二章定义了海上交通，海上城市的重要性以及对海上丝绸之路的重视。港口专注于亚洲港口的兴起，并分析了航运公司在中国项目和台湾岛现实中的关键作用。第三章也是最后一章概述了台湾的政治局势，新南向政策的竞争战略，福摩萨在中国项目中的地位以及台湾对国际清算银行和台湾在亚太地区的作用的舆论。。

本章还列出了调查中一些最重要的数据。附录后面附有以原始语言向受访者进行的问卷调查。

## Indice

<i>Introduzione</i> .....	10
<b>CAPITOLO 1</b>	
<b>La Nuova via della seta</b> .....	<b>16</b>
1.1 Istituzioni per la cooperazione monetaria e finanziaria.....	18
1.2 Teoria dell'ascesa/sviluppo pacifico .....	19
1.3 Integrazione economica globale: la strategia del “ <i>Going out</i> ” ( <i>Zǒu chūqù</i> 走出去). .....	24
1.4 Rilancio dell'economia: strategia del “ <i>Go West</i> ” ( <i>Xībù Dàkāifā</i> 西部大开发) ...	26
1.5 Strategia “testa di ponte” nelle regioni interne: la diplomazia periferica ( <i>Zhōubiān Wàijiāo</i> 周边外交) .....	28
1.6 La geografia dell'OBOR: da dove, per dove? .....	29
1.7 La Via della seta marittima del XXI secolo .....	34
1.8 La strategia dei <i>chockepoints</i> .....	37
1.9 La teoria del “ <i>Filo di perle</i> ”: la corsa alle basi .....	38
1.10 Ambizioni cinesi nell'Oceano Indiano.....	40
1.11 Linee di comunicazione marittime: problema della dipendenza energetica della Cina .....	41
1.12 L'Indo Pacifico .....	43
1.13 Posizione dell'India nella regione dell'Indo-pacifico .....	44
1.14 La politica indiana del “ <i>Look East</i> ” .....	46
1.15 Rapporti India-Cina .....	47
1.16 ASEAN: tra India e Cina .....	48
1.17 Ulteriori critiche mosse alla BRI: sfide affrontate dalla Cina per	

l'implementazione del progetto .....	49
--------------------------------------	----

## CAPITOLO 2

<b>Trasporto marittimo: le <i>shipping companies</i> .....</b>	<b>51</b>
2.1 Evoluzione nel settore marittimo: la containerizzazione .....	52
2.2 Settore marittimo globale: reti delle città globali .....	55
2.3 Porti: competizione in Asia orientale .....	59
2.4 Rotte commerciali .....	66
2.5 <i>Stakeholders</i> : le <i>shipping companies</i> .....	68
2.6 <i>Shipping companies</i> cinesi e operatori portuali .....	71
2.7 <i>Shipping companies</i> taiwanesi .....	76
2.8 Alleanze strategiche nell'ambito delle spedizioni di container .....	80

## CAPITOLO 3

<b>Taiwan nell'Asia- Pacifico: la strategia concorrenziale della <i>New Southbound policy</i> .....</b>	<b>84</b>
3.1 Relazioni bilaterali tra Cina e Taiwan: nazionalismo taiwanese .....	85
3.2 Politica interna taiwanese e il principio di “ Una sola Cina” .....	88
3.3 Accordi di libero scambio ed ECFA .....	92
3.4 Rapporti Taiwan- ASEAN .....	95
3.5 <i>New Southbound policy</i> ( <i>Xīn nán xiàng zhèngcè</i> 新南向政策) .....	98
3.6 La posizione di Taiwan nel progetto cinese .....	101
3.7 Opinione pubblica taiwanese riguardo la BRI .....	104
3.8 BRI vs NSP .....	106
3.9 Taiwan e i suoi possibili alleati .....	110

<b><i>Conclusioni</i> .....</b>	<b>115</b>
---------------------------------	------------



<b>Bibliografia</b> .....	<b>119</b>
---------------------------	------------

**Indice di immagini e tabelle**

Figura 1	Le nuove vie della seta .....	30
Figura 2	I sei corridoi economici .....	33
Figura 3	Volumi di transito giornalieri attraverso i chokepoints petroliferi mondiali .....	37
Figura 4	L'Oceano Indiano settentrionale, sistema strategico semi-chiuso .....	39
Figura 5	I più grandi porti per container del mondo nel 1985 e nel 2005 (gestiti dai TEU totali).....	57
Figura 6	Panoramica dei principali porti container in Asia orientale, 2001 (TEU e percentuale) .....	61
Figura 7	Quote di partecipazione di COSCO nei terminal dei porti europei e del Mediterraneo (1).....	72
Figura 8	Quote di partecipazione di COSCO nei terminal dei porti europei e del Mediterraneo (2).....	73
Figura 9	Investimenti all'estero degli operatori portuali cinesi lungo la Via della seta marittima nel 2017 .....	76
Figura 10	Nazionalismo taiwanese.....	87
Figura 11	Riunificazione con la Cina continentale .....	90
Figura 12	Percezione taiwanese riguardo l'iniziativa BRI.....	104
Figura 13	Probabili Paesi target per la collaborazione con Taiwan .....	114
Tabella 1	Top 50 porti container al mondo .....	63
Tabella 2	Volume di produzione dei porti container mondiali per regione nel periodo 2017–2018 (Unità equivalenti a 20 piedi e percentuale della variazione annuale).....	65
Tabella 3	Principali rotte commerciali (TEU spediti) , 2017 .....	68
Tabella 4	Cronologia delle conferenze e delle alleanze marittime .....	82
Tabella 5	Quote di capacità delle alleanze negli scambi est-ovest.....	83

<b>Appendice</b> .....	<b>132</b>
------------------------	------------

## INTRODUZIONE

Il baricentro economico globale (*Center of Economic Gravity*, CEG), è “una proiezione matematica del prodotto economico di tutto il mondo”. Secondo questo concetto, il baricentro mobile indica la posizione media dell'attività economica tra i continenti e le regioni ed è identificato sulla base dei PIL prodotti da ogni Paese sulla Terra. Per la maggior parte degli ultimi 2000 anni il CEG è stato localizzato nell'attuale Pakistan in base al PIL e alla sua posizione strategica tra Cina, India, Malesia, Giava, Arabia, Persia, Africa orientale ed Europa. Nel mondo pre-industrializzato la Cina e l'India rappresentavano oltre il 70% dell'economia mondiale : questo era in gran parte dovuto alle loro grandi popolazioni. Il centro rimase invariato dal 1 al 1000 d.C., finché dopo la rivoluzione industriale avvenuta nel 1800, la posizione del CEG si spostò verso nord-ovest in Europa. <sup>1</sup>

Questo passaggio rappresenta un importante spostamento nel peso della produzione economica mondiale e riflette l'esperienza economica globale del ventesimo secolo. Dopo il 1950 ci fu un ulteriore dislocamento indirizzato verso l'Oriente, come parte del movimento di decolonizzazione e dello spostamento dell'industria globale verso est. Da allora la Cina si è rapidamente posizionata in cima al motore dell'attività economica mondiale; nel 2010 il CEG era già immerso nel cuore eurasiatico, e continua verso una traiettoria sempre più sud-orientale. <sup>2</sup>

Con più della metà della popolazione globale, l'Asia è di nuovo il centro dell'economia. La regione attualmente rappresenta circa un terzo del commercio mondiale di merci ed è la casa dei due stati più popolosi al mondo (India e Cina) e della seconda economia più grande in base al PIL nominale, la Cina, che rappresenta inoltre quasi la metà del PIL asiatico.<sup>3</sup> Nel 2013 l'attuale presidente cinese Xi Jinping, propose un'importante iniziativa geopolitica conosciuta con il nome di “Nuova Via della seta “. Con un campo di applicazione che comprende più di 60 Paesi, il 65% della popolazione mondiale, il 30 % del PIL mondiale e il 25 % di tutte le merci e i servizi spediti in tutto il mondo, il progetto può svolgere un ruolo significativo nello spostamento del CEG nel suo punto di origine. L'investimento totale per questo progetto dovrebbe rientrare in una somma che va dai 4 agli 8

---

<sup>1</sup> Julien CHAISSE , Jędrzej GORSKY , *The Belt and Road Initiative. Law, Economics and Politics*, Leiden, Boston, 2018.

<sup>2</sup> Ibidem

<sup>3</sup> Tom MILLER, *China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*, Zed Books, London, 2017.

trilioni di dollari americani; stimato come il più grande investimento all'estero mai eseguito da un singolo Paese, l'impatto previsto da questa iniziativa è senza precedenti. <sup>4</sup>

Chiara allusione all'Antica via della seta costruita durante la dinastia Han (206 a.C. - 220 d.C) ed espressione dell'importanza economica della Cina in Asia, l'odierna “*Belt and road initiative*” (BRI) prevede la costruzione congiunta della “Cintura economica della Via della seta “ ( *Sīchóu zhī lù jīngjì dài* 丝绸之路经济带) e della “Via della seta marittima del XXI secolo” ( *21 Shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù* 21 世纪海上丝绸之路 ). Mentre la cintura economica mira a ristabilire e modernizzare i tradizionali collegamenti terrestri con l'Asia centrale e meridionale collegando poi la Cina all'Europa, la Via marittima è stata progettata per collegare e integrare più efficacemente gli stati marittimi, in particolare quelli del Sud-est asiatico. <sup>5</sup>

Con la BRI, la Cina vuole raggiungere almeno cinque obiettivi: in primo luogo, vuole risolvere il problema della sovraccapacità espandendo il mercato estero nei Paesi lungo la “*One Belt One Road*” (OBOR). In secondo luogo, vuole consolidare la sua sicurezza strategica bilanciando i gradi di sviluppo tra le regioni costiere sudorientali e quelle interne nordoccidentali. In terzo luogo, vuole aggiornare le proprie industrie caratterizzate da alta intensità di manodopera trasformandole in industrie con un alto livello di tecnologia, implementando standard avanzati di infrastrutture come i sistemi ferroviari ad alta velocità e sistemi di alimentazione elettronica, promuovendo la loro adozione nei Paesi in via di sviluppo che partecipano all' OBOR. In quarto luogo, vuole accrescere il proprio ruolo leader nei Paesi in via di sviluppo avviando una cooperazione internazionale e stimolando la costruzione di infrastrutture base che possano facilitare la crescita economica. In quinto luogo, la Cina vuole procurarsi risorse indispensabili per lo sviluppo facilitando le sue relazioni con i Paesi che dispongono di tali risorse e quelli che controllano i maggiori canali di spedizione. <sup>6</sup>

Questo ultimo punto è di particolare importanza se si pensa che la Cina sta affrontando un grave problema di dipendenza energetica e che più della metà delle risorse passa attraverso i cosiddetti “*chockepoints*” marittimi localizzati principalmente nella zona dell'Asia-Pacifico. Sempre in questa regione, più precisamente nell'Oceano Indiano e nel Mar Cinese Meridionale, passano le *sea lines of communication* (SLOC), lungo le quali transitano circa l'80% delle importazioni di petrolio della

---

<sup>4</sup> CHAISSE , GORSKY, *The Belt and Road Initiative...*,cit, p.62.

<sup>5</sup> Mark BEESON, “Goeconomics with Chinese characteristics: the BRI and China’s evolving grand strategy”, *Economic and Political Studies*, 6, 3, 2018, pp. 240-256.

<sup>6</sup> Chienwu HSUEH, “Taiwan's Perspective on China's "One Belt, One Road" Strategy”, *Journal of Contemporary East Asia Studies: China's "One Belt, One Road" Strategy and Asia*”, 5, 2, 2016,pp.37–60.

Cina. Tenendo conto che l'economia cinese è principalmente orientata alle esportazioni, la sopravvivenza e la prosperità del Paese di Mezzo sono sempre più legate al commercio marittimo. Questo non vale solo per la Cina, ma è un fenomeno globale data la dominanza del trasporto marittimo nel commercio mondiale: basti pensare che oltre 10,8 miliardi di tonnellate di merci (nel 2017), vale a dire oltre l'81% del volume degli scambi mondiali rientrano nel settore del trasporto marittimo. Questo è destinato a crescere ancora di più in un prossimo futuro: si prevede che tra il 2018 e il 2023, il tasso medio annuo di crescita del trasporto via mare sarà pari al 3,8%.<sup>7</sup> È per questo motivo che l'economia marittima è diventata una priorità dell'agenda politica del presidente Xi; l'implementazione della "Via della seta marittima del XXI secolo", si inquadra nella volontà da parte della Cina di salvaguardare i propri diritti e interessi marittimi e ribadire il proprio status di potenza mondiale agli occhi della comunità internazionale. Pechino ha speso miliardi per espandere e modernizzare la sua rete di porti, così da assicurare le sue linee di comunicazione marittime e affermarsi come potenza marittima. La sua proprietà portuale globale si estende intorno alle principali rotte commerciali e ai punti di strozzamento marittimo lungo le coste orientali e meridionali.<sup>8</sup>

La connettività infrastrutturale è uno dei punti chiave dell'iniziativa; i fondi del progetto sono stati indirizzati principalmente alla costruzione di porti, aeroporti, ferrovie e autostrade. Data l'importanza del commercio marittimo per un Paese portuale come la Cina, con il lancio della BRI gli investimenti si sono concentrati soprattutto lungo la Via della seta marittima: le *shipping companies* cinesi, alcune di queste annoverate tra i primi 10 operatori portuali mondiali (come la *China Ocean Shipping (Group) Company* (COSCO) (*Zhōngguó yuǎnyáng yùnnshū (jítuán) zǒng gōngsī* 中国远洋运输(集团)总公司) e l'*Hutchison Port Holdings* (HPH) (*Hé jì gǎngkǒu jítuán* 和記港口集團)), sono tra gli *stakeholders* principali dell'iniziativa. Negli ultimi due decenni i porti asiatici, in particolare quelli cinesi e quelli del Sud-est asiatico, hanno avuto un'ascesa sorprendente e ad oggi si posizionano come i porti più efficienti e competitivi al mondo.<sup>9</sup>

I porti del Sud-est asiatico sono anche quelli più collegati con i porti cinesi. Nel 2017 c'erano 157 porti lungo la nuova Via della seta marittima: con 35 porti, il Sud-est asiatico è l'area che mantiene

---

<sup>7</sup>Andrzej GRZELAKOWSKI, "Global Container Shipping Market Development and Its Impact on Mega Logistics System.", *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 13, 3, 2019, pp. 529-35.

<sup>8</sup>Harinder SINGH, Ram Prakash PRADHAN, "Taiwan, Hong Kong & Macau in China's infrastructure-diplomacy and the China Dream: Will the dominions fall?", *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 15,1,2019, pp.15–26.

<sup>9</sup>Liehui WANG, Yuanbo ZHENG, Cesar DUCRUET, Fan ZHANG, "Investment Strategy of Chinese Terminal Operators along the "21st-Century Maritime Silk Road", *Sustainability*, 11, 7, 2019, pp. 1-21.

il maggior collegamento strategico con la Cina. Sede dei più promettenti mercati emergenti e delle rotte marittime più strategiche al mondo<sup>10</sup>, questa regione è l'obiettivo degli attori più influenti in Asia orientale come la Cina, il Giappone, gli Stati Uniti e l'India. Un altro Paese fortemente interessato a questa zona è l'isola di Formosa: Taiwan è un'entità economica insulare al centro dell'Asia-Pacifico e la sua prosperità dipende fortemente dal commercio marittimo, specialmente quello indirizzato alle esportazioni.<sup>11</sup> L'isola ha un settore marittimo ben sviluppato ed è stata classificata come l'undicesimo Paese per la proprietà di flotta, misurata in termini di portata lorda delle navi, rappresentando il 2,60% della flotta mondiale totale.<sup>12</sup> Taiwan possiede inoltre tre importanti compagnie di navigazione famose in tutto il mondo: l'*Evegreen Marine Corporation* (EMC) (*Zhǎngróng hǎiyùn gǔfèn yǒuxiàn gōngsī* 長榮海運股份有限公司), la *Yang Ming Marine Transport Corporation* (*Yángmíng hǎiyùn gǔfèn yǒuxiàn gōngsī* 陽明海運股份有限公司) e la *Wan-Hai Lines* (*Wàn Hǎi Hángyùn Gǔfèn Yǒuxiàn Gōngsī* 萬海航運股份有限公司). L'EMC è attualmente la settima compagnia al mondo in termini di capacità di spedizioni.<sup>13</sup>

Negli ultimi tre decenni, Taiwan ha avviato una serie di politiche per stimolare la crescita economica e rafforzare le relazioni con i Paesi della regione dell'Asia-Pacifico. Ad oggi Taiwan è diventata il sesto partner commerciale dei Paesi dell'Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico (ASEAN), dietro Cina continentale, Giappone, Unione Europea, Stati Uniti e Corea. L'ASEAN, a sua volta, è diventato il secondo partner commerciale di Taiwan, subito dopo la Cina continentale, davanti agli Stati Uniti e al Giappone.<sup>14</sup> Con l'elezione della presidentessa Tsai Ing-wen nel 2016, è stata immediatamente avviata la *New southbound policy* (NSP) volta a rafforzare le complesse relazioni di Taiwan nel Sud-est asiatico. Tale iniziativa era stata già proposta dalle amministrazioni precedenti già a partire dal 1992, ma Tsai mira a portare avanti il progetto in un modo diverso e in misura maggiore rispetto ai suoi predecessori.<sup>15</sup> Dato che la presidentessa non è disposta ad accettare il cosiddetto "consenso del 1992", il successo di questa politica è in dubbio;

---

<sup>10</sup> Viet Linh DANG, Gi Tae YEO, "A Competitive Strategic Position Analysis of Major Container Ports in Southeast Asia.", *Asian Journal of Shipping and Logistics, Elsevier*, 33, 1, 2017, pp. 19-25.

<sup>11</sup> Ching-Chiao YANG, Peter B. MARLOW, Chin-Shan LU, "Assessing Resources, Logistics Service Capabilities, Innovation Capabilities and the Performance of Container Shipping Services in Taiwan.", *International Journal of Production Economics, Elsevier*, 122, 1, 2009, pp. 4-20.

<sup>12</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2019, UNCTAD/RMT/2019/, United Nations, New York. [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) (ultimo accesso 2 maggio 2020)

<sup>13</sup> Consultare il sito di Alphaliner all'indirizzo: <https://www.alphaliner.com/> (ultimo accesso 3 maggio 2020)

<sup>14</sup> Truong Quang HOAN, Dong Van CHUNG, Nguyen Huy HOANG, "Taiwan-ASEAN Trade Relations: Trade Structure and Trade in Value Added.", *China Report*, 55, 2, 2019, pp.102-124.

<sup>15</sup> Chii Torng LIEW, Tuck Cheong TANG, "New Go South Policy": Are Exports and Imports of Taiwan with ASEAN-10 Cointegrated?", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, 5, 1, 2019, pp.333-360.

anche se è stato enfatizzato che la NSP non è collegata alla politica adottata da Taiwan verso la Cina, nella pratica è impossibile che i rapporti con la terraferma non possano influire sull'implementazione di questa politica. Le complicate relazioni attraverso i due stretti hanno già costretto Taiwan ad affrontare difficoltà quali l'isolamento politico e l'emarginazione economica. Una delle sfide più grandi affrontate da Formosa è stata l'esclusione dall'integrazione regionale portata avanti nella regione dell'Asia-Pacifico (da accordi come ASEAN Plus One e ASEAN Plus Three) e da altre forme di cooperazione economica bilaterale e multilaterale come il Partenariato economico globale regionale (*Regional Comprehensive Economic Partnership* RCEP) e l'Accordo globale e progressivo per il partenariato trans-pacifico (*Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership* CPTPP). Uno degli obiettivi della NSP è quindi quello di facilitare la partecipazione di Taiwan a questi accordi e diminuire le barriere politiche esistenti tra l'isola e quei Paesi che, riconoscendo il principio di "Una sola Cina", hanno deciso di non intrattenere relazioni formali con Taiwan. Ulteriore scopo di questa politica è quello di ridurre la dipendenza economica dalla Cina, aumentando il volume degli scambi commerciali con altri Paesi. <sup>16</sup>

Data l'importanza rivestita da questa regione per Formosa, le opzioni che ha l'isola per accrescere la sua presenza in questa zona sono essenzialmente tre: la prima è prendere parte all'iniziativa cinese, la seconda è prendere parte all'iniziativa cinese e contemporaneamente portare avanti il suo progetto della NSP ; l'ultima opzione è quella di continuare a potenziare la proposta domestica della *go south policy* cercando di ritagliarsi un posto nel sempre più veloce processo di integrazione economica asiatica. Quest'ultima alternativa potrebbe inoltre comprendere una collaborazione con gli attori più influenti dell'Asia orientale, che stanno a loro volta proponendo le loro strategie per rafforzare i loro rapporti con questi Paesi: alcuni esempi sono la politica dell'"*Look East*" e quella dell'Indo-Pacifico (*Free and Open Indo-Pacific strategy* FOIPS) promossa dagli Stati Uniti.

Questa tesi si propone di far luce sull'opinione pubblica taiwanese riguardo al progetto cinese e di capire se questo sia visto più come una minaccia di interferenza negli interessi della Repubblica di Cina che come un'opportunità, e se la controparte taiwanese possa costituire una valida alternativa a esso. Oltre la consultazione della letteratura esistente a riguardo, la seconda parte della ricerca si avvale di un metodo di tipo qualitativo: dopo aver somministrato un questionario a 100 studenti della National Tsing Hua University nella città di Hsinchu nel nord di Taiwan, i risultati ottenuti fanno emergere una generale diffidenza nei confronti del progetto cinese e un maggior sostegno

---

<sup>16</sup> Samuel C. Y. KU, (2017) "Strategies of China's Expansion and Taiwan's Survival in Southeast Asia: A Comparative Perspective". Taiwan and China: Fitful Embrace, University of California Press, Oakland, California, pp. 249-280

rispetto alla collaborazione con altri Paesi come l'India e il Giappone. Nella prima parte del questionario è stato chiesto ai partecipanti di rispondere a domande riguardanti l'economia e la politica taiwanese, mentre nella seconda parte sono state analizzate le due iniziative quella cinese (Nuova via della seta) e quella taiwanese (*New Southbound Policy*). Gli esiti del questionario non sono stati utilizzati come evidenza scientifica, ma come testimonianza dell'opinione pubblica di quella parte di popolazione che dovrebbe essere la futura classe dirigente. La loro opinione potrebbe quindi suggerire potenziali sviluppi nel prossimo futuro dell'isola di Formosa.

La struttura dell'elaborato è la seguente: dopo l'introduzione, il primo capitolo descrive la Nuova via della seta con un'attenzione particolare alla via della seta marittima, il secondo capitolo definisce il trasporto marittimo, l'importanza delle città marittime e dei porti ponendo l'attenzione sull'ascesa dei porti asiatici e analizza le *shipping companies* come attori fondamentali nel progetto cinese e nella realtà insulare taiwanese. Il terzo e ultimo capitolo fornisce una panoramica sulla situazione politica di Taiwan, sulla strategia concorrenziale della *New Southbound Policy*, sulla posizione di Formosa nel progetto cinese e sull'opinione pubblica taiwanese riguardo la BRI e il ruolo di Taiwan nella regione dell'Asia-Pacifico. In questo capitolo sono riportati inoltre alcuni dei dati più significativi del sondaggio; segue un'appendice con il questionario somministrato ai rispondenti in lingua originale.

## CAPITOLO 1

### LA NUOVA VIA DELLA SETA

La “Belt and road initiative” (BRI) precedentemente etichettata con il nome “One Belt One Road “(OBOR)<sup>17</sup>, germogliò durante l’ultimo periodo del mandato del presidente Hu Jintao, quando nel 2012 furono piantati i primi semi per la reintegrazione economica dell’Eurasia con la creazione del Gruppo 16+1<sup>18</sup>, che aveva lo scopo di collegare la Cina con l’Europa centrale e orientale.<sup>19</sup>

Chiara allusione all’Antica via della seta costruita durante la dinastia Han (206 a.C. - 220 d.C) , che collegava la Cina con il Medio Oriente, permettendo a mercanti, pellegrini, mercenari e tecnologie di viaggiare tra Est e Ovest, il progetto OBOR è altrettanto ambizioso. Oggi a distanza di più di 2100 anni l’Antica Via della Seta, grazie alla quale l’Asia divenne l’epicentro delle prime ondate di globalizzazione, torna ad avere un ruolo centrale attraverso la BRI .

Il presidente Xi Jinping propose ufficialmente l’iniziativa nel 2013, prima a Kazakhstan , dove il 7 settembre propose la “Cintura economica della Via della seta “ ( *Sīchóu zhī lù jīngjì dài* 丝绸之路经济带). Successivamente il 3 ottobre dello stesso anno, in Indonesia (Giacarta) Xi annunciò la “Via della seta marittima del XXI secolo” ( *21 Shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù* 21世纪海上丝绸之路 ). Nel 2015 il governo cinese specificò altri punti chiave della BRI : questa divenne un piano d’azione che prevedeva la costruzione congiunta della “*Silk Road Economic Belt*” e della “*Twenty-first Century Maritime Silk Road*”. L’iniziativa OBOR fu poi presentata in modo più ordinato nel documento redatto congiuntamente dalla Commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme, il Ministero degli affari esteri e il Ministero del commercio il 28 marzo del 2015 intitolato "Visione e azioni sulla costruzione congiunta di una Cintura economica della Via della seta e di una Via della seta marittima del XXI secolo” ( *Tuīdòng gòng jiàn sīchóu zhī lù jīngjì dài hé 21 shìjì hǎishàng*

---

<sup>17</sup> Mentre in lingua cinese viene usato un unico termine Yīdài yīlù “一带一路” per denominare questa strategia, in lingua inglese così come in lingua italiana, sono stati usati più soprannomi intercambiabili tra loro, come BRI, OBOR, B&R , vedi Julien CHAISSE , Jędrzej GORSKY , *The Belt and Road Initiative. Law, Economics and Politics*, Leiden, Boston, 2018.

<sup>18</sup> Gruppo 16+1: modello di cooperazione economica proposto dalla Repubblica Popolare cinese che si pone come obiettivo l’intensificazione e l’espansione della collaborazione con 11 Stati membri dell’Unione europea e cinque Paesi chiave nella penisola Balcanica.

Consultare il sito del Ministero degli Affari Esteri della Repubblica di Lituania all’indirizzo: <https://www.mfa.gov.lv/en/> ( ultimo accesso 28 marzo 2020)

<sup>19</sup> CHAISSE , GORSKY , *The Belt and Road Initiative...*,cit, p.9.



*sīchóu zhī lù de yuànjǐng yǔ xíngdòng* 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动) .<sup>20</sup> Da questo momento l' OBOR inizia ad essere considerata ufficialmente come un elemento chiave della politica estera della Cina.

In occasione del 19° Congresso Nazionale del Partito nel 2017, il Partito Comunista Cinese (PCC) ha formalmente adottato la BRI sotto la sua Costituzione come parte di una risoluzione. Il progetto coinvolge almeno 68 paesi con un investimento atteso fino a 8 miliardi di dollari . Questo investimento è dedicato principalmente ad una vasta rete di infrastrutture di trasporto, energia e telecomunicazioni che collega Europa, Africa e Asia. È un'iniziativa di finanziamento delle infrastrutture per gran parte dell'economia globale che servirà anche i principali obiettivi economici, di politica estera e di sicurezza per il governo cinese. Il progetto è stato raffigurato come prevalentemente geopolitico.<sup>21</sup>

La costruzione di porti, aeroporti, ferrovie e autostrade nei Paesi che fanno parte dell'iniziativa è quindi uno degli scopi primari del governo cinese . Data l'importanza che riviste la connettività infrastrutturale, il progetto ha creato un'importante domanda nel settore dei trasporti e grandi opportunità per il mercato delle industrie che lavorano nel campo.<sup>22</sup>

Altro settore promettente è quello dell'energia. Considerando il problema della dipendenza energetica ( che sarà affrontato successivamente in questo capitolo), la Cina ha bisogno di esplorare nuove rotte terrestri e marittime per l'approvvigionamento di materie prime ed energia. Ciò implica non solo l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse energetiche in quelle aree, (come gas naturale, petrolio, carbone), ma anche la costruzione di infrastrutture come centrali elettriche e raffinerie. Anche in questo caso quindi le elevate richieste per la costruzione di questo tipo di strutture hanno portato a un significativo aumento della domanda .<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Zhōnghuá Rénmín Gònghéguó Shāngwùbù 中华人民共和国商务部(Ministero del Commercio della Repubblica popolare cinese), Tuīdòng gòng jiàn sīchóu zhī lù jīngjì dài hé 21 shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù de yuànjǐng yǔ xíngdòng 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动 ("Visione e azioni sulla costruzione congiunta di una cintura economica della via della seta e di una via della seta marittima del XXI secolo"), 2015, <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml> ( ultimo accesso 28 marzo 2020)

<sup>21</sup> John HURLEY, Scott MORRIS , Gailyn PORTELANCE , "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective" , *CGD Policy Paper*, Washington, DC: Center for Global Development, 2018.

<sup>22</sup> Julien CHAISSE, Mitsuo MATSUSHITA, " China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World Trade Normative and Strategic Implications " , *Journal of World Trade*, 51,1 ,2018, pp. 163–186.

<sup>23</sup> Erica DOWNS , *Mission Mostly Accomplished: China's Energy Trade and Investment Along the Silk Road Economic Belt*, Jamestown Found, 2015, <https://jamestown.org/program/mission-mostly-accomplished-chinas-energy-trade-and-investment-along-the-silk-road-economic-belt/>(ultimo accesso 13 marzo 2020).

Lo sviluppo delle *soft infrastructure* va di pari passo con quello delle *hard infrastructure* ed è considerato come parte integrante dell'iniziativa. La costruzione di infrastrutture è importante tanto quanto il rafforzamento degli scambi culturali e la cooperazione commerciale-finanziaria. L'implementazione della Nuova via della seta si inquadra nella volontà da parte della Cina della realizzazione del sogno cinese di rinnovamento della nazione (*Zhōngguómèng* 中国梦). Xi Jinping si pone l'obiettivo di fare della Cina una grande potenza globale entro il 2049 centenario della fondazione della Repubblica Popolare Cinese (RPC), passando attraverso una tappa intermedia nel 2021 centenario della fondazione del PCC .

### 1.1 ISITUTZIONI PER LA COOPERAZIONE MONETARIA E FINANZIARIA

Lo stesso anno della proposta del progetto della Nuova via della seta, iniziarono ad operare la Nuova banca di sviluppo (*New Development Bank NDB*) *Xīn kāifā yínháng* 新开发银行 e la Banca Asiatica d'investimento per le infrastrutture (*Asian Infrastructure Investment Bank AIIB*) *Yàzhōu jīchǔ shèshī tóuzī yínháng* 亚洲基础设施投资银行, create per sostenere finanziariamente progetti infrastrutturali, specialmente quelli legati alla BRI ; altro importante ente è il *Silk Road Fund* (*Sī lù jījīn* 丝路基金).<sup>24</sup>

Durante il quarto vertice di Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica (BRICS) a Nuova Delhi nel 2012, i leader di questi Paesi hanno preso in considerazione la possibilità di istituire una nuova banca per mobilitare risorse volte alla costruzione di infrastrutture e progetti di sviluppo sostenibili nei Paesi BRICS e in altri Paesi con economie emergenti. Durante il sesto vertice BRICS a Fortaleza nel 2014, i leader hanno firmato l'accordo che istituisce la NDB. A differenza di altri istituti finanziari multilaterali, tra cui l'AIIB, l'NDB è impegnata in un principio di uguaglianza tra tutti i suoi membri. L'esempio lampante è il capitale iniziale autorizzato di 100 miliardi di dollari americani: questo è stato equamente diviso tra i membri fondatori in capitale sottoscritto iniziale di 50 miliardi di dollari americani per Paese.<sup>25</sup>

L'AIIB è una banca multilaterale di sviluppo con la missione di migliorare i risultati sociali ed economici in Asia. Con sede a Pechino, le operazioni sono iniziate nel gennaio 2016 e attualmente sono stati approvati 102 membri in tutto il mondo. Investendo in infrastrutture sostenibili e in altri

---

<sup>24</sup> CHAISSE, MATSUSHITA, *China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World...*, cit, p. 176 .

<sup>25</sup> Consultare il sito della New Development Bank all'indirizzo: <https://www.ndb.int/> ( ultimo accesso 28 marzo 2020)

settori produttivi in Asia, questa banca si pone l'obiettivo di costruire un futuro migliore per le popolazioni dei Paesi firmatari.<sup>26</sup> A differenza della NDB, l'AIIB è stata una proposta del governo cinese, e il suo scopo iniziale era principalmente quello di soddisfare le necessità finanziaria dei progetti legati all'OBOR. L'AIIB è stata dotata di un capitale iniziale di 100 miliardi di dollari di cui la metà è stata erogata dalla Cina. Pechino è il principale azionista e ha quindi il diritto di veto sulle decisioni prese dalla banca, contrariamente alla NDB.<sup>27</sup>

Il *Silk Road Fund* è stato istituito il 29 dicembre 2014 con investimenti provenienti dall'agenzia amministrativa del *State Administration of Foreign Exchange* (SAFE) ( *Guójiā wàihuì guǎnlǐ jú* 国家外汇管理局), dal gruppo *China Investment Corporation* (CIC) ( *Zhōngguó tóuzī yǒuxiàn zérèn gōngsī* 中国投资有限责任公司), dalla banca *China Development Bank* (CDB) ( *Guójiā kāifā yínháng* 国家开发银行) e dalla banca *Export-Import Bank of China* (Chexim - China Exim Bank) ( *Zhōngguó jìnchūkǒu yínháng* 中国进出口银行). È un fondo di investimento di proprietà statale del governo cinese e ha un capitale totale di quaranta miliardi di dollari americani, soldi principalmente indirizzati a investimenti e supporto finanziario per la cooperazione economica e commerciale e la connettività nel quadro della Nuova via della seta.<sup>28</sup>

## 1.2 TEORIA DELL'ASCESA/ SVILUPPO PACIFICO

Durante il suo discorso<sup>29</sup> di lancio dell'iniziativa della "Cintura economica della Via della seta" con i Paesi dell'Asia centrale all'Università Nazarbayev in Kazakhstan, il presidente Xi Jinping dichiara che:

“La storia di oltre 2000 anni di scambi ha dimostrato che i Paesi con differenze di razza, credenze e *background* culturale possono assolutamente condividere la pace e lo sviluppo purché persistano nell'unità e nella fiducia reciproca, nell'uguaglianza, nel beneficio reciproco,

---

<sup>26</sup> Consultare il sito dell' AIIB all'indirizzo: <https://www.aiib.org/en/index.html> ( ultimo accesso 28 marzo2020)

<sup>27</sup> CHAISSE, MATSUSHITA, *China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World...*, cit, p. 171.

<sup>28</sup> Consultare il sito del Silk Road Fund all'indirizzo : <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html> ( ultimo accesso 28 marzo 2020)

<sup>29</sup> Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, *President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asia Countries*, 2013,

[https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh\\_665686/t1076334.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml) ( ultimo accesso 4 aprile 2020)

nella mutua tolleranza e nell' apprendimento reciproco, così come nella cooperazione e nei risultati vantaggiosi per entrambe le parti.”<sup>30</sup>

Continua il discorso evidenziando le priorità della politica estera cinese :

“Nel corso degli oltre 20 anni, l'antica Via della seta si sta riempiendo di nuova vitalità con il rapido sviluppo delle relazioni tra la Cina e i Paesi asiatici ed europei. È una priorità di politica estera per la Cina sviluppare relazioni amichevoli di cooperazione con i Paesi dell'Asia centrale. Speriamo di lavorare con i Paesi dell'Asia centrale per rafforzare incessantemente la fiducia reciproca, consolidare l'amicizia, rafforzare la cooperazione, in modo da promuovere lo sviluppo e la prosperità comuni e lavorare per la felicità e il benessere delle persone nei paesi regionali.”<sup>31</sup>

Altro documento che può essere preso in considerazione è quello redatto dalla *National Development and Reform Commission* ( NDRC) (*Zhōnghuá Rénmín Gònghéguó Guójiā Fāzhǎn hé Gǎigé Wěiyuánhùi* 中华人民共和国国家发展和改革委员会) e dalla *State Oceanic Administration* (SOA) (*Guójiā Hǎiyáng Jú* 国家海洋局) , intitolato “*Visione per la cooperazione marittima nell'ambito dell'iniziativa Belt and Road* “ (“Yīdài yīlù” jiànshè hǎishàng hézuò shèxiǎng “一带一路” 建设海上合作设想)<sup>32</sup> . Tra i principi menzionati nel documento appare quello riguardante lo “Sviluppo congiunto e condivisione dei benefici”:

“ Rispettiamo la volontà dei Paesi lungo la strada, teniamo conto degli interessi di tutte le parti e diamo gioco ai punti di forza comparativi di ciascuno. Pianificheremo insieme, svilupperemo insieme e condivideremo i frutti della cooperazione. Insieme, aiuteremo i Paesi in via di sviluppo a eliminare la povertà promuovendo una comunità di interessi condivisi.”<sup>33</sup>

“Cooperazione” (*Hézuò* 合作), “ sviluppo congiunto (*Gòngtóng fāzhǎn* 共同发展), “condivisione dei benefici” (*Lìyì fēnxiǎng* 利益分享), “ fiducia reciproca” (*Xiānghù xìnren* 相互信任) e “risultati

---

<sup>30</sup> Ibidem

<sup>31</sup> Ibidem

<sup>32</sup> Yīdài yīlù” jiànshè hǎishàng hézuò shèxiǎng 一带一路”建设海上合作设想 (Visione per la cooperazione marittima nell'ambito dell'iniziativa Belt and Road) , Zhōngguó yīdài yīlù wǎng, 2017 , <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201706/201706200152052.pdf> ( ultimo accesso 4 aprile 2020)

<sup>33</sup> Ibidem

vantaggiosi per entrambe le parti”(Hùlì gòng yíng 互利共赢), sono le parole chiave che il governo cinese decide di mettere in luce in ogni discorso e documento legato al progetto della Nuova via della seta. Questi termini non appaiono solo in relazione alla BRI, ma risultano essere i cardini della nuova politica estera cinese.

A partire dalle riforme di apertura del 1970, ma soprattutto a partire dagli anni novanta dopo i fatti di Tian'anmen del 1989, la Cina si era resa conto dell'esigenza di riabilitare la propria immagine a livello internazionale. Il peso della Cina negli affari internazionali è aumentato esponenzialmente, al passo con la sua economia in crescita: il culmine di questo percorso viene raggiunto con l'entrata della Cina nell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) nel 2001. Uno degli obiettivi principali diventa quindi quello di rimuovere l'idea che la comunità internazionale si era fatta del Paese di Mezzo, ovvero quella di vera e propria minaccia.

È per queste motivazioni che una delle caratteristiche della politica estera cinese diventa la cosiddetta “teoria dell'ascesa pacifica” ( Zhōngguó héping juéqǐ 中国和平崛起 ), introdotta per la prima volta da Zheng Bijian durante il Boao Forum per l'Asia (Bó'áo Yàzhōu Lùntán 博鳌亚洲论坛)<sup>34</sup> nel suo discorso intitolato "New Path for China's Peaceful Rise and the Future of Asia" .<sup>35</sup>

Dopo che nel 2003 il governo cinese aveva avanzato il concetto di “ ascesa pacifica” per far comprendere gli intenti pacifici della Cina, questo termine aveva comunque generato ulteriori dibattiti e scetticismi in parte a causa delle possibili implicazioni aggressive della parola "ascesa". È proprio per questo motivo che si decise di rivisitare il concetto con il termine "sviluppo pacifico" ( Héping fāzhǎn 和平发展) . Al Boao Forum del 2004, l'ex Segretario generale del PCC Hu Jintao, ha infatti deciso di utilizzare il termine "sviluppo pacifico" anziché "ascesa pacifica". L'Ufficio Informazioni del Consiglio di Stato , il 22 dicembre 2005, pubblica il libro bianco<sup>36</sup> “Percorso di

---

<sup>34</sup> Boao Forum per l'Asia (Bó'áo Yàzhōu Lùntán 博鳌亚洲论坛): con sede ad Hainan ( provincial della Cina meridionale) , il “Boao Forum for Asia” (BFA) è un'organizzazione internazionale avviata congiuntamente da 29 Stati membri. Lo scopo fondamentale di BFA è di promuovere l'integrazione economica in Asia . Consultare il sito del Boao Forum all'indirizzo: <http://english.boaoforum.org/en/index.html> (ultimo accesso 30 marzo 2020)

<sup>35</sup> JING Jing , “ Chinese and Western Interpretations of China's "Peaceful Development" Discourse: A Rule-Oriented Constructivist Perspective”, *Journal of China and International Relation*, 2,1, 2014, pp. 49-70

<sup>36</sup> Un libro bianco è un rapporto pubblicato ufficialmente dal [governo](#) o dal [parlamento](#) e prende il suo nome dalla copertina bianca che lo contraddistingue. Come documento ufficiale, rappresenta la posizione del governo , si concentra su [fatti chiari](#) e il suo scopo è quello dell'informazione . Da quando è stato pubblicato il primo libro bianco nel 1991, la Cina ha pubblicato più di 90 libri bianchi, riguardanti lo [stato di diritto](#) , i diritti umani, il controllo degli armamenti, la difesa nazionale, [questioni ambientali](#) ecc.

sviluppo pacifico della Cina” (*Zhōngguó de héping fāzhǎn dàolù* 中国的和平发展道路)<sup>37</sup>, dove il termine viene usato per la prima volta in modo ufficiale. La “Peaceful Development Road” delinea gli obiettivi della Cina per mirare ad una continua ascesa al potere e procedere contemporaneamente con lo sviluppo interno, perseguendo questi scopi pacificamente. In particolare, il piano è basato su cinque principi di “convivenza pacifica”:

- “Lo sviluppo pacifico è il mezzo inevitabile per la modernizzazione della Cina;”
- “Promuovere la pace e lo sviluppo nel mondo attraverso la crescita della Cina; “
- “Svilupparsi affidandosi sulla propria forza, le riforme e l’innovazione;”
- “Ricerca il mutuo vantaggio e sviluppo con gli altri Paesi;”
- “Costruire un mondo armonioso di pace sostenuta e prosperità comune.”<sup>38</sup>

Nel 2011 è stato pubblicato un ulteriore libro bianco sullo "Lo sviluppo pacifico della Cina" <sup>39</sup> e da allora il termine "ascesa pacifica" svanisce completamente dai discorsi e dai testi ufficiali . Nel marzo 2013, il presidente Xi Jinping e il premier Li Keqiang hanno confermato in diverse occasioni che la Cina si atterrà alla politica di "sviluppo pacifico". Un’ulteriore occasione ufficiale si presenta con la sessantottesima Assemblea generale delle Nazioni Unite nel 2013 quando il Ministro degli Esteri cinese Wang Yi ha confermato che la Cina seguirà la strada dello sviluppo pacifico . È quindi evidente che lo questo tema continuerà a definire la strategia della Cina sotto la nuova generazione della leadership.<sup>40</sup>

Dal libro bianco pubblicato nel dicembre dell’anno 2005 e da tutti i documenti ufficiali pubblicati negli anni successivi , il concetto che appare ricorrente è quindi la crescita nazionale che deve andare di pari passo con la pace internazionale. Dato che la BRI è un progetto legato alla politica estera, il legame con la teoria dello “sviluppo pacifico” risulta essenziale ai fini di costruire dei rapporti basati sulla fiducia reciproca, sulla pace e lo sviluppo.

---

<sup>37</sup> Zhōnghuá rénmin gònghéguó zhōngyāng rénmin zhèngfǔ 中华人民共和国中央人民政府 (Governo popolare centrale della Repubblica Popolare Cinese), Zhōngguó de héping fāzhǎn dàolù 中国的和平发展道路 (Percorso di sviluppo pacifico della Cina) , Xīnwén bàn wǎngzhàn, 2005, [http://www.gov.cn/zhengce/2005-12/22/content\\_2615756.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2005-12/22/content_2615756.htm) ( ultimo accesso 4 aprile 2020)

<sup>38</sup> Edwin F.DONALDSON, John P. GEIS, Scott E. CAINE, Blaine D. HOLT, Ralph A. SANDFRY . *Discord or “Harmonious Society”?: China in 2030* , Air University Press ,2011, pp. 47-70 .

<sup>39</sup> JING, *Chinese and Western...*, cit, p. 62.

<sup>40</sup> Ibidem

Altro principio direttamente collegato a quello dello sviluppo pacifico è il concetto di “società armoniosa” (*héxié shèhuì* 和谐社会). La costruzione di una società armoniosa è stato il tema centrale delle attività economiche, sociali e politiche della Cina dall'ottobre 2006, quando il Partito ha approvato un documento strategico intitolato "Risoluzione del Comitato centrale del Partito comunista cinese sulle principali questioni relative alla costruzione di una società armoniosa socialista". Questo tema è stato ribadito da Hu Jintao al diciassettesimo Congresso nazionale del PCC nell'ottobre 2007.<sup>41</sup>

La società armoniosa di Hu Jintao è uno sviluppo diretto della “società civile”( *wenming shehui* 文明社会) di Jiang Zemin che ha dominato le discussioni degli anni novanta. Si tratta di un tentativo di affrontare le forti disuguaglianze che sono sorte dalla riforma economica della Cina e che sono state riconosciute dall'inizio degli anni novanta.<sup>42</sup> Alla fine del mandato di Hu Jintao , il concetto di società armoniosa inizia ad allargarsi al regno della politica estera e il termine viene convertito con quello di “*harmonious world*” .<sup>43</sup>

Il concetto di armonia è incluso inoltre nel tredicesimo “Piano Quinquennale sullo Sviluppo Economico e Sociale Nazionale della Repubblica Popolare Cinese” (*Zhōnghuá rénmin gònghéguó guómín jīngjì hé shèhuì fāzhǎn dì shísān gè wǔ nián guīhuà* 中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划)<sup>44</sup>. Nella prima parte del documento dedicata al pensiero guida, agli obiettivi e allo sviluppo della filosofia, viene menzionata la costruzione di una “società moderatamente prospera “ (*Xiǎokāng shèhuì* 小康社会) . Comprendendo in modo accurato i profondi cambiamenti negli ambienti nazionali e internazionali , adattandosi proattivamente e promuovendo uno sviluppo innovativo, coordinato, verde, aperto e condiviso, la Cina si pone l’obiettivo di costruire una società moderatamente prospera sotto tutti gli aspetti.

---

<sup>41</sup> Gerda WIELANDER , “Beyond repression and resistance—Christian love and China’s harmonious society”, *The China Journal*, 65, 2011, pp. 119-139.

<sup>42</sup> Ibidem

<sup>43</sup> Yongnian ZHENG , Keat Sow TOK, “Harmonious society and harmonious world: China's policy discourse under Hu Jintao,” *China Policy Institute*, Nottingham University, 2007.

<sup>44</sup> Zhōnghuá rénmin gònghéguó guómín jīngjì hé shèhuì fāzhǎn dì shísān gè wǔ nián guīhuà gāngyào 中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要 (Schema del Piano Quinquennale sullo Sviluppo Economico e Sociale Nazionale della Repubblica Popolare Cinese ) , Xīnhuá shè 新华社, 2016, [http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content\\_5054992.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm) (ultimo accesso 31 marzo 2020)

L'idea di armonia rappresenta quindi la chiave di lettura della nuova politica estera cinese e per estensione questo principio va applicato anche alla BRI, che deve essere necessariamente inquadrata in questo cambio di rotta.

### **1.3 INTEGRAZIONE ECONOMICA GLOBALE: LA STRATEGIA DEL “Going out” (Zǒu chūqù 走出去)**

Con l'ascesa al potere di Deng Xiaoping ( 1978-1992) , la Cina si preparava alla transizione da un'economia pianificata a un'economia aperta al mercato. Le intenzioni di Deng erano aprire le porte chiuse della Cina per introdurre la partecipazione straniera nello sviluppo economico. La sua missione era semplice: coinvolgere gli stranieri (in particolare occidentali) nell'economia cinese con lo scopo di arricchire la nazione.<sup>45</sup>

A seguito delle politiche di riforma e apertura avvenute alla fine degli anni settanta, la Cina ha subito una crescita economica drammatica che ha portato a tre trasformazioni fondamentali:

- da un'economia pianificata a un'economia sempre più basata sul mercato;
- da un'economia collettiva di proprietà statale a un'economia con livelli crescenti di proprietà privata;
- da un'economia orientata al mercato interno a una orientata verso i mercati di esportazione; questi processi sono stati accelerati dopo l'adesione della Cina alla OMC nel 2001.<sup>46</sup>

L'economia cinese ha fatto a lungo affidamento su un'offerta di manodopera a basso costo che sembrava illimitata, quando questa iniziò a scarseggiare si capì che l'economia cinese stava subendo importanti cambiamenti e doveva intraprendere un'altra strada . La Cina era infatti soggetta ai problemi tipici di "accumulo eccessivo" di un'economia capitalista matura.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> ZHENG , TOK, “Harmonious society and...”, cit, p. 2.

<sup>46</sup> Shengjun ZHU, John PICKLES, “ Bring In, Go Up, Go West, Go Out: Upgrading, Regionalisation and Delocalisation in China's Apparel Production Networks”, *Journal of Contemporary Asia*, 44,1, pp. 36-63.

<sup>47</sup> Xin ZHANG “Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective”, *Geopolitics*, 22,2, 2017, pp. 310-331.



Importanti segni di sovrapproduzione indicavano una congiuntura critica nel capitalismo cinese: l'accumulazione e l'espansione del capitale secondo i vecchi modelli economici non erano più sostenibili. Per ovviare a questi problemi, la Cina decise di utilizzare l'espansione e la ristrutturazione geografica. Questo concetto rientra nell'analisi di David Harvey riguardo il processo di accumulazione di capitale. Quest'ultimo avrebbe delle contraddizioni intrinseche: lo spazio fisso (meccanismo che viene costruito in un primo momento dal capitale), è necessario per il corretto funzionamento del capitale, ma questo spazio viene poi distrutto per lasciare il posto a nuove opportunità di accumulazione. Il capitale, secondo Harvey tenta di risolvere le sue crisi interne tramite espansione e ristrutturazione geografica.<sup>48</sup>

La politica del "going out" (*Zōu chūqù* 走出去) adottata nel 2000, fu il primo tentativo da parte della Cina di ovviare al problema di accumulazione di capitale.<sup>49</sup> In occasione della terza Sessione Plenaria del nono Congresso nazionale del popolo (*Quánguó Rénmín Dàibiǎo Dàhuì* 全国人民代表大会) tenutosi a Marzo 2000, le linee guida della strategia del "going out" sono state inserite nei documenti governativi. Pur essendo stata resa ufficiale solo nel 2000, questa politica era già stata messa in pratica da alcune aziende private pioniere già a partire dal 1994, in modo particolare dalle aziende energetiche statali.<sup>50</sup>

L'obiettivo di questa politica è quello di guidare le aziende domestiche verso i mercati internazionali, cercando di diversificare gli investimenti all'estero piuttosto che limitarsi ad accettare investimenti stranieri in Cina. Il governo cinese capisce che l'internazionalizzazione delle aziende domestiche avrebbe permesso l'ascesa globale del Regno di Mezzo. Altro punto è quello di cercare risorse naturali più economiche nel resto del mondo, data l'altissima capacità manifatturiera della Cina.<sup>51</sup>

Motivi macroeconomici interni forniscono le basi per definire la strategia del *going out*, includendo le preoccupazioni dello Stato sulle incertezze economiche dovute alla dipendenza del commercio nel settore manifatturiero e il bisogno degli imprenditori di riscoprire un modello sostenibile di espansione aziendale. Nel rapporto redatto dal Consiglio cinese per la promozione del commercio

---

<sup>48</sup> Ibidem

<sup>49</sup> Yelery ARAVIND, 'China's "Going Out" Policy: Subnational Economic Trajectories', ICS Analysis, Institute of Chinese Studies, 2014  
<http://www.icsin.org/uploads/2015/04/12/e50f1e532774c4c354b24885fcb327c5.pdf> (ultimo accesso 30 marzo 2020).

<sup>50</sup> Ibidem

<sup>51</sup> ZHANG, *Chinese Capitalism...*, cit, p. 319.

internazionale (CCPIT)<sup>52</sup>, viene descritto il passaggio fondamentale dalla strategia del "*please come in*" (*Qǐng jìnlái* 请进) alla strategia del "*going out*". Questa transizione è stata rivoluzionaria per la Cina che fino a quel momento si era basata principalmente su Investimenti diretti all'estero (IDE).<sup>53</sup>

L'iniziativa OBOR diventa così la massima espressione della politica del *Zǒu chūqù* 走出去. Riprendendo un concetto già introdotto nella prima parte del capitolo, la BRI ha come obiettivo la cooperazione economica di tutti i Paesi che fanno parte del progetto; questo scopo viene raggiunto specialmente attuando misure per l'allocazione delle risorse e la libera circolazione dei fattori di produzione. Lo stato cinese spera che attraverso una migliore connettività e il libero flusso di risorse lungo la Nuova via della seta, potrà migliorare l'integrazione economica interna cinese e promuovere una crescita più equilibrata a livello regionale.<sup>54</sup>

Nel cinquantunesimo capitolo del sopracitato documento del "Piano Quinquennale sullo Sviluppo Economico e Sociale Nazionale della Repubblica Popolare Cinese"<sup>55</sup> appare il progetto BRI sotto la voce "modelli di apertura", a prova del fatto che la strategia è una manifestazione della volontà cinese del "*going out*".

#### **1.4 RILANCIO DELL'ECONOMIA: STRATEGIA DEL "GO WEST" (*Xībù Dàkāifā* 西部大开发)**

I motivi dell'implementazione della BRI sono molteplici, due dei più importanti sono l'internazionalizzazione della valuta cinese e lo sviluppo delle province occidentali della Cina. Oltre a dover riabilitare la sua immagine a livello internazionale e a rilanciare l'economia, la Cina ha anche grosse difficoltà domestiche. Un esempio è la crescita squilibrata degli ultimi decenni che ha portato a un forte divario di reddito tra regioni: nello specifico le province occidentali sono rimaste indietro rispetto a quelle costiere.<sup>56</sup> Nel sopracitato documento del marzo 2015 "Visione e azioni sulla costruzione congiunta di una cintura economica della via della seta e di una via della seta

---

<sup>52</sup> Il Consiglio cinese per la promozione del Commercio internazionale (CCPIT), (中国国际贸易促进委员会 *Zhōngguó Guójì Màoyì Cùjìn Wěiyuánhui*) è un ente sotto il Ministero del Commercio della Repubblica popolare cinese (MOFCOM) fondato nel 1952. È un'istituzione molto importante per quanto riguarda la promozione del commercio estero in Cina.

<sup>53</sup> ARAVIND, *China's "Going Out" Policy...*, cit, p.2.

<sup>54</sup> ZHANG, *Chinese Capitalism...*, cit, p.320.

<sup>55</sup> Consultare l'indirizzo: [http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content\\_5054992.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm) (ultimo accesso 28 marzo 2020), (vedi nota 27).

<sup>56</sup> CHAISSE, MATSUSHITA, *China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World*, cit, p. 170.

marittima del XXI secolo”<sup>57</sup>, nel VI paragrafo dedicato alle regioni con le quali la Cina vuole adottare una strategia proattiva di ulteriore apertura, sono citate le regioni interne. Al fine di sanare le disparità e la poca cooperazione interregionale il governo cinese si pone l’obiettivo di:

“...sfruttare i vantaggi delle regioni interne, tra cui una vasta massa terrestre, ricche risorse umane e forti fondamenta industriali, concentrarsi su tali regioni chiave come sugli agglomerati di città lungo il corso medio del fiume Yangtze, intorno a Chengdu e Chongqing, nella provincia centrale di Henan, intorno a Hohhot, Baotou, Erdos e Yulin e nei dintorni di Harbin e Changchun per promuovere l’interazione regionale, la cooperazione e la concentrazione industriale.”<sup>58</sup>

Nell’articolo intitolato “*The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative*”<sup>59</sup>, sono state riportate le parole del vicepresidente del Consiglio cinese per la promozione del commercio internazionale (*Zhōngguó Guójì Màoùyì Cùjìn Wěiyuánhùi* 中国国际贸易促进委员会) (China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT)) , Wang Jinzhen, dove spiega che uno degli obiettivi della BRI è quello di promuovere lo sviluppo di province arretrate della Cina occidentale come Gansu, Guangxi, Ningxia, Shanxi, Yunnan e Xinjiang.

Durante i due decenni di riforme di Deng Xiaoping le province costiere orientali erano diventate relativamente prospere. L’attenzione si doveva quindi spostare da queste province alle regioni occidentali non ancora sviluppate. Deng era stato il precursore di una strategia che si sarebbe dovuta svolgere in due fasi: nella prima fase si sarebbero sviluppate le regioni orientali, nel corso della seconda fase queste avrebbero poi dovuto aiutare le regioni occidentali a raggiungere lo stesso stadio di sviluppo, restaurando così una situazione di equilibrio. Questo però non fu semplice per problemi come l’inefficienza dei governi locali e la bassa qualità delle infrastrutture.<sup>60</sup>

Per ovviare a questo problema e per raggiungere l’obiettivo finale della prosperità comune di tutta la Cina, lo stesso anno della strategia del “*going out*” , il governo ha proposto un’ulteriore politica, quella del “*Go West*” (*Xībù Dàkāifā* 西部大开发). Le zone toccate dalla politica sono le province dello Shaanxi, Gansu, Qinghai, Sichuan, Yunnan, Guizhou, le regioni autonome di Ningxia, Xinjiang, Guangxi, Mongolia interna e Tibet più la municipalità di Chongqing. La strategia del governo promuove la commercializzazione nelle regioni occidentali, attirando investimenti esteri e

<sup>57</sup> Consultare l’indirizzo: <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml>( ultimo accesso 28 marzo 2020) , ( vedi nota 4).

<sup>58</sup> Ibidem

<sup>59</sup> Jean-Marc F BLANCHARD, Colin FILINT, “ The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative”, *Geopolitics*, 22, 2,2017, pp. 223-245.

<sup>60</sup> Lin WUU- LONG, Thomas P. CHEN , “China's widening economic disparities and its 'Go West Program'”, *Journal of Contemporary China*, 13,41,pp. 663-686.

mobilitando il capitale dalle prospere province orientali grazie a politiche preferenziali, come ad esempio incentivi in materia fiscale e crediti bancari. Sviluppo delle infrastrutture, protezione dell'ambiente, promozione dell'urbanizzazione e dell'istruzione sono altri punti chiave di questa politica.<sup>61</sup>

La BRI persegue quindi la politica del “*Go west*”, contribuendo a migliorare la connessione tra le regioni sottosviluppate e quelle costiere. Attraverso il libero flusso di risorse e una migliore connettività, la BRI è di grande aiuto per l'integrazione economica interna cinese e la competitività, nonché per la crescita più equilibrata a livello regionale. I governi provinciali hanno approfittato della BRI per poter arruolare le proprie province in progetti che avrebbero incrementato le opportunità di sviluppo: questo ha portato a un'accesa competizione tra i governi regionali. Molte province si sono proposte per essere ufficialmente arruolate come parte dell'Via della seta marittima o per essere classificate come “testa di ponte” della BRI.<sup>62</sup>

### **1.5 STRATEGIA “TESTA DI PONTE” NELLE REGIONI INTERNE: LA DIPLOMAZIA PERIFERICA (Zhōubiān wàijiāo 周边外交)**

Per guidare lo sviluppo economico delle province meridionali e occidentali meno sviluppate sono state adottate più strategie, una di queste è la cosiddetta strategia “testa di ponte” ( *Qiáotóubǎo* 桥头堡).<sup>63</sup> Già a partire dagli anni novanta, la Cina cominciò a mettere in atto questa strategia; due esempi sono lo sviluppo come terminal sull'Oceano Pacifico della città costiera di Rizhao nella provincia dello Shandong e della città di Lianyungang nella provincia dello Jiangsu.<sup>64</sup>

Proprio come queste città costiere, anche Kunming (capitale della provincia dello Yunnan) e Kashgar (città della provincia autonoma dello Xinjiang) sono state convertite in teste di ponte per permettere la connessione con gli stati vicini. La provincia dello Yunnan è un'importante passaggio commerciale per l'esportazione di beni e servizi verso il Sud-est asiatico e l'Asia meridionale; al tempo stesso funge da porta economica per l'Oceano Indiano e Pacifico. La provincia dello Xinjiang funge da ponte tra Oriente e Occidente ed è il nuovo punto di accesso via terra per l'Eurasia. Inoltre città come quelle di Kunming e Kashgar, sono state selezionate dal governo centrale per la

---

<sup>61</sup> Arvinder SINGH, “ Understanding China's 'Go-West' Campaign”, *China Report*, 38,1, 2002, pp. 121-127.

<sup>62</sup> ZHANG, *Chinese Capitalism...*, cit, p.321

<sup>63</sup> Termine militare che si riferisce a una struttura fortificata che difende e controlla un attraversamento di ponti o traghetti. In termini economici, si riferisce a una posizione strategica su una linea politica o economica.

<sup>64</sup> David BREWSTER, “ Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean”, *Geopolitics*, 22, 2, 2017, pp.269-291.

posizione strategica che occupano; trovandosi lungo i confini nazionali è necessario che queste regioni di frontiera siano stabili e prospere.<sup>65</sup>

La scelta di queste città nella strategia “testa di ponte” è anche strettamente collegata al nuovo ruolo della “diplomazia periferica” (*Zhōubiān wàijiāo* 周边外交). Tra il 24 e il 24 ottobre 2013, il PCC ha convocato una conferenza e per la prima volta nella storia della RPC viene indetto un forum specifico sulla “diplomazia periferica” trattata come tema di politica estera. Nel suo discorso<sup>66</sup> il presidente Xi evidenzia l’importanza che ricopre questa politica alla luce degli sviluppi dei rapporti con gli altri Paesi e sottolinea l’esigenza che questa politica diventi più proattiva per sfruttare appieno le potenzialità e i vantaggi delle zone periferiche della Cina. Importante obiettivo di questa politica è la salvaguardia della sovranità nazionale così come la creazione di un ambiente esterno stabile. Poiché il “mondo periferico” della Cina è sempre più ampio e complesso, la necessità di creare delle frontiere stabili diventa sempre più impellente.<sup>67</sup>

Con il presidente Xi la diplomazia periferica cambia volto, se prima era una strategia adottata solo con i vicini più tradizionali come l’Asia orientale, sotto la nuova leadership il concetto di periferia viene allargato e la strategia finisce per essere uno degli aspetti prioritari della politica estera cinese. La “nuova periferia” non tradizionale, include soprattutto i Paesi dell’Asia centrale come il Kazakistan e i Paesi dell’Asia meridionale come lo Sri Lanka. Il governo cinese spera anche che l’allargamento del concetto di periferia all’Asia centrale, possa avere un impatto economico reciproco sulla regione dello Xinjiang, che confina con il Tagikistan, il Kirghizistan e Kazakistan. Sotto la presidenza di Xi Jinping, la Cintura economica della Via della seta diventa la piattaforma chiave per far progredire lo sviluppo degli interessi cinesi in Asia centrale.<sup>68</sup>

## 1.6 LA GEOGRAFIA DELL’OBOR : DA DOVE, PER DOVE ?

Il progetto OBOR, combinazione di OB ( One Belt ovvero la “Cintura economica della Via della seta”), e OR ( One Road ovvero la Via della seta marittima ) ha una geografia complessa : questa guiderà i maggiori flussi commerciali e di investimento provenienti e diretti alla Cina. OB ( One

---

<sup>65</sup> Ibidem

<sup>66</sup> Xijīnpíng zài zhōubiān wàijiāo gōngzuò zuòtán huì shàng fābiǎo zhòngyào jiǎnghuà 习近平在周边外交工作座谈会上发表重要讲话 (Xi Jinping tiene un importante discorso al forum sulla diplomazia periferica), *Yāngshì wǎng*, 2013, [http://www.xinhuanet.com/politics/2013-10/25/c\\_117878897.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2013-10/25/c_117878897.htm) ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

<sup>67</sup> Nien-chung CHANG-LIAO, “China’s New Foreign Policy under Xi Jinping”, *Asian Security*, 12, 2, 2016, pp. 82-91.

<sup>68</sup> Jiangwei WANG, Tiang Boon HOO, *Periphery Diplomacy: Moving to the Center of China’s Foreign Policy*, World Scientific, 2019, [https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/9789813141797\\_0001](https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/9789813141797_0001) ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

Belt ) è ulteriormente suddivisa in due rotte maggiori la “*Middle Line*” e la “*North Line*” . La “*Middle Line*” parte da Pechino e va verso l’Ūrūmqi ( regione autonoma dello Xinjiang ), il Kazakistan , l’Afghanistan, e l’Ungheria fino ad arrivare a Londra, Parigi, Lisbona e Amburgo. La “*North Line*” parte da Pechino, attraversa la Russia e la Germania arrivando nei Paesi scandinavi.<sup>69</sup>



**Fig. 1:** “ Le nuove vie della seta”

**Fonte:** Agenzia Giornalistica Italia (AGI)

Le due Vie possono essere considerate come due progetti distinti con obiettivi comuni. Nel documento della "Visione e azioni sulla costruzione congiunta di una cintura economica della via della seta e di una via della seta marittima del XXI secolo", il governo cinese ha specificato che la cintura economica si concentra sul riunire Cina, Asia centrale, Russia ed Europa. Attraverso l'Asia centrale e quella occidentale , la Cina si collega con il Golfo Persico e il Mar Mediterraneo; le altre regioni che si propone di raggiungere sono quelle del Sud-est asiatico, dell'Asia meridionale e dell'Oceano Indiano. I paesi maggiormente coinvolti nella cintura economica comprendono

<sup>69</sup> CHAISSE, MATSUSHITA, *China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World...*, cit, p. 164.

Kazakistan, Uzbekistan, Kirghizistan, Turkmenistan, Tagikistan, Russia, Mongolia, India, Pakistan, Afghanistan, Iran e Turchia.<sup>70</sup>

Punto di arrivo fondamentale è sicuramente il mercato europeo: con migliaia di tonnellate di beni trasportati da un'estremità all'altra del continente Eurasia, nel 2014 il commercio tra Cina e Unione europea valeva più di un miliardo di euro al giorno. La maggior parte di queste merci venivano trasportate via mare lungo il canale di Suez, ma dato l'importante volume di merci i porti cinesi si sono trovati sempre più bloccati da un eccesso di carico in uscita destinato all'Europa. La Cina ha avuto quindi la necessità di creare vie alternative (a quella esistente che attraversa la Russia) per i trasporti terrestri delle sue merci con destinazione mercato europeo: una soluzione a questo problema è appunto la costruzione di una via che attraversa gli stati dell'Asia centrale.<sup>71</sup>

Altra variabile da prendere in considerazione per la costruzione delle nuove vie è quella del tempo. Un commercio interno lungo la rotta che va dallo Xinjiang all'Europa orientale (l'Ucraina aveva accettato di costruire la via sul suo territorio nel giugno 2013) permetterebbe ai prodotti cinesi di raggiungere il mercato europeo entro 11 giorni, al contrario la rotta marittima prevede delle tempistiche che vanno tra i 20 e i 40 giorni. Quindi oltre a esercitare pressioni sulle infrastrutture cinesi, le merci che viaggiavano verso l'Europa lungo la rotta marittima impiegano un tempo relativamente lungo per raggiungere le destinazioni.<sup>72</sup>

Esistono poi altre due vie sussidiarie che collegano alcune tratte dell'OB con quelle dell'OR. La prima via è proprio la sopraccitata piattaforma di cooperazione con l'Europa centrale e la penisola Balcanica, conosciuta con il nome di Gruppo 16+1 (include Albania, Bosnia ed Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Romania, Serbia, Slovacchia e Slovenia). Fu in occasione del summit tenutosi a Varsavia nell'Aprile 2012, con la pubblicazione delle "Dodici Misure per promuovere la cooperazione con l'Europa centrale e con i paesi dell'Europa dell'est" (*Zhōngguó guānyú cùjìn yǔ zhōng dōng'ōu guójiā yǒuhǎo hézuò de shí'èr xiàng jǔcuò* 中国关于促进与中东欧国家友好合作的十二项举措)<sup>73</sup> che fu avviata questa piattaforma.<sup>74</sup>

---

<sup>70</sup> Ibidem

<sup>71</sup> Camille BRUGIER, "China's way: the new Silk Road.", *European Union Institute for Security Studies (EUISS)*, 14, 2014, pp. 1-4.

<sup>72</sup> Ibidem

<sup>73</sup> Zhōnghuá rénmín gònghéguó zhōngyāng rénmín zhèngfǔ 中华人民共和国中央人民政府 (Governo popolare centrale della Repubblica Popolare Cinese), *Zhōngguó guānyú cùjìn yǔ zhōng dōng'ōu guójiā yǒuhǎo hézuò de shí'èr xiàng jǔcuò* 中国关于促进与中东欧国家友好合作的十二项举措 (Le Dodici misure per la promozione della

Uno dei principali obiettivi della piattaforma è stato quello di migliorare il collegamento tra la Cina e il porto del Pireo in Grecia. La Polonia e la Repubblica Ceca sono altri potenziali hub per l' OB. Ma il culmine di questo progetto è stato raggiunto con il rinnovo della ferrovia Belgrado-Budapest e del Corridoio Economico Cina-Pakistan. Attraverso la costruzione di strade, oleodotti e ferrovie, che hanno la funzione di collegare la Cina al porto di Gwadar in Pakistan, questo corridoio permette di aggirare rotte già congestionate come il subcontinente indiano e il canale di Suez.<sup>75</sup>

In totale la rotta terrestre crea 6 corridoi economici<sup>76</sup> e coinvolge più di 60 Paesi . I corridoi si estendono principalmente su tre aree geografiche: la prima attraversa l'Asia centrale e arriva in Asia occidentale ; la seconda va verso l'Asia meridionale e il Sud-est asiatico terminando nell'Oceano Indiano, mentre la terza attraversa l'Asia centrale e la Russia arrivando in Europa orientale e centrale . La strada marittima segue soprattutto due rotte : la prima connette la Cina con l'Europa e l'Africa attraverso il Mar Cinese meridionale e l' Oceano Indiano, la seconda connette il Paese di mezzo con l'Indonesia e l'Australasia attraversando il Mar Cinese Meridionale e l' Oceano Pacifico .<sup>77</sup>

Questo nuovo concetto di corridoio economico è caratterizzato da uno stile di negoziazioni progettate per creare connessioni bilaterali che possono poi evolversi in negoziati multilaterali; molti di questi accordi sono *memorandum of understanding* MoUs . La rete di rapporti con gli Stati lungo queste rotte viene quindi costruita conducendo trattati bilaterali e multilaterali ; questi memorandum di intesa non sono legalmente vincolanti , in questo modo la Cina mostra la sua volontà di impegnarsi con le parti tramite un documento con una struttura meno rigida, permettendo così l'integrazione con infrastrutture e istituzioni regionali preesistenti.<sup>78</sup>

I corridoi economici, i MoUs e l'invito alla contribuzione di privati, offre un'alternativa all'istituzionalizzazione che rischia di essere troppo rigida. I corridoi possono quindi essere visti come una soluzione informale e pragmatica ; grazie a questi la BRI può essere considerata come un piano che evita un eccessivo accentramento.<sup>79</sup>

---

cooperazione amichevole con i paesi dell'Europa centrale e orientale) , Xīnhuá shè,2012, [http://www.gov.cn/ldhd/2012-04/26/content\\_2124352.htm](http://www.gov.cn/ldhd/2012-04/26/content_2124352.htm) (ultimo accesso 5 aprile 2020)

<sup>74</sup> CHAISSE,MATSUSHITA, *China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World...*, cit, p. 164.

<sup>75</sup> Ibidem

<sup>76</sup> Un corridoio economico è un'entità geografica che collega città, regioni subnazionali e paesi per formare un vasto insieme di entroterra. I corridoi economici possono essere considerati una soluzione pragmatica e informale, che offre un'alternativa all'istituzionalizzazione che rischia di portare a un'impasse. Vedi CHAISSE , GORSKY ,*The Belt and Road Initiative...*, cit, p. 43.

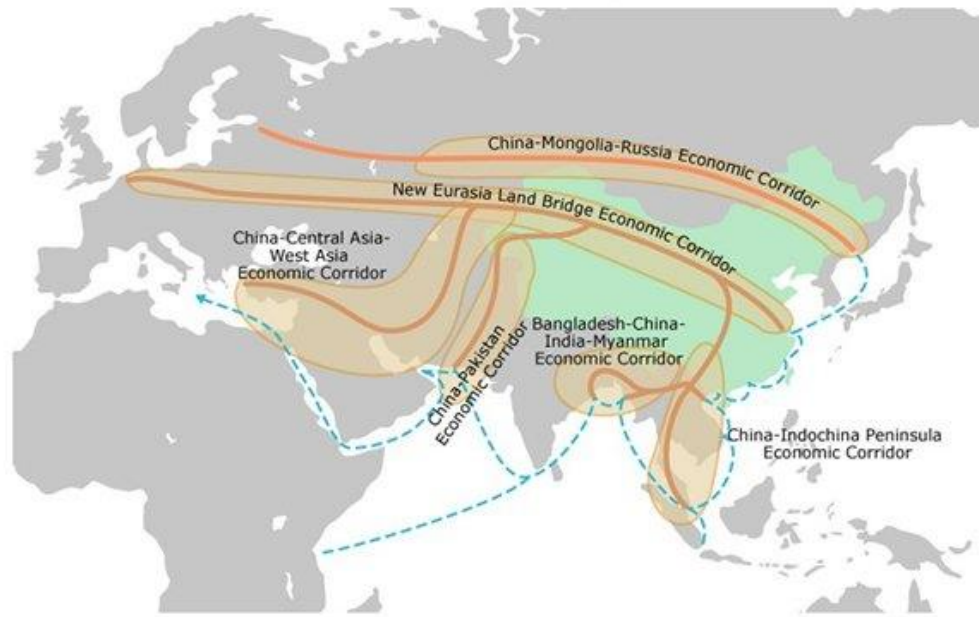
<sup>77</sup> CHAISSE , GORSKY ,*The Belt and Road Initiative...*, cit, p. 41.

<sup>78</sup> Ibidem

<sup>79</sup> Ibidem



### The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



**Fig. 2:** I sei corridoi economici

**Fonte:** The Hong Kong Trade Development Council (HKTDC)

Di seguito sono elencati i 6 corridoi economici:

- il corridoio economico Cina centrale – Asia occidentale (CCAWEC) , che collega l' Ürümqi, con i Paesi dell'Asia centrale Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan con Iran, Turchia, la Penisola arabica , Golfo Persico e Mar Mediterraneo.
- il corridoio economico Cina – penisola dell' Indocina (CICPEC), che collega le città cinesi di Kunming e Nanning con gli stati di Cambogia, Laos, Vietnam, Malesia, Singapore e Tailandia.
- il corridoio economico Cina - Mongolia – Russia (CMREC), che collega le città portuali di Dalian e Tianjin con la regione baltica.
- il nuovo ponte terrestre eurasiatico (NELB), che collega l'entroterra cinese attraverso Xingjian, Kazakistan, Russia, Bielorussia, Europa centrale e sfociando sul Mediterraneo settentrionale.
- il corridoio economico Cina – Pakistan (CPEC), che collega Kashi (città cinese della provincia dello Xinjiang) , il passo Khunjerab (passaggio montano sul confine tra Pakistan e Cina) , Islamabad e Gwadar situate in Pakistan,

- il corridoio economico Bangladesh - Cina – India – Myanmar (BCIM-EC).<sup>80</sup>

## 1.7 LA VIA DELLA SETA MARITTIMA DEL XXI SECOLO

L'importanza di fortificare l'economia marittima appare già evidente con il presidente Hu Jintao , che proponeva di fare degli sforzi per cercare di salvaguardare quanto più possibile gli interessi marittimi cinesi, cercando di trasformare la Cina in una grande potenza marittima.<sup>81</sup> Per la prima volta, il 17 novembre 2012, la strategia per trasformare la Cina in una potenza marittima è stata inclusa in un rapporto del PCC. Il rapporto del XVIII Congresso Nazionale del Partito Comunista Cinese chiedeva specificamente alla Cina di potenziare le capacità di salvaguardia dei diritti e degli interessi marittimi del Paese.<sup>82</sup>

Lo stesso tema viene poi ripreso dall'attuale presidente Xi Jinping che ha fatto dell'esigenza di sviluppare l'economia marittima cinese una priorità della sua agenda politica sin dall'inizio del suo mandato. Nell'ottobre del 2013, durante il suo primo viaggio nel Sud-est asiatico, Xi propone una collaborazione tra la Cina e i Paesi del Sud-est asiatico per l'implementazione di una nuova "Via della seta marittima" e nel settembre del 2014 estende il suo appello ai Paesi dell'Asia meridionale come lo Sri Lanka e le Maldive. Il lancio della Via della seta marittima è una delle più grandi manifestazioni del desiderio da parte di Pechino di accrescere il potere marittimo , ed è parte integrante del sogno cinese sul quale sta lavorando la Cina per il rinnovamento della nazione.<sup>83</sup>

Nel documento citato nella prima parte del capitolo intitolato “Visione per la cooperazione marittima nell'ambito dell'iniziativa Belt and Road”( *Yīdài yīlù” jiànshè hǎishàng hézuò shèxiǎng* 一带一路” 建设海上合作设想)<sup>84</sup>, la Cina avanza la proposta di costruire tre "passaggi economici blu" che collegano l'Asia con l'Africa, l'Oceania e l'Europa:

- passaggio economico Cina-Oceano Indiano-Africa- Mar Mediterraneo: collega il CICPEC, viaggia verso ovest dal Mar Cinese Meridionale fino all'Oceano e collega il CPEC e il BCIM-EC.

<sup>80</sup> Ibidem

<sup>81</sup> Christopher LEN, “China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access.”, *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 11, 1, 2015, pp.1-18.

<sup>82</sup> Zhōnghuá rénmin gònghéguó zhōngyāng rénmin zhèngfǔ 中华人民共和国中央人民政府 (Governo popolare centrale della Repubblica Popolare Cinese), Hújǐntāo zài zhōngguó gòngchǎndǎng dì shíbā cì quánguó dàibǎo dàhuì shàng de bàogào 胡锦涛在中国共产党第十八次全国代表大会上的报告 (Rapporto del 18 ° Congresso Nazionale del Partito Comunista Cinese di Hu Jintao), Xīnhuá shè, 2012, [http://www.gov.cn/lhdh/2012-11/17/content\\_2268826.htm](http://www.gov.cn/lhdh/2012-11/17/content_2268826.htm) ( ultimo accesso 1 aprile 2020)

<sup>83</sup> LEN , *China's 21st Century...* , cit, p.2.

<sup>84</sup> Consultare l'indirizzo:<https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydy/gw/201706/201706200152052.pdf> ( ultimo accesso 4 aprile 2020), ( vedi nota 16).

- passaggio economico Cina-Oceania-Sud Pacifico, viaggia verso sud dal Mar Cinese Meridionale fino all'Oceano Pacifico.
- passaggio economico che arriva in Europa attraverso il Oceano Artico.<sup>85</sup>

Il documento è diviso in cinque sezioni la prima sul *background* dell'iniziativa , la seconda sui principi che la contraddistinguono, la terza sulla struttura del progetto, la quarta sulle priorità cooperative tra i Paesi che ne fanno parte e la quinta descrive i progetti realizzati fino a quel momento dalla Cina grazie all'iniziativa BRI.

Appaiono i temi dello sviluppo della “ economia blu” (*Fāzhǎn lán sè jīng jì* 发展蓝色经济), della “cooperazione marittima” (*Hǎishàng hé zuò* 海上合作) e della “Blue Partnership” (*Lán sè huò bàn guān xi* 蓝色伙伴关系). Ancora una volta viene enfatizzato che la Cina si fa promotrice dello “spirito della Nuova via della seta” (*Sī chóu zhī lù jīng shén* 丝绸之路精神), che è costruito su valori come la collaborazione pacifica (*Hé píng hé zuò* 和平合作), l'apertura e la disponibilità (*Kāi fàng bāo róng* 开放包容), l'apprendimento reciproco (*Hù xué hù jiàn* 互学互鉴) e il beneficio reciproco (*Hù lì gòng yíng* 互利共赢).<sup>86</sup>

Nel paragrafo sulle priorità cooperative, viene lanciato un appello per sviluppare un “modello di cooperazione innovativo” (*Chuàng xīn hé zuò mó shì* 创新合作模式), “istituire nuove piattaforme cooperative” (*Dā jiàn hé zuò píng tái* 搭建合作平台), “sviluppare congiuntamente dei piani d'azione” (*Gòng tóng zhì dìng ruò gān xíng dòng jì huà* 共同制定若干行动计划), “attuare progetti cooperativi esemplari e stimolanti” (*Shí shī yī pī jù yǒu shì fàn xìng, dài dòng xìng de hé zuò xiàng mù* 实施一批具有示范性、带动性的合作项目). “Intraprendere un percorso comune di sviluppo verde” (*Gòng zǒu lǜ sè fā zhǎn zhī lù* 共走绿色发展之路), “creare una strada di prosperità basata sull'oceano” (*Gòng chuàng yī hǎi fán róng zhī lù* 共创依海繁荣之路), “costruire una strada per garantire la sicurezza” (*Gòng zhù ān quán bǎo zhàng zhī lù* 共筑安全保障之路), “costruire una strada orientata verso l'innovazione intelligente” (*Gòng jiàn zhì huì chuàng xīn zhī lù* 共建智慧创新之路) e una “strada per una governance collaborativa” (*Gòng móu hé zuò zhì lǐ zhī lù* 共谋合作治理之路), sono gli altri aspetti che dovrebbero contraddistinguere la collaborazione tra i Paesi della BRI.<sup>87</sup>

---

<sup>85</sup> Ibidem

<sup>86</sup> Ibidem

<sup>87</sup> Ibidem

Altro aspetto interessante è quello sulla “partecipazione attiva agli affari artici” (*Jījí cānyù běijí kāifā lìyòng* 积极参与北极开发利用). Le opportunità per accedere a enormi riserve minerali e naturali insieme all'accorciamento delle rotte di navigazione e l'esplorazione di potenziali risorse energetiche, hanno reso l'Artico una delle destinazioni più privilegiate al mondo. Le imprese cinesi sono incoraggiate a prendere parte nell'uso commerciale della “rotta artica” (*Běijí hángdào* 北极航道); l'interesse nasce dal fatto che questa rotta sarebbe la più conveniente e rapida per il commercio e la connessione tra Asia e Europa.<sup>88</sup> Un ulteriore motivo è che Pechino vuole garantirsi un ruolo politico nella regione al fine di poter sfruttare le risorse naturali che rappresentano circa un quarto delle risorse ancora intatte al mondo.<sup>89</sup>

Nel discorso tenutosi a Giacarta il 3 ottobre 2013<sup>90</sup>, il presidente ribadisce invece l'importanza dei rapporti tra la Cina e i Paesi dell'Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico (ASEAN) (*Dōngnányà guójiā liánméng* 东南亚国家联盟).<sup>91</sup> I cinque punti del suo discorso per il miglioramento delle relazioni Cina-ASEAN e per l'aumento dei benefici delle popolazioni di entrambe le regioni sono:

- creare fiducia reciproca e sviluppare rapporti di buon vicinato
- lavorare per una cooperazione basata su un rapporto di tipo “win-win”
- restare uniti e aiutarsi a vicenda
- migliorare la comprensione e l'amicizia reciproche
- attenersi all'apertura e alla disponibilità

Nel secondo punto del suo discorso Xi dichiara:

“La Cina è impegnata in una maggiore connettività con i Paesi dell'ASEAN. La Cina propone l'istituzione di una Banca Asiatica d'Investimento per le Infrastrutture che darà priorità alle esigenze dei Paesi dell'ASEAN. Il Sud-est asiatico è stato fin dall'antichità un importante snodo lungo l'Antica via della seta marittima. La Cina rafforzerà la cooperazione marittima

---

<sup>88</sup> Ibidem

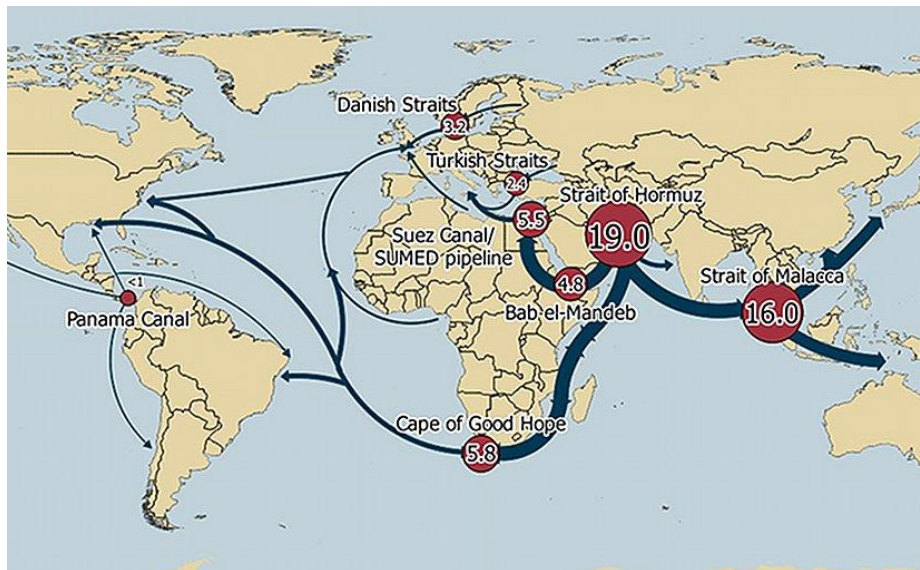
<sup>89</sup> CHAISSE, GORSKY, *The Belt and Road Initiative...*, cit, p. 146.

<sup>90</sup> Guójiā zhǔxí xījìnpíng zài yìndùnìxīyà guóhuì fābiǎo zhòngyào yǎnjiǎng 国家主席习近平在印度尼西亚国会发表重要讲话 (Il presidente Xi Jinping tiene un importante discorso al parlamento indonesiano), Xīnhuá shè, 2013, <http://www.xinhuanet.com/world/xjpynghyj/index.htm> (ultimo accesso 26 marzo 2020)

<sup>91</sup> (Segue nota) ASEAN: l'associazione è stata fondata l'8 agosto 1967 a Bangkok (Thailandia). Gli stati membri sono il Brunei, la Cambogia, l'Indonesia, il Laos, la Malesia, il Myanmar, le Filippine, Singapore, la Thailandia e il Vietnam. Gli scopi principali sono quelli di accelerare la crescita economica, promuovere la pace regionale e la stabilità, promuovere la collaborazione e la mutua assistenza e in generale mantenere una cooperazione benefica per tutti gli stati membri. Consultare il sito dell'ASEAN all'indirizzo: <https://asean.org/> (ultimo accesso 5 aprile 2020)

con i paesi dell'ASEAN per fare buon uso del Fondo di Cooperazione Marittima Cina-ASEAN , istituito dal governo cinese, e sviluppare vigorosamente un partenariato marittimo in uno sforzo congiunto per costruire la Via della seta marittima del 21 ° secolo.”<sup>92</sup>

## 1.8 STRATEGIA DEI *CHOCKEPOINTS*



**Fig. 3:** Volumi di transito giornalieri attraverso i chokepoints petroliferi mondiali

**Fonte:** United States Energy Information Administration EIA

La United States Energy Information Administration (EIA)<sup>93</sup> definisce i chokepoints mondiali del petrolio come :

“canali stretti e lunghi ampiamente utilizzati nelle rotte marittime globali, alcuni sono così stretti che vengono poste restrizioni sulle dimensioni delle navi che possono navigarci. I *chokepoints* sono una parte fondamentale della sicurezza energetica globale a causa dell'elevato volume di petrolio e altri liquidi trasportati attraverso i loro stretti.”<sup>94</sup>

<sup>92</sup> Consultare l'indirizzo: <http://www.xinhuanet.com/world/xjpynghyj/index.htm> ( ultimo accesso 26 marzo 2020), ( vedi nota 73).

<sup>93</sup> Istituto di statistica e analisi del Dipartimento di energia degli Stati Uniti d'America.

<sup>94</sup> United States Energy Information Administration (EIA), *World Oil Transit Chokepoints* , 2015, [https://www.eia.gov/international/content/analysis/special\\_topics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints/wotc.pdf](https://www.eia.gov/international/content/analysis/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf), ( ultimo accesso 1 aprile 2020)

Lo Stretto di Malacca, lo Stretto di Hormuz , il Canale di Suez, Bab-el-Mandeb e il Canale di Panama sono considerati come alcuni dei principali *chokepoints* mondiali. All'inizio del diciannovesimo secolo la Gran Bretagna, che era la potenza navale globale dominante, si accaparrò lo Stretto di Malacca, Città del Capo in Sudafrica e Aden sul Mar , ottenendo così il controllo sull'Oceano Indiano. In questo modo impedì ai rivali di stabilire basi navali o porti nella regione, garantendosi l'egemonia nell'Oceano Indiano. L' Inghilterra fu in grado di mantenere la sua posizione fino al 1942, e la sua predominanza navale fino alla fine degli anni sessanta, quando ritirò la maggior parte delle forze militari dall'est di Suez.<sup>95</sup>

A partire dai primi anni settanta, gli Stati Uniti furono la nazione predominante nella regione. Quando la Gran Bretagna si ritirò, gli Stati Uniti intensificarono gradualmente la propria presenza militare nell'Oceano Indiano e Washington si rese conto dell'importanza di eliminare la concorrenza dalla regione. La strategia americana si poneva inoltre l'obiettivo di negare l'accesso alle strutture portuali, in questo modo riuscì a limitare in modo sostanziale il potere navale del suo maggior concorrente: l'Unione Sovietica.<sup>96</sup>

Ospitando lo Stretto di Malacca, quello di Hormuz e Bab el-Mandab, l'Oceano Indiano è considerato uno dei posti più strategici al mondo. Dopo la perdita di potere degli Stati Uniti, la Cina e l'India hanno cominciato a dimostrare la loro volontà di ritagliarsi una posizione nella regione, cercandosi di assicurare un ruolo rilevante negli affari globali.<sup>97</sup>

Altro punto chiave risulta essere l'importanza dei collegamenti terrestri. La competizione per il controllo dei punti d'ingresso via mare è altrettanto intensa che la concorrenza via terra. La Birmania, il Myanmar, e il Pakistan in quanto porte tra l'Oceano Indiano e l'entroterra eurasiatico , risultano essere punti estremamente strategici che lo geografo umano Saul Cohen ha chiamato "*Stati Gateway*".<sup>98</sup>

## **1.9 TEORIA DEL" FILO DI PERLE": LA CORSA ALLE BASI**

Nell'articolo scritto da David Brewster "*Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean*"<sup>99</sup>, vengono esaminate le implicazioni strategiche dei tentativi di collegare l'entroterra del continente euroasiatico con l'Oceano Indiano, spazio

---

<sup>95</sup> BREWSTER , *Silk Roads and Strings of Pearls...*, cit, p. 273.

<sup>96</sup> Ibidem

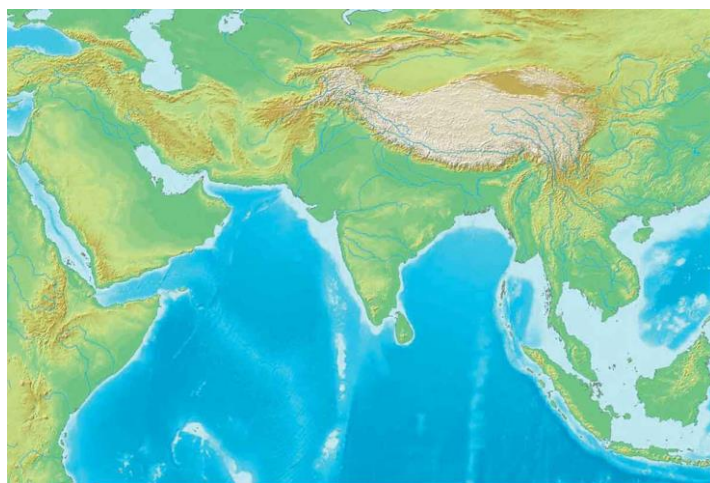
<sup>97</sup> Sergei DESILVA-RANASINGHE , *Why the Indian Ocean Matters*, *The Diplomat*, 2011, <https://thediplomat.com/2011/03/why-the-indian-ocean-matters/> (ultimo accesso 2 aprile 2020)

<sup>98</sup> BREWSTER , *Silk Roads and Strings of Pearls...*, cit, p. 275.

<sup>99</sup> Ibidem

relativamente chiuso. Infatti i collegamenti terrestri, così come i punti marittimi d'ingresso, tra l'oceano e l'entroterra sono pochi ed estremamente preziosi.

La Figura 4 ci mostra la particolare geografia fisica della regione settentrionale dell'Oceano Indiano. I pochi punti di accesso da altri mari e oceani e le ampie distanze tra i porti principali, sono i motivi fondamentali della chiusura della regione. Le potenze che riescono ad ottenere il controllo dei cosiddetti "chockepoints" marittimi negando ai loro rivali l'accesso all'interno della regione, si guadagnano una posizione di egemonia .



**Fig.4:** “L'Oceano Indiano settentrionale, sistema strategico semi-chiuso.”

**Fonte:** BREWSTER , *Silk Roads and Strings of Pearls...*, cit, p.272.

Come anticipato nel paragrafo precedente, il dominio storico della regione è stato riservato a determinati poteri marittimi , mentre sono stati esclusi i maggiori poteri terrestri eurasiatici come Cina e Russia, denominati da Mackinder come stati “*Heartland*”. Questa esclusione sembra interrompersi con l’implementazione della Via della seta marittima che prevede la costruzione di alcuni percorsi marittimi attraverso l’Oceano Indiano, nonché nuovi collegamenti via terra con l’entroterra asiatico. Questa iniziativa può quindi avere importanti implicazioni per quanto riguarda la natura strategica di questo spazio.<sup>100</sup>

Secondo la “teoria del filo di perle”, descritta come una strategia essenzialmente mahaniana<sup>101</sup>, la Cina sarebbe impegnata in una “corsa alle basi” nell'Oceano Indiano per espandere e rendere stabili

---

<sup>100</sup> Ibidem

<sup>101</sup> Secondo le teorie mahaniane le flotte degli stati sono essenziali per costruire il potere della nazione stessa. Queste teorie non sono più usate in Europa ma hanno avuto una fase di “rivalutazione” in India e in Cina. Vedi James R.

i suoi traffici commerciali con il Medio Oriente, l’Africa e l’ Europa. Un’ulteriore critica che è stata mossa dai sostenitori di questa teoria è quella relativa allo sviluppo di postazioni della Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione Cinese (*Zhōngguó rénmin jiěfàngjūn hǎijūn* 中国人民解放军海军) nell'Oceano Indiano, che avrebbe non solo il compito di proteggere gli interessi commerciali del paese asiatico ma anche lo scopo di contrastare l’influenza indiana e del suo alleato statunitense. Manifestando questo interesse di controllare tutti i chokepoints dell'Oceano Indiano ( compreso il porto di Gibuti), la BRI è ulteriormente criticata per star costruendo tutta una serie di infrastrutture di tipo “militare”. Il porto di Hambantota, situato nella parte meridionale dell'isola dello Sri Lanka, e il porto di Gwadar in Pakistan ne sono due esempi. <sup>102</sup>

## 1.10 AMBIZIONI CINESI NELL’OCEANO INDIANO

Quando il commercio cinese inizia ad andare sempre più nella direzione dell’internazionalizzazione , le ambizioni della RPC in questa regione iniziano a crescere sempre di più . A partire dall’inizio di questo secolo, la Cina ha iniziato a investire in strutture portuali nella zona dell’Oceano Pacifico. Alcuni degli impianti portuali e commerciali nei quali le società cinesi hanno deciso di investire sono Hambantota e Colombo (Sri Lanka), Gwadar (Pakistan), Lamu (Kenya), Bagamoyo (Tanzania) Kyaukpyu (Myanmar) ecc .<sup>103</sup>

Gli articoli *The New Masters and Commanders* <sup>104</sup> apparso sulla rivista *The Economist* nel 2013, e *La Cina alla conquista dei porti d’Europa* <sup>105</sup> apparso sulla rivista *Il Sole 24 Ore* nel 2017, riportano l’acquisizione di elevate quote da parte di alcune compagnie statali cinesi come la *China Harbour Engineering Company* (CHEC) (*Zhōngguó gǎngwān gōngchéng yǒuxiàn zérèn gōngsī* 中国港湾工程有限责任公司) , nei porti di Anversa e Zeebrugge in Belgio, Gwadar e Karachi in Pakistan, Lomé capitale del Togo , Suez in Egitto, Gibuti in Africa orientale, Chittagong in Bangladesh e Singapore, così come investimenti minori nei porti statunitensi di Seattle e Los

---

HOLMES, Toshi YOSHIHARA, “The Influence of Mahan upon China’s Maritime Strategy,” *Comparative Strategy*, 24, 1, 2006, pp. 53–71.

<sup>102</sup> Øystein TUNSIJØ, “Hedging Against Oil Dependency: New Perspectives on China’s Energy Security Policy”, *International Relations*, 24, 1, 2010, pp. 25-45.

<sup>103</sup> BREWSTER , *Silk Roads and Strings of Pearls...*, cit, p. 276.

<sup>104</sup> Anonimo, *The New Masters and Commanders*, *The Economist*, 2013,

<https://www.economist.com/international/2013/06/08/the-new-masters-and-commanders> ( ultimo accesso 5 aprile 2020)

<sup>105</sup> Raoul DE FORCADE, *La Cina alla conquista dei porti d’Europa*, *Il Sole 24 Ore*, 2017,

<https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-conquista-porti-d-europa-AEZVDF3B> ( ultimo accesso 5 aprile 2020)



Angeles. Già a partire dal 2012 la Cina controlla un quinto della flotta di container del mondo : traducendo in numeri il 41% delle navi costruite nel 2012 erano state fabbricate in Cina.<sup>106</sup>

Riguardo le reali intenzioni della Cina in questo territorio, i pareri rimangono contrastanti. Come già discusso, la Cina è stata accusata di costruire basi militari nell'Oceano indiano, ma il governo cinese ha negato nettamente questa intenzione, sostenendo che questa era una strategia adottata in precedenza dalle potenze occidentali "imperialiste" . La posizione di Pechino viene messa in dubbio quando nel 2015 il governo cinese afferma di voler costruire un nuovo porto ad uso esclusivo e altre strutture militari a Obock in Gibuti . Questo evento non può comunque essere considerato come la conferma che la Cina cerchi il dominio navale sulle rotte marittime così come era stato in passato per gli Stati Uniti e la Gran Bretagna. In caso di conflitto con altre grandi potenze come l'India o gli Stati Uniti, il valore militare di porti come Obock, Gwadar o Hambantota per la Marina cinese rimane in dubbio . Le perplessità sorgono dal fatto che questi porti hanno una posizione esposta che non precluderebbe attacchi da parte di nemici competenti.<sup>107</sup>

### **1.11 LINEE DI COMUNICAZIONE MARITTIME: PROBLEMA DELLA DIPENDENZA ENERGETICA DELLA CINA**

Altra paura che emerge dall'articolo di Len<sup>108</sup> è il ruolo della sopracitata Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione Cinese: questa è sempre più influente specialmente per quanto riguarda la protezione degli interessi cinesi lungo le cosiddette *sea lines of communication* (SLOC). Per comprendere a pieno l'importanza delle SLOC nell'Oceano Indiano e nel Mar Cinese Meridionale, basta pensare che circa l'80% delle importazioni di petrolio della Cina passa attraverso esse.

Con le riforme di apertura avvenute alla fine degli anni settanta , grazie alle quali l'economia cinese inizia ad avere un punto di svolta, le SLOC assumono un'importanza sempre maggiore. Considerando che l'economia cinese è principalmente orientata all'esportazione e andando incontro a una domanda di energia sempre più alta (che può essere soddisfatta principalmente tramite le importazioni), la sopravvivenza e la prosperità della Cina sono sempre più legate al commercio marittimo. L'Oceano Indiano e il Mar Cinese Meridionale, sono le regioni attraverso le quali passano la maggior parte delle importazioni cinesi di energia per via marittima, è proprio per questo motivo che il governo cinese è consapevole dell'importanza strategica delle SLOC.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> BREWSTER , *Silk Roads and Strings of Pearls...*, cit, p. 276.

<sup>107</sup> *Ibidem*

<sup>108</sup> LEN , *China's 21st Century ...*, cit, p.2.

<sup>109</sup> *Ibidem*

Le sopracitate riforme di apertura avevano infatti portato la Cina ad avere un consumo di energia sempre più elevato, dovuto alla rapidissima industrializzazione con conseguente esplosione economica. Negli anni novanta , la domanda di petrolio nazionale iniziò a superare l'offerta, dal 1993 la Cina divenne un importatore di prodotti petroliferi e dal 1996 iniziò ad importare petrolio greggio. Per quanto riguarda il carbone, la Cina ha la terza riserva di carbone recuperabile più grande al mondo. Come si legge nel rapporto del BP Statistical Review of World Energy (BP Stats Review) del giugno 2014 <sup>110</sup>, nel 2013 la Cina rappresentava il 50,3% del consumo mondiale di carbone, in quanto più grande produttore e consumatore. A causa della crescente domanda di carbone, concentrata principalmente nelle aree costiere, a partire dal 2009 la Cina diventa un importatore netto . Altra domanda a diventare sempre più elevata è quella del gas naturale, visto come valida alternativa al carbone altamente inquinante.<sup>111</sup>

Un problema legato alla dipendenza energetica che la Cina deve affrontare è il cosiddetto “Dilemma di Malacca”. Per quanto riguarda le importazioni di petrolio dirette in Cina , Pechino dipende quasi esclusivamente dal transito delle risorse lungo lo stretto di Malacca, si è quindi ritenuto indispensabile pensare a nuovi metodi per l’approvvigionamento. Alcuni esempi sono le nuove connessioni attraverso la provincia dello Yunnan e dello Xinjiang che permettono di mitigare almeno in parte questo dilemma. Un altro esempio è il progetto portuale per acque profonde dal valore di 2,5 miliardi di dollari finanziato dalla Cina aperto nel gennaio del 2015 a Kyaukpyu, sulla costa occidentale del Myanmar. Attraverso questo corridoio energetico, la Cina sarà in grado di aggirare lo stretto di Malacca, grazie a un oleodotto che parte dal Golfo del Bengala e termina nella provincia dello Yunnan.<sup>112</sup>

Dopo aver chiarito la situazione di forte dipendenza energetica che si trova ad affrontare la Cina, è facile comprendere che la sicurezza delle SLOC per il commercio marittimo può essere considerata come una vera e propria vulnerabilità strategica . Questa vulnerabilità non riguarda solo la Cina, ma piuttosto tutto il sistema globale di trasporto energetico. L’incapacità del governo cinese di proteggere le SLOC e i propri interessi in queste zone è stata uno dei principali motivi dell’implementazione della Via della seta marittima .

---

<sup>110</sup> Rapporto della BP Statistical Review of World Energy (BP Stats Review) , 2014, <http://large.stanford.edu/courses/2014/ph240/milic1/docs/bpreview.pdf> (ultimo accesso 2 aprile 2020)

<sup>111</sup> LEN , China's 21st Century ..., cit, p.3.

<sup>112</sup> Ibidem

## 1.12 L'INDO PACIFICO

La regione dell'Oceano Indiano è sempre più sfidata dalla crescente interdipendenza strategica con il Pacifico, è per questo motivo che le ambizioni cinesi non si riducono solo al Mar Meridionale Cinese e all'Oceano Indiano, ma si estendono fino alla regione dell'Indo-Pacifico. L'articolo di Medcalf apparso nel novembre 2013 sulla rivista *The American Interest*<sup>113</sup>, riporta un lungo dibattito sul nome e sull'idea dell' Indo-Pacifico. Già il nome potrebbe sembrare uno stratagemma per legittimare la presenza dell'India nella regione, ridimensionando l'importanza della Cina. Con l'etichetta "Indo-Pacifico" si intende riconoscere in realtà un unico sistema strategico che si sta venendo a creare tra il Pacifico occidentale e l'Oceano Indiano grazie a connessioni economiche e di sicurezza sempre più accelerate tra le due zone.

L'idea di una super-regione marittima asiatica può essere fatta risalire al XV secolo, quando il più famoso navigatore della dinastia Ming (1368-1644), Zheng He 郑和 (ammiraglio eunuco di origine musulmana), condusse la sua flotta partendo dal Mar Cinese Meridionale e navigando fino all'Oceano Indiano. Ebbe il compito di organizzare sette spedizioni e visitò più di 30 Paesi, inclusi quelli della Africa orientale. Ottantasette anni prima del viaggio transatlantico nel 1492 di Cristoforo Colombo, la Cina aveva già raggiunto grandi risultati nel campo della navigazione oceanica prima dell'Età dell'esplorazione europea che avrebbe poi aperto la strada all'odierna globalizzazione. Le esplorazioni oltremare avvenute tra il 1405 e il 1433 di Zhang He, sono la prova che la Cina aveva sviluppato ben prima di qualsiasi altra potenza (comprese quelle europee) una fitta rete di commercio marittimo ma soprattutto di interazione politica con la regione dell'Indo-pacifico.<sup>114</sup>

La figura di Zheng He viene inoltre ripresa dal presidente Xi Jinping nel suo discorso tenutosi a Giacarta nel 2013. Xi mette l'accento sui primi rapporti tra la Cina e i paesi del Sud-est asiatico che possono essere fatti risalire alla dinastia Han (circa 2000 anni prima), quando i due popoli si aprirono le porte a vicenda per la prima volta. Xi racconta che sono state proprio le visite di Zhang He a lasciare delle storie su scambi amichevoli che vi erano stati tra il popolo cinese e quello indonesiano. All'inizio del XV secolo, infatti, il famoso navigatore cinese della dinastia Ming, fece

---

<sup>113</sup> Roy MEDCLAF, *The Indo-Pacific: What's in a Name?*, American Interest, 2013, <https://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name/> (ultimo accesso 3 aprile 2020)

<sup>114</sup> Ying LIU, *Zheng He's Maritime Voyages (1405-1433) and China's Relations with the Indian Ocean World: A Multilingual Bibliography*, 2014.

sette viaggi verso i mari occidentali fermandosi sull'arcipelago indonesiano e visitando Giava , l'isola di Sumatra e Kalimantan.<sup>115</sup>

Secondo Medcalf <sup>116</sup> la regione dell' Indo-Pacifico non è una normale regione geografica, ma può essere considerata piuttosto come “una super-regione in cui le sottoregioni contano”. Una cooperazione efficace per affrontare i problemi di sicurezza legati a questa zona delicata sarà spesso possibile solo in coalizioni flessibili di pochi. Medcalf sostiene che gli stati che avranno realmente potere in questa regione saranno sostanzialmente tre: l'India, la Cina e gli Stati Uniti . Mentre la nuova etichetta “Indo-Pacifico” potrebbe adattarsi all'India, la potenza per eccellenza rimarrà comunque la Cina , mentre gli Stati Uniti continueranno ad avere un ruolo indispensabile, seguendo le orme dei secoli precedenti.

In questa regione vengono a confluire le esigenze critiche della Cina e delle altre economie dell'Asia orientale per l'approvvigionamento di energia e risorse . Gli interessi delle potenze in questa regione sono dettati principalmente dalla ricchezza di risorse; le difficoltà nelle quali si incorre sono l'emergere dell'India, la presenza degli Stati Uniti e il peso militare della Cina insieme a problemi legati alla pirateria e alla fragilità politica e ambientale della regione. La coesistenza tra le tre grandi potenze sopracitate è ovviamente vitale per la pace e la stabilità della super-regione, e un dialogo tra le tre potrebbe sicuramente portare a una situazione vantaggiosa.<sup>117</sup>

### **1.13 POSIZIONE DELL'INDIA NELLA REGIONE DELL'INDO-PACIFICO**

Insieme agli Stati Uniti, l'India è l'altra grande potenza ad avere una posizione dominante nella regione dell'Indo-Pacifico. La sua forza consiste proprio nella posizione geografica; estendendosi al sud dell'Eurasia, l'India riesce a dominare l'intero Oceano Indiano settentrionale. Inoltre le principali linee di comunicazione globali dell'energia e del commercio marittimo passano molto vicino alle acque controllate dall'India. Un'ulteriore conferma della posizione strategica occupata dall'India, si ha analizzando il concetto di “linee interne” e “linee esterne” del professor Milan Vego<sup>118</sup>:

---

<sup>115</sup> Consultare l'indirizzo : <http://www.xinhuanet.com/world/xjpynghyj/index.htm> ( ultimo accesso 26 marzo 2020), ( vedi nota 73).

<sup>116</sup> Consultare l'indirizzo: <https://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name/> ( ultimo accesso 3 aprile 2020) ,( vedi nota 96).

<sup>117</sup> Ibidem

<sup>118</sup> Milan Vego citato in James R. HOLMES, “Inside, Outside: India's ‘Exterior Lines’ in the South China Sea”, *Strategic Analysis* , 36, 3, 2012, pp. 358–363.

“Le linee interne provengono sempre da una posizione centrale. Sono formate da una posizione centrale prolungata in una o più direzioni o possono anche essere comprese come una serie di posizioni centrali collegate tra loro. Le linee interne in generale consentono la concentrazione delle proprie forze contro una parte della forza nemica, tenendo l'altra sotto controllo con una forza nettamente inferiore.”<sup>119</sup>

L'Oceano Indiano rappresenterebbe le "linee esterne" per la Cina e le "linee interne" per l'India. Occupando una posizione centrale, l'India ha notevoli vantaggi nell'Oceano Indiano tra cui quello di avere brevi linee di comunicazione con le proprie basi. La Cina invece si trova in una posizione di netto svantaggio, uno tra questi è quello di dover far fronte alla necessità di attraversare i *chokepoints*.<sup>120</sup>

Nonostante la posizione di vantaggio ricoperta dall'India, quest'ultima è comunque intimorita dalla presenza cinese nella regione dell'Indo-Pacifico e dalle conseguenze che potrebbe comportare l'implementazione dell'iniziativa cinese della Via della seta marittima. Nell'articolo<sup>121</sup> di Kasturi pubblicato nel luglio del 2015, si evince chiaramente la posizione dell'India riguardo l'iniziativa BRI. Queste sono le parole del Ministro degli Affari Esteri dell'India Subrahmanyam Jaishankar in risposta a una domanda dopo un discorso tenutosi a Singapore all'International Institute of Strategic Studies:

"Per quanto ci riguarda, si tratta di un'iniziativa nazionale cinese. I cinesi hanno ideato e creato un progetto. Non è stata un'iniziativa internazionale di cui hanno discusso con il mondo intero, con i Paesi che sono interessati a farne parte o che ne sono già influenzati."<sup>122</sup>

Per quanto riguarda l'AIIB l'India ha invece una posizione diversa: decide di partecipare alla fondazione della banca come secondo maggiore azionista dopo la Cina. Questo perché, secondo il ministro Jaishankar, bisogna separare i problemi dell'AIIB dai problemi dell'OBOR: l'AIIB fornisce infatti un tipo di finanziamento che è necessario allo sviluppo indiano e a differenza della BRI è un'iniziativa internazionale e non solo cinese.<sup>123</sup>

Mentre il Bangladesh, lo Sri Lanka, il Myanmar e il Pakistan hanno manifestato il loro sostegno per l'iniziativa, Nuova Delhi appare diffidente. Un altro punto che contribuisce ad alimentare la

---

<sup>119</sup> Ibidem

<sup>120</sup> BREWSTER, *Silk Roads and Strings of Pearls...*, cit, p. 279.

<sup>121</sup> Charu Sudan KASTURI, *Indian Wrinkle on Chinese Silk – Jaishankar Speaks Out on Absence of Consultations*, The Telegraph, 2015, <https://www.telegraphindia.com/india/india-wrinkle-on-china-silk/cid/1479577> (ultimo accesso 2 aprile 2020)

<sup>122</sup> Ibidem

<sup>123</sup> Ibidem

diffidenza indiana è il corridoio economico Cina-Pakistan che collega la provincia cinese dello Xinjiang ( dominata dai musulmani) al porto di Gwadar sul Mar Arabico attraverso il Kashmir occupato dal Pakistan .<sup>124</sup> Il porto si trova alla foce del Golfo Persico, a circa 400 km dal punto critico di approvvigionamento di petrolio, lo Stretto di Hormuz. Questo porto è situato nell'instabile provincia del Belucistan, ma consentirebbe alla Cina l'accesso al Medio Oriente e potrebbe potenzialmente servire come la via più breve per le importazioni di petrolio.<sup>125</sup>

#### **-1.14 LA POLITICA INDIANA DEL “LOOK EAST”**

L'espansione degli interessi strategici indiani nella regione dell'Indo-Pacifico è riflessa dalla politica indiana del “*Look East*”, sempre più importante nella politica estera dell'India. L'obiettivo è quello di incrementare i rapporti tra l'India e i Paesi del Sud-est asiatico facenti parte dell'ASEAN, l'apertura dell'India verso i suoi vicini orientali ha gradualmente abbracciato poi anche la Cina il Giappone e la Corea del Sud fino ad arrivare anche all' Australia e la Nuova Zelanda.<sup>126</sup>

Questa politica nasce nel 1990 quando l'India si rende conto di non aver dato abbastanza importanza al Sud-est asiatico; fino a quel momento infatti l'Asia orientale e quella meridionale si erano sviluppate in maniera indipendente nei secoli precedenti. I punti storici e culturali in comune tra le due zone erano stati indeboliti da diverse storie coloniali . L'India infatti, a causa dei suoi legami coloniali, tendeva a guardare all'Occidente piuttosto che ai suoi vicini orientali meno sviluppati. Altro motivo del mancato sviluppo di queste relazioni erano stati i difficili rapporti che l'India aveva avuto fino a quel momento con il Bangladesh e il Myanmar. Il Bangladesh non aveva fornito strutture di transito adeguate verso l'India e il Myanmar era stata una società sostanzialmente chiusa fino a quel momento.<sup>127</sup>

L'autore dell'articolo sopracitato Rajiv Sikri<sup>128</sup>, ritiene che la politica del "Look East" sia guidata in primo luogo da considerazioni economiche. L'India fu costretta a intraprendere le sue riforme economiche nel 1991 a causa di una combinazione di fattori quali una grave crisi finanziaria, il crollo del partner economico ( l'Unione Sovietica) e la globalizzazione . Questo cambiamento

---

<sup>124</sup> BREWSTER , *Silk Roads and Strings of Pearls...*, cit, p. 286.

<sup>125</sup> LEN , *China's 21st Century ...*, cit, p.7.

<sup>126</sup> Rajiv SIKRI , “India's "Look East" Policy”, *Asia-Pacific Review*, 16, 1, 2009, pp.131-145

<sup>127</sup> Ibidem

<sup>128</sup> Rajiv Sikri ha seguito la carriera diplomatica per più di 36 anni presso il servizio estero indiano. Nel 2006 si è ritirato come segretario presso il Ministero degli affari esteri dell'India, in qualità di responsabile generale delle relazioni dell'India con l'Asia orientale, l'ASEAN, la regione del Pacifico, il mondo arabo, Israele, l'Iran e gli ex paesi sovietici.

dell'India portò a una significativa integrazione economica con il resto del mondo. Inizialmente l'India non aveva considerato il potenziale dei paesi del Sud-est asiatico e questo spiega perché la potenza non accettò l'invito a unirsi all'ASEAN, ma negli anni '90 le "Tigri asiatiche" ( Taiwan, Corea del Sud, Singapore, Hong Kong) avevano iniziato ad attirare l'attenzione dell'India. Quando nel 1992 entrò a far parte dell'ASEAN i rapporti con i Paesi del Sud-est asiatico cominciarono a incrementarsi sempre più.<sup>129</sup>

L'India non fa parte geograficamente del Pacifico, ma se si vuole ampliare il concetto di Asia orientale, senza considerare la geografia essa ha un comunque un posto legittimo nella comunità economica asiatica. Il divario tra India e Asia orientale è stato colmato dalla partecipazione alla prima riunione del forum East Asia Summit (EAS)<sup>130</sup> a Kuala Lumpur nel 2005 . L'adesione dell'India all'EAS è stata il simbolo della attendibilità della politica del "Look East".<sup>131</sup> La politica del "Look East " ha avuto un'altra evoluzione a partire dal 2014, quando Sushma Swaraj<sup>132</sup>, arriva in Vietnam per una visita ufficiale. L'intento era quello di una maggiore cooperazione per quanto riguarda le esportazioni di riso. Grazie a questa collaborazione sul piano agricolo, l'India continua sempre più a mettere in pratica la politica del "Look East" trasformandola nella politica dell' "Act East" .<sup>133</sup>

### 1.15 RAPPORTI INDIA- CINA

La Cina occupa un posto importante non solo nella politica "Look East", ma anche nella politica estera indiana nel suo insieme. I due Paesi hanno costruito le loro relazioni su più livelli : in primo luogo la Cina è il vicino dell'India, poi è anche concorrente e infine partner. Il rapporto di partnership può essere costruito grazie a uno sforzo cooperativo per costruire un mondo multipolare, motivi di conflitto a lungo termine potrebbero invece essere l'influenza e la leadership in Asia.<sup>134</sup>Ma la questione più pericolosa tra i due Paesi restano sicuramente le rivendicazioni territoriali

---

<sup>129</sup> SIKRI , India's "Look East"... , cit, p. 132.

<sup>130</sup> East Asia Summit (EAS): "Il vertice dell'Asia orientale (EAS) è il principale forum dell'Indo-Pacifico per il dialogo strategico. È l'unico forum guidato dai leader in cui tutti i partner chiave si incontrano per discutere dell'intera gamma di sfide politiche, di sicurezza ed economiche che si trovano ad affrontare nell'Indo-Pacifico. L' EAS ha 18 membri: i dieci paesi dell'ASEAN insieme ad Australia, Cina, India, Giappone, Nuova Zelanda, Repubblica di Corea, gli Stati Uniti e la Russia". Consultare il sito dell'EAS all'indirizzo: <https://www.dfat.gov.au/international-relations/regional-architecture/eas/Pages/east-asia-summit-eas> ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

<sup>131</sup> SIKRI , India's "Look East"... , cit, p. 142.

<sup>132</sup> Sushma Swaraj: ha ricoperto il ruolo di ministro degli Affari Esteri dell'India nel primo governo di Narendra Modi .

<sup>133</sup> Anonimo, "Modi govt to give greater push to India's Look East Policy, says Sushma Swaraj", Firstpost, 2014, <https://web.archive.org/web/20140910195033/http://firstbiz.firstpost.com/economy/modi-govt-give-greater-push-indias-look-east-policy-says-sushma-swaraj-94718.html> ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

<sup>134</sup> SIKRI , India's "Look East"... , cit, p. 140.

della Cina; quest'ultima continua ad avere sospetti nei confronti del Paese che ospita il Dalai Lama e una vasta popolazione di rifugiati tibetani.<sup>135</sup>

Per comprendere a fondo la politica della Cina nei confronti dell'India e la questione dei confini tra i due Paesi, è prima essenziale conoscere la situazione del Tibet. La questione sui confini tra India e Cina, secondo il diplomatico Rajiv Sikri, non potrà essere risolta finché non lo sarà quella del Tibet, che la Cina vorrebbe ancora essere riconosciuto come parte inalienabile del suo territorio. L'India è inoltre diventata negli ultimi anni un valido partner commerciale per molti Paesi che la stanno iniziando a vedere come alternativa alla Cina, questo infastidisce molto il Regno di Mezzo.

136

Nonostante tutte le tensioni esistenti tra le due potenze, le due mostrano comunque un alto livello di cooperazione, specialmente per quanto riguarda le questioni internazionali; ci sono inoltre molti campi dove la Cina e l'India sono in qualche misura costretti alla collaborazione come ad esempio la lotta al terrorismo e al fondamentalismo. Questa cooperazione è inoltre manifestata anche dal fatto che sia la Cina che l'India fanno entrambe parti dell'EAS e della cooperazione trilaterale Russia, India e Cina.<sup>137</sup>

#### **-1.16 ASEAN: TRA INDIA E CINA**

I paesi del Sud-est asiatico stanno cercando un'alternativa al dominio cinese e allo stesso tempo hanno molta paura di essere catturati da una rivalità tra India e Cina. Come è stato analizzato nei paragrafi precedenti, la Cina corteggia i Paesi dell'ASEAN da molto tempo e pensa di avere un vantaggio nello sviluppo delle relazioni con questi Paesi perché condivide rapporti antichi che si basano su una cultura e storia comune. Dal canto suo, l'India ha compreso l'importanza di coltivare i rapporti con questi Paesi e ha deciso di farlo tramite la strategia del "Look East". Due esempi di questa politica sono la cooperazione Mekong – Ganga (MGC), un'organizzazione che riunisce l'India con Thailandia e Cambogia, Laos, Myanmar e Vietnam (CLMV), e il meccanismo "*Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation*" (BIMSTEC), un'organizzazione subregionale che ha lo scopo di facilitare lo sviluppo della regione nord-

---

<sup>135</sup> Nel 1959, in seguito alla repressione dell'insurrezione nazionale tibetana a Lhasa da parte delle truppe cinesi, Tenzin Gyatso (XIV Dalai Lama del Tibet) fu costretto a fuggire in esilio. Da allora vive a Dharamsala, nel nord dell'India, dove ha formato un governo in esilio.

<sup>136</sup> SIKRI, India's "Look East"... , cit, p. 141.

<sup>137</sup> Ibidem



orientale. BIMSTEC riunisce i Paesi intorno al Golfo del Bengala, in particolare Sri Lanka, India, Nepal, Bhutan, Bangladesh, Myanmar e Thailandia.<sup>138</sup>

Il MGC è una preziosa organizzazione che l'India potrebbe utilizzare per avvicinarsi ai Paesi del CLMV che sono geograficamente e culturalmente più vicini. BIMSTEC invece è il meccanismo ideale per collegare l'Asia meridionale con i vicini orientali. BIMSTEC ha le potenzialità per aiutare Paesi come il Bangladesh che grazie alla politica del "Look East" , sarebbe in grado di avere maggiori contatti economici e di altro tipo con il Sud-est asiatico. Grazie a questa organizzazione il Bangladesh e la regione nord-orientale potrebbero diventare un fiorente centro economico e culturale e perdere la connotazione di regione povera della periferia del subcontinente dell'Asia meridionale.<sup>139</sup>

### **-1.17 ULTERIORI CRITICHE MOSSE ALLA BRI: SFIDE AFFRONTATE DALLA CINA PER L'IMPLEMENTAZIONE DEL PROGETTO**

La Cina si trova ad affrontare due sfide chiave nel promuovere il suo programma di investimenti, vale a dire la sfiducia nei confronti della Cina tra alcuni Paesi e i rischi politici che incombono sugli investimenti cinesi.<sup>140</sup>

Per quanto riguarda i rischi politici che la Cina si trova ad affrontare nell'attuazione della Via della seta marittima, alcuni progetti di investimenti cinesi hanno subito un controllo politico e persino cancellazioni a seguito del cambio di regime nei paesi ospitanti. Gli affari in uscita che falliscono sono spesso attribuiti alla mancanza di familiarità con le pratiche internazionali delle società cinesi nei mercati esteri.<sup>141</sup>

Un'altra accusa mossa da parte di esperti<sup>142</sup> è stata quella della cosiddetta "trappola del debito" . Secondo Zhang, Miller e Krakowska<sup>143</sup>, la Cina starebbe offrendo enormi prestiti a Paesi già sotto il peso del debito. La preoccupazione principale è che questa iniziativa lascerà i paesi con

---

<sup>138</sup> Ibidem

<sup>139</sup> Ibidem

<sup>140</sup> LEN , China's 21st Century ..., cit, p.8.

<sup>141</sup> Ibidem

<sup>142</sup> Małgosia KRAKOWSKA, *China's One Belt One Road Initiative - A push for influence or debt?* ,New Eastern Europe , 2017, <https://neweasterneurope.eu/2017/09/27/china-s-one-belt-one-road-initiative-a-push-for-influence-or-debt/> ( ultimo accesso 5 aprile 2020)

Shu ZHANG , Matthew MILLER, "Behind China's Silk Road vision: cheap funds, heavy debt, growing risk." , Reuters, 2017 , <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheap-funds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS> ( ultimo accesso 5 aprile 2020)

<sup>143</sup> Ibidem

"strapiombi" del debito che ostacoleranno gli investimenti pubblici e la crescita economica . Vi è inoltre la preoccupazione che i problemi del debito creeranno uno sfavorevole grado di dipendenza dalla Cina come creditore.

Questa critica si basa principalmente sugli investimenti infrastrutturali: la Cina propone questi investimenti , ma questi ultimi costano. Il problema è che i Paesi si indebiteranno nella maggior parte dei casi con fondi sovrani o quasi sovrani cinesi, creando un circuito vizioso per il quale sarà Pechino a proporre miliardi di dollari di progetti infrastrutturali, ma sarà essa stessa a detenere il denaro che servirà alla realizzazione dei progetti. In questo modo, i governi saranno legati non a livello infrastrutturale, ma anche a livello finanziario (e quindi politico) con il gigante asiatico. In più la Cina è accusata di non riportare in modo sistematico e trasparente i progetti di prestiti transfrontalieri. Gli investimenti spesso non sono annunciati e gli specifici accordi di finanziamento sono raramente pubblicati.

Un esempio lampante sono gli investimenti fatti dalla Cina in Sri Lanka sotto il governo corrotto di Mahinda Rajapaksa. L'ex presidente è stato indagato per corruzione legata a progetti infrastrutturali, inclusi i progetti assegnati a società cinesi; un importante progetto finanziato da Pechino in Sri Lanka è stato l'aeroporto internazionale di Mattala Rajapaksa. Il nuovo governo è fortemente in difficoltà per il livello del debito derivante dai numerosi progetti infrastrutturali finanziati dai cinesi e per questo motivo sta riesaminando la forte dipendenza del Paese. Questi episodi compromettono gravemente la reputazione della Cina come investitore straniero coscienzioso.<sup>144</sup>

Oltre l'accusa della strategia del filo di perle e della trappola del debito, la Cina affronta anche critiche sul potenziale effetto che la Via della seta potrebbe avere nel Sud-est asiatico. Dato che la Cina è coinvolta nelle controversie per quanto riguarda il Mar Cinese Meridionale con gli stati dell'ASEAN, la paura è che gli incentivi finanziari che porterebbe la Via della seta , possano essere usati dalla Cina come leva politica nei negoziati con questi Paesi. L'altra paura è che il peso della Cina possa essere smisurato e portare a un sbilanciamento di poteri con una conseguente perdita di centralità dell'ASEAN in Asia.<sup>145</sup>

---

<sup>144</sup> HURLEY, MORRIS , PORTELANCE ,Examining the Debt Implications..., cit, p.2.

<sup>145</sup> LEN , China's 21st Century ..., cit, p.10 .

## CAPITOLO 2

### TRASPORTO MARITTIMO: LE *SHIPPING COMPANIES*

“Sosterremo lo sviluppo di servizi di trasporto internazionale di container e le rotte dei treni come quelli tra la Cina e l'Europa [...] Promuoveremo attivamente la costruzione di *hub* marittimi strategici lungo la Via della seta marittima del 21° secolo, parteciperemo alla costruzione e al funzionamento dei principali porti lungo la strada e promuoveremo lo sviluppo congiunto di agglomerati industriali attorno a questi porti per garantire che le rotte commerciali marittime siano chiare e scorrevoli. Promuoveremo lo sviluppo del trasporto intermodale che integra superstrade, ferrovie, vie navigabili e vie aeree, costruiremo strade logistiche internazionali e rafforzeremo lo sviluppo delle infrastrutture lungo le principali rotte e nei principali porti di entrata.”<sup>146</sup>

Nel primo capitolo è stata già enfatizzata l'importanza che riveste l'economia marittima e di come questa sia considerata una priorità dell'agenda politica del presidente Xi. L'implementazione della “Via della seta marittima del XXI secolo”, si inquadra quindi nella volontà da parte della Cina di salvaguardare i propri diritti e interessi marittimi e ribadire il proprio status di potenza mondiale agli occhi della comunità internazionale. Dato che la connettività infrastrutturale è uno degli obiettivi guida del progetto, la partecipazione alla costruzione e al funzionamento dei porti, la salvaguardia delle reti commerciali marittime così come lo sviluppo del trasporto intermodale, risultano essere la quintessenza dell'iniziativa. Con l'implementazione dell'iniziativa BRI, gli operatori portuali cinesi hanno investito principalmente nei porti situati lungo la Via della seta marittima. Considerando che la Cina è il più grande Paese portuale e la seconda economia più grande al mondo, la costruzione portuale cinese è stata in prima linea e continua a espandersi in tutto il globo.<sup>147</sup>

Il trasporto marittimo è un settore dominante nel commercio globale: basta pensare che oltre 10,8 miliardi di tonnellate di merci (nel 2017), vale a dire oltre l'81% del volume degli scambi mondiali

---

<sup>146</sup>Zhōnghuá rénmín gònghéguó guómín jīngjì hé shèhuì fāzhǎndì shísān gè wǔ nián guīhuà gāngyào 中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要 (Schema del Piano Quinquennale sullo Sviluppo Economico e Sociale Nazionale della Repubblica Popolare Cinese), Xīnhuá shè 新华社, 2016, [http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content\\_5054992.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm) (ultimo accesso 18 aprile 2020)

<sup>147</sup>Liehui WANG, Yuanbo ZHENG, Cesar DUCRUET, Fan ZHANG, "Investment Strategy of Chinese Terminal Operators along the “21st-Century Maritime Silk Road”, *Sustainability*, 11, 7, 2019, pp. 1-21.

rientrano nel settore del trasporto marittimo. Questo è destinato a crescere ancora di più in un prossimo futuro: si prevede che tra il 2018 e il 2023, il tasso medio annuo di crescita del trasporto via mare sarà pari al 3,8%.<sup>148</sup> Queste cifre sono confermate dalle proiezioni presenti nel rapporto redatto dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo (UNCTAD)<sup>149</sup> del 2019, secondo cui il commercio internazionale marittimo aumenterà con un tasso di crescita annuale del 3,4 % nel periodo 2019-2024. Queste cifre si basano sulla stima dell'elasticità sul reddito del commercio marittimo nel periodo tra il 2006 e il 2018 e sulle ultime previsioni di crescita del PIL redatte dal Fondo Monetario Internazionale (FMI)<sup>150</sup> per il periodo tra il 2019 e il 2024.<sup>151</sup>

Secondo i dati dell' Organizzazione mondiale del commercio (OMC) del 2018, il valore dell'esportazione globale di merci nel 2017 è stato pari a 17,73 miliardi di dollari americani e il valore del commercio marittimo su scala globale ha raggiunto quasi gli 11 miliardi di dollari. Il valore del trasporto marittimo è poi aumentato costantemente e più velocemente rispetto al volume delle merci esportate. Per questo motivo, è stato stimato che nel 2023 il trasporto marittimo trasporterà merci per un valore pari ad almeno 13,1 miliardi di dollari. Questo trend di crescita è strettamente legato e influenzato dal processo di containerizzazione.<sup>152</sup>

## 2.1 EVOLUZIONI NEL SETTORE MARITTIMO: LA CONTAINERIZZAZIONE

La globalizzazione, intesa come l'espansione mondiale dei mercati dei prodotti e dei capitali, la negoziazione di accordi di libero scambio, l'intensificazione del commercio internazionale insieme

---

<sup>148</sup> Andrzej GRZELAKOWSKI, "Global Container Shipping Market Development and Its Impact on Mega Logistics System." , *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 13, 3 , 2019, pp. 529-35.

<sup>149</sup> UNCTAD: è un organo intergovernativo permanente istituito dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite nel 1964. Il suo compito è quello di accelerare i progressi verso una crescita economica sostenibile ; si occupa di tradurre le ambizioni degli obiettivi di sviluppo sostenibile in consigli e azioni che producono risultati concreti. Alcuni dei temi su cui lavora l'organo sono: la tecnologia e l'innovazione, il commercio e l'ambiente, i trasporti e la logistica ecc. Consultare il sito dell'UNCTAD all'indirizzo: <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx> ( ultimo accesso 2 maggio 2020)

<sup>150</sup> Fondo monetario internazionale (FMI) : è un'organizzazione di 189 paesi nata nel 1945, che lavora per promuovere la cooperazione monetaria globale, garantire la stabilità finanziaria, facilitare gli scambi internazionali, promuovere l'occupazione elevata e una crescita economica sostenibile e ridurre la povertà nel mondo.

<sup>151</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2019, UNCTAD/RMT/2019/, United Nations, New York. [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 2 maggio 2020)

<sup>152</sup> GRZELAKOWSKI, Global Container Shipping Market..., cit, p. 530.

alla diffusione globale della tecnologia, è stata il motore per importanti sviluppi nel settore marittimo.<sup>153</sup>

I motivi di questo sviluppo sono stati l'aumento del volume dei carichi spediti, la delocalizzazione, la crescita dei consumi nonché la comparsa delle catene di approvvigionamento globali. Si creò quindi l'esigenza di migliorare l'accesso marittimo dei porti, di rendere più efficienti la gestione delle merci e i servizi di trasporto nell'entroterra: questo è stato possibile grazie a fenomeni come quello della containerizzazione e della pallettizzazione.<sup>154</sup>

L'introduzione dei container nella seconda metà degli anni Cinquanta ha segnato un'importante innovazione nel trasporto. Tutti i vantaggi che hanno portato i container, come l'automazione nella gestione delle merci e la riduzione del deterioramento delle merci, hanno generato economie di scala e hanno ridotto i tempi di transito. Nel periodo tra il 1962-1990 la containerizzazione, insieme ai cambiamenti delle politiche commerciali come i tagli alle tariffe, ha contribuito in modo sostanziale all'aumento del commercio mondiale. I container sono associati alle spedizioni marittime: il 97,8% di tutte le esportazioni containerizzate per valore sono via mare, mentre solo lo 0,3% e l'1,2% delle esportazioni di aria e terra sono containerizzati.<sup>155</sup>

La containerizzazione è diventata un supporto fondamentale per le strategie orientate all'esportazione perseguite dalle economie asiatiche: grazie a essa i Paesi asiatici sono riusciti a riequilibrare un sistema commerciale globale che ruotava attorno alla triade economica di Nord America, Europa e Giappone. Negli anni Novanta, la containerizzazione divenne il supporto dominante del commercio globale ed entrò nel suo picco di crescita. La sua diffusione fu massiccia, in particolare nelle economie industrializzate come la Cina: con l'ingresso dei porti cinesi nelle reti di navigazione globali, il container divenne il metodo più utilizzato per la distribuzione globale delle merci. La crescita commerciale fu uno dei motori dello sviluppo dei porti dell'Asia orientale; questi porti furono spesso classificati come nuovi *hub* di trasbordo, fondamentali per il carico e lo scarico di navi portacontainer. In economie già mature come quella giapponese, il fenomeno della containerizzazione sembrava già essere ben consolidato con limitate prospettive di crescita, così

---

<sup>153</sup> Janice R. FOLEY, "Explaining Local Unions' Responses to Globalization.", *Relations Industrielles*, 61, 1, 2006, pp. 44-69.

<sup>154</sup> Hilda GHIARA, Marco CAMINATI, "Maritime and Logistics Advanced Producer Services within the Mediterranean: The Liner Shipping Companies' Positioning Strategies in New Market Areas.", *Transportation Research Procedia*, Elsevier, 25, 2017, pp. 165-186.

GHIARA, CAMINATI, *Maritime and Logistics Advanced...*, cit, p. 168.

<sup>155</sup> A. Kerem COSAR, Banu DEMIR, "Shipping inside the Box: Containerization and Trade.", *Journal of International Economics*, Elsevier, 114, 2018, pp. 331-345.

come in Nord America e in Europa. Interessanti prospettive di crescita si registravano invece in regioni come l'America Latina, l'Africa, l'Asia meridionale e in Medio Oriente.<sup>156</sup>

Il trasporto di merci in unità standard ha accelerato l'intero processo di distribuzione e spedizioni: merci che in passato avrebbero richiesto mesi per essere spedite, oggi impiegano solo un paio di settimane. La fornitura di strutture e servizi per container è considerata quindi un attributo importante nel decidere la competitività degli operatori navali. Il settore marittimo ne esce completamente ristrutturato in parte per i grandi investimenti di capitale richiesti per la gestione della catena logistica, in parte per la nascita di nuovi attori che dominano la scena in seguito agli ampliamenti dei servizi logistici.<sup>157</sup>

La nuova frontiera per migliorare la qualità dell'area logistica è la digitalizzazione del settore marittimo. La *blockchain* è una piattaforma decentralizzata per le transazioni nelle infrastrutture di rete dispersa. Grazie alla digitalizzazione dei processi della catena di approvvigionamento globale, questa tecnologia faciliterà la gestione e il monitoraggio di decine di milioni di container in tutto il mondo. L'introduzione della tecnologia *blockchain*, garantisce la sicurezza dei dati ed elimina in modo significativo la possibilità di fornire informazioni incomplete o errate nel settore di logistica globale, riducendo così le probabilità di errori e negligenza. È inoltre possibile tenere traccia di tutte le spedizioni in tempo reale, sostituire la documentazione tradizionale con contratti intelligenti ed eliminare gli agenti non necessari dal processo risparmiando così tempo e costi significativi. La *blockchain* aiuta tutti i partecipanti alla catena logistica globale e in particolar modo tutti coloro che si occupano di container.<sup>158</sup>

Per i motivi sopracitati le compagnie di spedizioni di container e gli operatori portuali sono diventati tra gli attori principali del settore marittimo odierno. Le compagnie di navigazione sono estremamente importanti nel mercato di oggi e considerando il profondo impatto che l'introduzione dei container ha avuto sulla gerarchia portuale tradizionale, spesso queste sorpassano le autorità portuali nel prendere decisioni su strategie e investimenti portuali. Di grande importanza per il

---

<sup>156</sup> David GUERRERO, Jean Paul RODRIGUE, "The Waves of Containerization: Shifts in Global Maritime Transportation." *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 34, 2014, pp. 151-164.

<sup>157</sup> Lau YUI-YIP, Adolf K. Y NG, Xiaowen FU, Kevin X. LI, "Evolution and Research Trends of Container Shipping." , *Maritime Policy & Management: A Symposium Commemorating 40 Years of Maritime Research* , 40, 7 , 2013, pp. 654-674.

<sup>158</sup> GRZELAKOWSKI, *Global Container Shipping Market...*, cit, p. 533.

successo di una città portuale diventa quindi assecondare le *shipping companies* adattandosi alle strategie proposte da queste ultime e cercando di offrire ambienti qualificati alle loro richieste.<sup>159</sup>

## 2.2 SETTORE MARITTIMO GLOBALE: RETI DELLE CITTA'GLOBALI

La cooperazione e il business a livello globale sono diventati fondamentali per le imprese che vogliono nuove opportunità di crescita e profitto. Accordi commerciali internazionali come l'Accordo Nordamericano per il Libero Scambio (*North American Free Trade Agreement, NAFTA*)<sup>160</sup> e l'Accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (*General Agreement on Tariffs and Trade, GATT*)<sup>161</sup>, hanno abbassato le barriere commerciali e aperto le porte al mercato mondiale. Questo discorso è particolarmente valido se si pensa al settore dello *shipping*. Gli anni Settanta segnarono l'inizio di una significativa riorganizzazione dell'economia mondiale con un processo comune dove investimenti e produzione non si limitavano più al contesto nazionale, ma cominciarono a diventare sempre più sparsi in tutto il mondo. Nello stesso periodo in Cina era avvenuto lo stesso processo con le già citate riforme di apertura adottate da Deng Xiaoping, che si era reso conto della necessità di partecipazione alle attività globali per il bene dell'economia cinese.

<sup>162</sup>

Nel settore dei trasporti vi fu un'evoluzione verso la divisione internazionale del lavoro e questo avvenne grazie a eventi come l'emergere di nuove tecnologie dell'informazione. La divisione internazionale del lavoro consiste proprio nella possibilità da parte delle aziende di decentralizzare la propria produzione prevalentemente in Paesi a basso reddito, in modo particolare quei processi

---

<sup>159</sup>Ann VERHETSEL, Steve SEL, "World Maritime Cities: From Which Cities Do Container Shipping Companies Make Decisions?", *Transport Policy*, Elsevier, 16, 5, 2009, pp. 240-50.

VERHETSEL, SEL, *World Maritime Cities...*, cit, p.243

<sup>160</sup> NAFTA: trattato di libero scambio commerciale. In un primo momento gli Stati Uniti hanno avviato negoziati commerciali bilaterali con il Canada, dando vita a un accordo di libero scambio USA-Canada, entrato in vigore il 1° gennaio 1989. Nel 1991, sono iniziati i colloqui bilaterali con il Messico, a cui ha aderito il Canada. Fu così che il 1° gennaio 1994 entrò in vigore il NAFTA. Le tariffe furono progressivamente eliminate e tutti i dazi e le restrizioni quantitative, ad eccezione di quelli relativi a un numero limitato di prodotti agricoli, furono eliminati. Consultare il sito del Rappresentante per il Commercio degli Stati Uniti d'America (*Office of the United States Trade Representative*) all'indirizzo: <https://ustr.gov/> (ultimo accesso 19 aprile 2020)

<sup>161</sup> GATT: accordo firmato da 23 Paesi a Ginevra nel 1947. L'obiettivo era quello della liberalizzazione del commercio mondiale: nel 1995 i Paesi aderenti al GATT hanno istituito l'Organizzazione mondiale del commercio (OMC). Questa è l'unica organizzazione internazionale globale che si occupa delle regole del commercio tra le nazioni. Al centro ci sono gli accordi dell'OMC, negoziati e firmati dalla maggior parte delle nazioni commerciali del mondo e ratificati nei loro parlamenti. Lo scopo ultimo è garantire che il commercio fluisca nel modo più regolare, prevedibile e libero possibile. Consultare il sito della OMC all'indirizzo: <https://www.wto.org/index.htm> (ultimo accesso 19 aprile 2020)

<sup>162</sup> GHIARA, CAMINATI, *Maritime and Logistics Advanced...*, cit, p. 166.

che non richiedono lavoratori qualificati. In questo modo le città leader divennero veri e propri centri di controllo dell'economia mondiale e attori principali per il successo dell' integrazione e della connessione tra i siti di produzione distribuiti a livello globale.<sup>163</sup>

La struttura di questa nuova economia globale è caratterizzata da reti di beni e da flussi finanziari e informativi. Il settore marittimo è organizzato nello stesso modo: si tratta di una rete costruita attorno ai flussi di trasporto delle merci marittime. Per quanto riguarda le *shipping companies*, la localizzazione degli uffici in particolari nodi della rete è considerata come una delle chiavi di successo. I nodi principali erano, e sono tutt'ora occupati, dalle città marittime globali considerate come importanti centri di diversità economica e culturale in grado di plasmare l'attività globale. Queste sono cresciute tra il 1960 e il 1990 successivamente a una crescente espansione del volume del commercio marittimo; in quel quadro il porto era il cuore economico della città.<sup>164</sup>

Il successo dei porti sembrerebbe una tendenza storica: nel 2000 circa l'80% delle 25 città più grandi del mondo erano città portuali, rispetto al 60% nel 1925 e al 50% nel 1500. È pur vero che l'attività marittima non è necessariamente considerata come una condizione necessaria per classificare una città come mondiale. Una delle caratteristiche principali dei nodi centrali della rete è la funzione di centri e servizi: due esempi sono le città di Londra e New York che sono importanti centri economici non solo per la relativa vicinanza alla costa, ma piuttosto per la loro importanza per settori come quello finanziario e bancario.<sup>165</sup>

Per comprendere se le maggiori città globali (nodi principali delle reti internazionali) sono anche città marittime, Verhetsel e Sel propongono una classifica delle città con i 30 porti container più grandi al mondo per gli anni 1985 e 2005. Pur essendo periodi che potrebbero sembrare troppo lontani, la loro ricerca risulta interessante perché fino a quel momento il settore marittimo era stato trascurato nell'identificazione e nell'analisi delle città globali; il loro lavoro si propone di riempire questo vuoto. I porti sono stati classificati in base ai TEU<sup>166</sup> gestiti in quei rispettivi anni. Queste città vengono poi confrontate con l'inventario del 2005 redatto dal *Globalization and World Cities Research Network* (GaWC), think thank che si pone l'obiettivo di analizzare la rete di città del mondo e la gerarchia tra città in vari settori, ma principalmente nei servizi avanzati di produzione

---

<sup>163</sup> Ibidem

<sup>164</sup> Ibidem

<sup>165</sup> VERHETSEL, SEL, *World Maritime Cities...*, cit, p. 241.

<sup>166</sup> TEU : unità equivalente a venti piedi che può essere utilizzata per misurare la capacità di carico di una nave. Le dimensioni di un TEU sono uguali a quelle di un container standard da 20 piedi di lunghezza, 8 piedi di altezza, vedi Jean-Paul RODRIGUE, Claude COMTOIS, Brian SLACK, *The geography of Transport Systems*, 4.th ed. London, Routledge, 2017.



quali contabilità, pubblicità, *banking*, *finance* e diritto. Le città sono categorizzate in base alla connessione internazionale e ci sono 3 diversi livelli "Alfa", "Beta" e "Gamma".<sup>167</sup>

1985		Total TEU	2005		Total TEU
1	Rotterdam	2,654,906	1	Hong Kong	22,427,000
	New York / New				
2	Jersey	2,367,000	2	Singapore	22,288,000
3	Hong Kong	2,288,953	3	Shanghai	18,084,000
4	Kobe	1,518,853	4	Shenzhen	16,197,173
5	Antwerp	1,350,000	5	Busan	11,840,445
6	Yokohama	1,327,352	6	Kaohsiung	9,470,000
7	Hamburg	1,158,776	7	Rotterdam	9,300,000
8	Keelung	1,157,840	8	Hamburg	8,050,000
9	Busan	1,148,000	9	Dubai	7,619,222
10	Long Beach	1,141,466	10	Los Angeles	7,484,624
11	Los Angeles	1,103,722	11	Long Beach	6,709,818
12	Tokyo	1,004,390	12	Antwerp	6,482,029
	Bremen /				
13	Bremerhaven	986,265	13	Qingdao	6,310,000
14	San Juan	881,629	14	Port Klang	5,543,527
15	Oakland	855,642	15	Ningbo	5,191,000
16	Seattle	845,027	16	Tianjin	4,801,000
				New York / New	
17	Bremerhaven	834,331	17	Jersey	4,800,000
18	Dunkirk	713,410	18	Guangzhou	4,684,000
19	Baltimore	706,479	19	Tanjung Pelepas	4,169,177
20	Jeddah	677,858	20	Laem Chabang	3,765,967
21	Le Havre	565,914	21	Xiamen	3,343,000
22	Melbourne	563,641	22	Tanjung Priok	3,281,580
23	Felixstowe	518,443	23	Gioia Tauro	3,160,981
24	Manila	505,351	24	Yokohama	2,900,000
25	Tacoma	504,807	25	Tokyo	2,802,846
26	Marseilles	487,796	26	Bremen / Bremerhaven	2,755,645
27	Montreal	481,525	27	Felixstowe	2,700,000
28	Leghorn	475,145	28	Dalian	2,651,000
29	Sydney	460,825	29	Manila	2,625,148
30	Savannah	452,298	30	Algeciras	2,611,969

Source: C3-online: Containerisation International, 7 March 2006, *Container Traffic*

**Fig.5:** I più grandi porti per container del mondo nel 1985 e nel 2005 (gestiti dai TEU totali).

**Fonte:** VERHETSEL, SEL, *World Maritime Cities...*, cit, p.243

Il risultato è che in entrambe le liste (quella dei maggiori porti container al mondo di Verhetsel e Sel e quella redatta dalla GaWC sulle città globali), sono presenti numerose località in comune come Hong Kong e Singapore. Analizzando la Figura 5 e confrontando le due classifiche negli anni 1985

<sup>167</sup>VERHETSEL, SEL, *World Maritime Cities...*, cit, p.240

e 2005 , notiamo che Rotterdam e New York sono state superate principalmente da porti asiatici, con Hong Kong e Singapore che hanno scalato la classifica posizionandosi nelle prime due posizioni. Allo stesso tempo queste ultime sono state classificate come città Alfa dal gruppo GaWC. Altra importante scoperta della ricerca di Verhetsel e Sel è che sono proprio i porti cinesi ad avere avuto l'evoluzione più eclatante : questi infatti non figurano nella lista per il 1985, ma dopo 20 anni appaiono già tra i porti principali: un esempio sono i porti di Shanghai e Shenzhen che occupano rispettivamente il terzo e il quarto posto.<sup>168</sup> Ai fini del progetto, un altro dato interessante è la posizione occupata dal porto di Kaohsiung (città portuale nel sud di Taiwan), che, mentre non appariva nella prima classifica del 1985, nel 2005 sale al terzo posto.

Anche la maggior parte dei porti europei e americani hanno registrato una crescita nel periodo in esame, ma molto meno delle loro controparti asiatiche. La spettacolare ascesa dei porti asiatici è guidata dall'enorme aumento delle esportazioni vissuta dalla regione. Inoltre, come è già stato puntualizzato nel primo capitolo, lo sviluppo economico della Cina ha reso il Paese un grande importatore di materie prime: si è venuta quindi a creare la forte necessità del passaggio delle merci attraverso i porti marittimi del Paese.<sup>169</sup>

Secondo l'indice di connettività del trasporto marittimo di linea sviluppato dall' UNCTAD, che misura le posizioni dei Paesi e dei porti nella rete di navigazione globale, ad oggi cinque delle prime dieci economie più collegate sono in Asia, quattro in Europa e una in Nord America. Dal 2006, il paese più connesso, la Cina, ha migliorato il suo indice del 51%.<sup>170</sup>

Facendo riferimento a dati più recenti, nella lista del 2018 redatta dal GaWC Shanghai, Hong Kong e Singapore rientrano nella categoria delle città di livello Alfa.<sup>171</sup> Questa è la dimostrazione della validità della ricerca di Verhetsel e Sel: città marittime, in particolar modo città asiatiche, appaiono tra i nuovi centri della rete mondiali. L'esistenza di un vantaggio naturale quale è un buon porto contribuisce alla nascita e allo sviluppo delle grandi città; la seconda condizione che deve essere soddisfatta affinché una città possa diventare una città globale è la presenza di fornitori di servizi finanziari e legali. Le compagnie di spedizioni sono attratte da questi settori e hanno la tendenza di localizzarsi nelle città dove le politiche e i regolamenti marittimi generali prendono forma.<sup>172</sup>

---

<sup>168</sup> Ibidem

<sup>169</sup> Ibidem

<sup>170</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 11 maggio 2020), ( vedi nota 134).

<sup>171</sup> Consultare il sito della GaWC all'indirizzo: <https://www.lboro.ac.uk/gawc/> (ultimo accesso 20 aprile 2020)

<sup>172</sup> VERHETSEL, SEL, *World Maritime Cities...*, cit, p.247

Comprendere la rete delle città globali è importante perché questa influenza il comportamento e i piani decisionali delle *shipping companies*.

### 2.3 PORTI: COMPETIZIONE IN ASIA ORIENTALE

“I porti sono punti di convergenza tra due settori di circolazione delle merci (e a volte di passeggeri): i domini terrestri e quelli marittimi. I porti sono vincolati alla necessità di servire le navi, e quindi l'accesso all'acqua navigabile è stato storicamente la considerazione del sito più importante. La funzione principale di un porto è quella di fornire servizi alle merci (deposito, trasbordo, ecc.) e alle navi (moli, rifornimento di carburante, riparazioni, ecc.).“<sup>173</sup>

I principali porti marittimi nel Sud-est asiatico e nel Nord-est asiatico hanno registrato una crescita significativa negli ultimi due decenni. Come dimostrato nel paragrafo precedente, i porti di Hong Kong, Busan e Kaohsiung sono stati importanti punti di riferimento per la gestione dei container nell'Asia orientale. Un dato rappresentativo viene dal volume di produzione combinato di questi porti che nel 2000 ammontava a 33 milioni di TEU e rappresentava il 61% di tutti i container gestiti dai primi dieci porti dell'Asia orientale. Questo successo è dovuto principalmente alle strategie economiche orientate all'esportazione adottate da Hong Kong, Taiwan e Corea del Sud. La posizione raggiunta da questi porti è inoltre una conseguenza della strategia perseguita in altri Paesi della regione Asia-Pacifico che hanno rafforzato le operazioni di trasbordo.<sup>174</sup>

Un altro evento fondamentale avvenuto in quegli anni è stato il graduale spostamento della crescita economica verso la Cina che ha portato alla nascita di nuovi porti tra cui Shanghai e Shenzhen. La competizione in Asia orientale diventa quindi sempre più accesa poiché affianco ai porti storici, la concorrenza comincia ad intensificarsi con potenziali candidati come Gwangyang (città portuale in Corea del Sud), Qingdao (nella provincia dello Shandong) e Ningbo (nella provincia del Zhejiang).<sup>175</sup> Questi ultimi due compaiono anche tra i maggiori porti nella classifica di Verhetsel e Sel, rispettivamente al tredicesimo e al quindicesimo posto.

---

<sup>173</sup>RODRIGUE, COMTOIS, SLACKS, *The geography of...*, cit, p. 139.

<sup>174</sup>Wei Yim YAP, Jasmine S. L. LAM, Theo NOTTEBOOM, “Developments in Container Port Competition in East Asia”, *Transport Reviews*, 26, 2, 2006, pp.167-188

<sup>175</sup>Ibidem

Le sopracitate Hong Kong, Taiwan e Corea del Sud sono riuscite, nonostante le ridotte dimensioni geografiche, a realizzare una grande efficienza nella mobilitazione e nell'allocazione delle risorse. L'impatto di queste strategie può essere visto nei porti di Hong Kong, Kaohsiung e Busan dove aumentava sempre più la domanda per le strutture di gestione di container. Ad esempio, Hong Kong è stato il centro di carico nel Delta del Fiume delle Perle (*Zhūjiāng sānjiǎozhōu* 珠江三角洲) per lo spostamento di container nella provincia del Guangdong. Fino alla metà degli anni Novanta, Hong Kong e i porti giapponesi, erano stati i servizi di alimentazione per tutta la Cina; Busan e Kaohsiung erano i nuovi arrivati sulla scena per il traffico di container cinese.<sup>176</sup>

Il porto di Kaoshiung (*Gāoxióng gǎng* 高雄港)<sup>177</sup> si trova sulla costa sud-occidentale di Taiwan ed è il principale porto commerciale internazionale dell'isola grazie alle buone condizioni geografiche e alla vastità della zona portuale. Al fine di rispondere alle esigenze del mercato dell'attuale industria marittima, il porto di Kaohsiung è costantemente in fase di aggiornamento specialmente per quanto riguarda l'ampliamento di strutture che soddisfano la nuova tendenza di navi dalle grandi dimensioni. Tra i sette porti dell'isola di Formosa (porto di Keelung *Jīlóng gǎng* 基隆港, Taichung *Táizhōng gǎng* 臺中港, Kaoshiung, Hualien *Huālián gǎng* 花蓮港, Taipei *Táiběi gǎng* 臺北港, Anping *Ānpíng gǎng* 安平港 e Suao *Sū ào gǎng* 蘇澳港), le infrastrutture del porto di Kaoshiung sono quelle con maggiore efficienza operativa. Il numero di navi che entrano nel porto è il più alto di Taiwan, specialmente di quelle portacontainer.<sup>178</sup>

La Figura 6 mostra i primi dieci porti dell'Asia orientale fino al 2001 e le loro prestazioni di gestione dei container: i risultati dimostrano che la produzione di container era cresciuta in media dell'11% annuo nell'arco di dieci anni, raggiungendo circa 56 milioni di TEU nel 2001. Le prestazioni più sorprendenti sono state quelle dei porti cinesi: il porto di Qingdao ha registrato una crescita del 31%, ma l'esempio più eclatante resta Shenzhen che, nel periodo in questione, ha raggiunto una crescita del 67%.<sup>179</sup>

---

<sup>176</sup> Ibidem

<sup>177</sup> Per la trascrizione dei termini cinesi, come quelli di luogo, sono stati usati come comprensibile due sistemi, uno per i nomi che si riferiscono alla Repubblica Popolare Cinese RPC e uno per quelli che si riferiscono alla Repubblica di Cina ROC (Taiwan).

<sup>178</sup> Ming-Tao CHOU 周明道, Yuan-Tai CHANG 張元泰, Li-Jen LIU 劉立仁, *Gāoxióng gǎng huòguì mǎtóu zhuāngxiè xiàolù fēnxī* 高雄港貨櫃碼頭裝卸效率分析 (Analisi dell'efficienza di carico e scarico dei terminali per container nel porto di Kaohsiung), *Hángyùn jìkān*, 27, 3, 2018 pp. 81–105.

<sup>179</sup> YAM, LAM, NOTTEBOOM, *Developments in Container Port Competition...*, cit, p. 170.

Rank	Port*	1990	2001	Average annual growth rate, 1990-2001
1	Hong Kong (1)	5 100 637	17 900 000	12.1
2	Busan (3)	2 348 475	8 072 814	11.9
3	Kaohsiung (4)	3 494 631	7 540 524	7.2
4	Shanghai (5)	456 123	6 340 000	27.0
5	Shenzhen (8)**	–	5 076 435	66.6
6	Qingdao (18)	135 419	2 640 000	31.0
7	Tokyo (19)	1 555 138	2 535 841	4.5
8	Yokohama (22)	1 647 891	2 303 780	3.1
9	Kobe (27)	2 595 940	2 010 343	-2.3
10	Tianjin (28)	320 000	2 010 000	18.2
<b>Total</b>		<b>17 654 254</b>	<b>56 429 737</b>	<b>11.1</b>

**Fig. 6** Panoramica dei principali porti container in Asia orientale, 2001 (TEU e percentuale)

**Fonte:** YAM, LAM, NOTTEBOOM, *Developments in Container Port Competition...*, cit, p. 169.

Come mostra la Figura 6, nel 2001 i quattro maggiori porti dell'Asia orientale hanno gestito 40 milioni di TEU, un aumento di tre, cinque volte dal 1990. Mentre Kaohsiung ha visto raddoppiare il suo traffico di container, il volume di produzione di container del porto di Shanghai è stato ampliato di ben quattordici volte. Per quanto riguarda Hong Kong e Busan, entrambi i porti hanno assistito ad un aumento di tre, cinque volte della quantità di container movimentati. Questi progressi sono stati possibili grazie agli investimenti indirizzati alla capacità dei terminal. È stata inoltre fondamentale la partecipazione di investitori internazionali che hanno colmato le lacune di competenze finanziarie, tecnologiche e gestionali delle società asiatiche.<sup>180</sup>

I porti container dell'Asia orientale sono mediamente più efficienti di quelli in altre aree dell'Asia; ciò significa che questi hanno un maggiore potere competitivo rispetto ad altri.<sup>181</sup> La Cina specialmente ha svolto un ruolo importante nella catena di approvvigionamento globale fungendo da importante base manifatturiera. L'elevata domanda di trasporto merci via mare dalla Cina in diverse parti del mondo ha portato a un rapido sviluppo dell'industria portuale. I fenomeni della containerizzazione e della privatizzazione hanno reso la competizione tra porti molto più accesa. In particolare, dal 2002, la maggior parte dei porti cinesi è stata trasferita ai rispettivi governi locali e

<sup>180</sup>Ibidem

<sup>181</sup> Shiu-Wan HUNG, Wen-Min LU, Tung-Pao WANG, "Benchmarking the Operating Efficiency of Asia Container Ports.", *European Journal of Operational Research*, Elsevier, 203, 3, 2010, pp. 706-13.

gestita da società portuali; alcune di queste società sono joint venture tra governi locali e azionisti privati ed esteri.<sup>182</sup>

Il numero di porti cinesi che arrivano all'elenco dei primi dieci porti container del mondo sta crescendo (due porti nel 2000 contro sei nel 2011) e le loro classifiche salgono ogni anno. Al giorno d'oggi, l'attività portuale mondiale è in gran parte dominata dai porti marittimi cinesi, come il porto di Shanghai, il porto di Hong Kong e il porto di Shenzhen.<sup>183</sup>

Rank	Port	Volume 2018 (Million TEU)	Volume 2017 (Million TEU)	Volume 2016 (Million TEU)	Volume 2015 (Million TEU)	Volume 2014 (Million TEU)
1	Shanghai, China	42.01	40.23	37.13	36.54	35.29
2	Singapore	36.60	33.67	30.90	30.92	33.87
3	Shenzhen, China	27.74	25.21	23.97	24.20	24.03
4	Ningbo-Zhoushan, China	26.35	24.61	21.60	20.63	19.45
5	Guangzhou Harbor, China	21.87	20.37	18.85	17.22	16.16
6	Busan, South Korea	21.66	20.49	19.85	19.45	18.65
7	Hong Kong, S.A.R, China	19.60	20.76	19.81	20.07	22.23
8	Qingdao, China	18.26	18.30	18.01	17.47	16.62
9	Tianjin, China	16.00	15.07	14.49	14.11	14.05
12	Port Klang, Malaysia	12.32	13.73	13.20	11.89	10.95
14	Kaohsiung, Taiwan, China	10.45	10.27	10.46	10.26	10.59
15	Xiamen, China	10.00	10.38	9.61	9.18	10.13

<sup>182</sup> Chi-Lok Andrew YUEN, Anming ZHANG, Waiman CHEUNG, "Port Competitiveness from the Users' Perspective: An Analysis of Major Container Ports in China and Its Neighboring Countries." , *Research in Transportation Economics, Elsevier*, 35, 1 , 2012, pp.34-40.

<sup>183</sup> Jun SHAN, Mingzhu YU, Chung-Yee LEE, "An Empirical Investigation of the Seaport's Economic Impact: Evidence from Major Ports in China." , *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Elsevier*, 69 , 2014, pp. 41-53.

16	Dalian, China	9.77	9.70	9.61	9.45	10.13
18	Tanjung Pelepas, Malaysia	8.96	8.38	8.28	9.10	8.50
21	Laem Chabang, Thailand	8.07	7.78	7.22	6.82	6.58
22	Tanjung Priok, Jakarta, Indonesia	7.64	6.09	5.51	5.20	5.77
24	Colombo, Sri Lanka	7.05	6.21	5.73	5.19	4.91
25	Yingkou, China	6.50	6.28	6.08	5.92	5.77
26	Ho Chi Minh City, Vietnam	6.33	6.16	5.99	5.31	6.39
28	Manila, Philippines	5.05	4.82	4.52	4.23	3.65
32	Lianyungang, China	4.75	4.72	4.70	5.01	5.01
38	Rizhao, China	4.00	3.24	3.01	--	--
42	Dongguan, China	3.50	3.91	3.64	--	--
47	Fuzhou, China	3.34	3.01	2.66	--	--
49	Nanjing, China	3.23	3.17	3.08	2.94	--
50	Cai Mep, Vietnam	3.20	3.07	2.56	--	--

**Tabella 1:** Top 50 porti container al mondo

**Fonte:** *World Shipping Council (WSC)*

Questi sono i dati redatti dal *World Shipping Council (WSC)*<sup>184</sup> che confermano i trend positivi dei porti asiatici e in modo particolare di quelli cinesi; una posizione importante è occupata inoltre dai contesi porti nel Sud-est asiatico.

<sup>184</sup> (Segue nota) *World Shipping Council (WSC)*: è stato formato nel 2000 ed è stato originariamente creato per interfacciarsi con il governo degli Stati Uniti per conto del settore delle spedizioni marittime internazionali. Oggi, il

Molti di questi porti sono situati in posizioni geografiche strategiche per le rotte marittime internazionali e sono influenzati dalla penetrazione commerciale delle linee di navigazione globali. Inoltre, questi Paesi sono stati interessati da una forte crescita del Pil pro capite che ha portato ad aumenti nella domanda di consumo che ha fatto aumentare il volume delle merci sia delle esportazioni che delle importazioni. Proprio per far fronte alla crescente domanda nel trasporto marittimo, c'è stata una grande espansione di strutture portuali in particolare quelle dedicate alla gestione di container.<sup>185</sup>

Questa regione include importanti stretti e quattro delle sedici rotte marittime strategiche al mondo (l'isola di Lombok, lo stretto di Ombai, lo stretto di Sonda in Indonesia e lo stretto di Malacca in Malesia). In particolare, lo Stretto di Malacca è il secondo più trafficato del mondo (dopo lo Stretto di Hormuz). Inoltre, ci sono circa 536 porti nel Sud-est asiatico: nove dei primi 50 porti container del mondo erano situati nel Sud-est asiatico nel 2014, come Hai Phong e Ho Chi Minh in Vietnam, Klang, Tanjung Pelepas in Malesia, Laem Chabang in Thailandia, Manila nelle Filippine, Singapore, Tanjung Perak e Tanjung Priok in Indonesia.<sup>186</sup>

Ad oggi i porti di Ho Chi Minh (ventiseiesima posizione), Klang (dodicesima posizione), Tanjung Pelepas (diciottesima posizione), Laem Chabang (ventunesima posizione), Manila (ventottesima posizione), Singapore (seconda posizione), Tanjung Priok (ventiduesima posizione)<sup>187</sup>, occupano posizioni importanti nelle reti globali per il commercio marittimo; la rapida crescita nei porti del Sud-est asiatico è proseguita, riflettendo performance economiche positive nei Paesi ASEAN.<sup>188</sup> La maggior parte di questi porti è in grado di gestire vari tipi di merci e ha ricevuto notevole attenzione da parte dei governi per quanto riguarda il loro potenziale di sviluppo espansivo.<sup>189</sup>

I porti del Sud-est asiatico sono oltretutto anche quelli più collegati con i porti cinesi. Nel 2017 c'erano 157 porti lungo la nuova Via della seta marittima: con 35 porti, il Sud-est asiatico è l'area che mantiene il maggior collegamento strategico con la Cina. I porti in questa regione hanno anche superato quelli europei che si posizionano al secondo posto per rapporti con la Cina. Da un lato il

---

WSC è riconosciuto come rispettato consulente per l'industria e i governi nel settore dell'industria marittima, nonché come partecipante attivo ai dibattiti sulle politiche che influenzeranno il settore delle spedizioni marittime, i suoi clienti e la vitalità economica di tutte le nazioni commerciali. Vedi il sito del WSC all'indirizzo: <http://www.worldshipping.org/> (ultimo accesso 25 aprile 2020)

<sup>185</sup> Viet Linh DANG, Gi Tae YEO, "A Competitive Strategic Position Analysis of Major Container Ports in Southeast Asia.", *Asian Journal of Shipping and Logistics, Elsevier*, 33, 1, 2017, pp. 19-25.

<sup>186</sup> Ibidem

<sup>187</sup> Consultare il sito del WSC all'indirizzo: <http://www.worldshipping.org/> (ultimo accesso 11 maggio 2020)

<sup>188</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) (ultimo accesso 11 maggio 2020), (vedi nota 134).

<sup>189</sup> DANG, TEO, *A Competitive Strategic Position...*, cit, p. 20.



rafforzamento delle dinamiche commerciali e di integrazione regionale tra la Cina e Paesi del Sud-est asiatico ha portato a un contatto diretto maggiore. D'altra parte, poiché un gran numero di navi che collegano l'Europa, il Mediterraneo e altre regioni sono state trasbordate nei porti del Sud-est asiatico, questo rende alcuni di questi porti (ad esempio Singapore che è il più grande porto di transito nella regione dell'Asia Pacifico) significativamente strategici. Questo spiega perché gran parte del Sud-est asiatico è diventato gradualmente l'area di investimento più importante per gli operatori di terminali cinesi.<sup>190</sup>

	2017	2018	Percentuale variazione annuale 2017-2018
Africa	30 398 569	30 940 898	1.8
Asia	488 852 650	510 513 120	4.4
Europa	119 359 397	125 888 633	5.5
America Latina e Caraibi	48 863 196	51 669 025	5.7
America del Nord	58 510 434	61 352 043	4.9
Oceania	12 003 344	12 896 887	7.4
Totale mondiale	757 987 590	793 260 606	4.7

**Tabella 2:** Volume di produzione dei porti container mondiali per regione nel periodo 2017–2018 (Unità equivalenti a 20 piedi e percentuale della variazione annuale)

**Fonte:** UNCTAD

Nel 2018, 15 dei primi 20 porti container al mondo si trovavano in Asia. In totale, alla fine del 2018, l'Asia continua a gestire circa i due terzi dell'intera attività di gestione globale dei container. Con

<sup>190</sup> WANG, ZHENG, DUCRUET, ZHANG, *Investment Strategy of Chinese Terminal...*, cit, p.8.

un totale di 260,8 milioni di TEU registrati nel 2018, la Cina assieme a Hong Kong e Taiwan, rappresenta oltre la metà del totale regionale.<sup>191</sup>

## 2.4 ROTTE COMMERCIALI

Per far fronte alla crescente domanda di scambi marittimi tra le rotte commerciali, le compagnie di navigazione globale hanno stabilito rotte fisse e gestiscono le loro navi su base regolare.<sup>192</sup> Il commercio tra un gruppo di Paesi di origine e un gruppo di Paesi di destinazione è indicato come rotta commerciale. Circa 500 servizi di trasporto marittimo di linea forniscono servizi regolari di linea tra i porti lungo una singola rotta commerciale o un gruppo di rotte commerciali. Le tre rotte principali in cui le compagnie possono specializzarsi sono quella asiatica, quella europea e quella americana.<sup>193</sup>

Dopo la crisi del 2008, ci erano stati importanti cambiamenti per quanto riguarda il volume di capacità che si era spostato dalle rotte transpacifiche e transatlantiche ai servizi tra Europa e Asia. In generale, gli accordi di servizio relativi all'Asia hanno mostrato la maggior parte degli aggiustamenti negli ultimi dieci anni, mentre i servizi transatlantici hanno subito meno cambiamenti a causa di relazioni consolidate tra i due mercati. Questa osservazione riflette l'elevata dinamica dei mercati emergenti in Asia e la loro stretta connessione con le economie in Europa e Nord America.<sup>194</sup>

Una grande parte del commercio globale di container continua a essere trasportato lungo le principali arterie commerciali per container est-ovest, in particolare Asia-Europa, Transpacifico e Transatlantico. Tuttavia, con il 60% del commercio globale in container che si verifica sulle rotte secondarie che comprendono i Paesi in via di sviluppo, si capisce che questi sono sempre più importanti. Come è stato già dimostrato nel paragrafo precedente per le tendenze della gestione di

---

<sup>191</sup> Po-Hsing TSENG 曾柏興 Shih-Hsien CHUANG 莊士賢, Cèlùè liánméng zhèngshì huà, gōngyìng fēngxiǎn guǎnlǐ yǔ zǔzhī jī xiào guānxi zhī yánjiū yǐ dìngqí hǎiyùn huòguì yèzhě wéi lì 策略聯盟正式化、供應風險管理與組織績效關係之研究 以定期海運貨櫃業者為例 (Formalizzazione di alleanze strategiche, gestione del rischio di approvvigionamento e prestazioni organizzative nelle compagnie di spedizioni container, Hángyùn jìkān , 27 , 2018 pp. 57–86.

<sup>192</sup> Yoonjea JEONG, Subrata SAHA, Debajyoti CHATTERJEE, Ilkyeong MOON, "Direct Shipping Service Routes with an Empty Container Management Strategy." , *Transportation Research Part E, Elsevier*, 118, 2018, pp. 123–142.

<sup>193</sup> Consultare il sito del WSC all'indirizzo: <http://www.worldshipping.org/> ( ultimo accesso 8 maggio 2020)

<sup>194</sup> Photis M. PANAYIDES, Robert WIEDMER, "Strategic Alliances in Container Liner Shipping." , *Research in Transportation Economics, Elsevier* , 32, 1 , 2011, pp. 25-38.

container da parte dei porti, il ruolo centrale dell'Asia è ulteriormente testimoniato dalla crescita nel traffico lungo le rotte asiatiche. Il commercio ha continuato a svilupparsi nelle principali corsie commerciali est-ovest : il commercio transpacifico è rimasto il più attivo (con un flusso pari a 28,2 milioni di TEU) , segue la rotta Asia-Europa (con 24,4 milioni di TEU) e la rotta transatlantica (con 8,0 milioni di TEU).<sup>195</sup>

Per quanto riguarda la rotta del Transpacifico, questa ha subito molti cambiamenti dato che le spedizioni dalla Cina verso gli Stati Uniti sono calate di circa il 6% su base annua. Questa contrazione significativa della quota delle esportazioni cinesi nel commercio transpacifico, si spiega con l'introduzione di alcune tariffe aggiuntive sui beni cinesi. Il commercio tra Cina e Stati Uniti è diminuito di oltre il 15% da settembre 2018, dopo la seconda tornata di aumenti delle tariffe. Questo ha avuto anche un impatto sulle catene di approvvigionamento di altri partner commerciali in Asia . Inoltre, alcune attività manifatturiere con sede in Cina sono già state trasferite in alcune località dell'Asia orientale. Gli importatori degli Stati Uniti considerano probabilmente la possibilità di reindirizzare le proprie merci attraverso l'isola di Taiwan o il Vietnam, con conseguente sostituzione commerciale. Al contrario, le esportazioni verso gli Stati Uniti dai vicini Paesi del Sud-est asiatico sono aumentate di quasi un terzo, rispetto allo stesso periodo del 2018.<sup>196</sup>

Gli scambi commerciali tra Asia ed Europa in direzione est e ovest sono aumentati del 3,6%, riflettendo una domanda di importazione europea più debole e altri sviluppi che incidono sul volume di merci lungo la rotta come il divieto di importazione di rifiuti in Cina. Questi prodotti di scarto sono stati spediti verso destinazioni alternative in Paesi vicini, tra cui la Malesia e le Filippine, che ora esigono che le nazioni riprendano i loro rifiuti. Questi sviluppi probabilmente mineranno i volumi delle merci lungo le rotte commerciali dell' Asia-Europa e del Transpacifico. La rotta Transatlantica, invece, ha raggiunto una crescita del 6,4% che riflette la forte domanda di importazione negli Stati Uniti. <sup>197</sup>

---

<sup>195</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 11 maggio 2020), ( vedi nota 134).

<sup>196</sup> Ibidem

<sup>197</sup> Ibidem

Route	West Bound	East Bound	North Bound	South Bound	Total
Asia-North America	7,490,000	19,482,000			26,572,000
Asia-North Europe	9,924,000	5,139,000			15,063,000
Asia-Mediterranean	5,504,000	2,409,000			7,913,000
Asia-Middle East	3,340,000	1,400,000			
North Europe-North America	3,284,000	2,120,000			5,404,000
Asia-East Coast South America			730,000	1,344,000	2,074,000
North Europe/Mediterranean-East Coast South America			830,000	850,000	1,680,000
North America-East Coast South America			794,000	474,000	1,268,000

**Tabella 3:** Principali rotte commerciali (TEU spediti) , 2017

**Fonte:** *World Shipping Council (WSC)*

I dati del World Shipping Council confermano che la rotta più battuta è quella del Transpacifico con un totale di 26,572,000 TEU. Vi è una forte connessione tra il resto dell'Asia e l'Asia meridionale e questo è confermato dai numeri di servizi lungo questa rotta commerciale che è una delle più attive dopo quella che collega l'Asia con l' America del Nord.<sup>198</sup>

## 2.5 STAKEHOLDERS: LE *SHIPPING COMPANIES*

Le compagnie di navigazione sono ovviamente attori chiave nel trasporto marittimo. Come è stato enfatizzato precedentemente, nel mercato odierno si osserva persino uno spostamento del potere dalle autorità portuali verso le compagnie. Una delle priorità delle autorità portuali è infatti quella di garantire che una compagnia di navigazione o un operatore terminale scelga di localizzarsi nel proprio porto , diventando così parte della rete delle compagnie. I porti, e per estensione le città

<sup>198</sup>Consultare il sito del WSC all'indirizzo: <http://www.worldshipping.org/> ( ultimo accesso 8 maggio 2020)

marittime, si adattano alle strategie delle compagnie di navigazione cercando di offrire le posizioni migliori.<sup>199</sup> Le compagnie di spedizioni che saranno analizzate in questo capitolo sono prevalentemente quelle per container, dato che la containerizzazione è stato il processo che più ha cambiato il volto del settore marittimo.

Il trasporto marittimo di linea è il servizio di trasporto di merci mediante navi oceaniche ad alta capacità che transitano su rotte regolari su orari prestabiliti. Ci sono circa 400 servizi di linea in servizio oggi, la maggior parte fornisce partenze settimanali da tutti i porti che ogni servizio chiama. Le navi da carico, principalmente sotto forma di navi portacontainer, trasportano circa il 60% delle merci per valore spostate a livello internazionale via mare ogni anno.<sup>200</sup> In termini di valore, il commercio via mare trasportato dalle navi portacontainer è la categoria più importante di merci trasportate per via navigabile e la movimentazione dei container è una delle principali fonti di entrate prodotte dall'attività e dalla gestione di un porto.<sup>201</sup>

Il settore del trasporto marittimo ha vissuto un periodo di boom iniziato nel 2004 e conclusosi nel 2008 che è stato poi seguito da una fase di rallentamento quando la crisi finanziaria globale tra il 2007 e il 2008 ha causato una recessione economica globale. In seguito al crollo del commercio mondiale, sono crollate le tariffe di trasporto e le difficoltà del settore sono state ulteriormente aggravate da un eccesso di offerta di navi. Molte di queste difficoltà continuano ad esserci ancora nel settore odierno: le compagnie di spedizione sono alla ricerca di metodi più efficienti per ridurre i costi del carburante, e allo stesso tempo cercano di perseguire economie di scala grazie alla costruzione di navi per il trasporto di carichi più grandi.<sup>202</sup>

La dimensione sempre crescente delle navi, soprattutto nel settore del trasporto di container, ha conseguenze negative sul mercato del trasporto delle merci: le compagnie sono in grado di impegnarsi in una corsa di abbassamento delle tariffe di trasporto, creando così ulteriore pressione sul mercato già depresso. Durante la ricerca di economie di scala, le compagnie di navigazione sono quindi costrette a formare delle alleanze e / o fusioni e acquisizioni che a loro volta stanno alterando la mappa del mercato marittimo globale.<sup>203</sup>

Esiste quindi un forte livello di concorrenza sulle principali rotte di navigazione tra tutte le compagnie di spedizione di container a livello globale: il risultato è appunto il crollo delle tariffe di

---

<sup>199</sup>VERHETSEL, SEL, *World Maritime Cities...*, cit, p.243

<sup>200</sup>Consultare il sito del WSC all'indirizzo: <http://www.worldshipping.org/> ( ultimo accesso 8 maggio 2020)

<sup>201</sup>Consultare il sito di Statista all'indirizzo: <https://www.statista.com/> ( ultimo accesso 11 maggio 2020)

<sup>202</sup>Yeong Seok HA , Jung Soo SEO , "An Analysis of the Competitiveness of Major Liner Shipping Companies." , *Asian Journal of Shipping and Logistics* , Elsevier, 33, 2 , 2017, pp. 53-60.

<sup>203</sup> Ibidem

trasporto per TEU e lo smaltimento di navi che vengono vendute per ridurre l'eccessiva perdita netta. Esempi concreti dell'abbassamento dei prezzi sono il *Baltic Dry Index* (BDI) e il *China Containerized Freight* (CCFI): entrambi questi indici sono precipitati drammaticamente dal 2008 alla fine del primo trimestre del 2016. Il primo indice misura i prezzi della spedizione e le tariffe per il noleggio delle portarinfuse che trasportano minerale di ferro, carbone e grano<sup>204</sup>; il secondo indice mostra il mercato del trasporto di container collegando il mercato marittimo cinese a quello mondiale. Il CCFI fornisce informazioni fondate alle imprese di trasporto e commerciali, nonché alle agenzie governative responsabili della regolamentazione e del controllo macroeconomico.<sup>205</sup>

I profitti di una compagnia marittima sono influenzati da diversi fattori che vanno dalle vendite fino ad arrivare alla gestione della compagnia stessa. Sebbene sia importante il volume complessivo di merci che la compagnia di spedizioni trasporta, come il numero di container trasportati da un porto all'altro, la tariffa di trasporto e il prezzo del carburante sono considerati i fattori di maggiore influenza per i profitti dell'azienda. Nel settore marittimo la tariffa di trasporto è determinata dal mercato: quindi un tasso di trasporto più elevato porterà a maggiori profitti e viceversa.<sup>206</sup>

Le compagnie di navigazione sostengono vari elementi di costo tra cui il carburante, i costi di flotta, i costi operativi dei terminal, ecc. Tra questi, il prezzo del carburante rappresenta un elemento di costo più significativo. La variazione del prezzo del carburante è quindi il fattore più rilevante per quanto riguarda l'impatto sui costi operativi della compagnia. In seguito all'aumento del prezzo del carburante, le compagnie di navigazione si sono impegnate in varie misure come l'ottimizzazione della velocità della nave e una pulizia più frequente di scafi ed eliche.<sup>207</sup>

Un ulteriore fattore che può incidere sul risultato economico delle compagnie di navigazione è il rapporto tra le navi di proprietà e quelle che invece vengono nolleggiate dalle compagnie. Queste ultime, in generale, forniscono servizi di rotta con flotte costituite da alcune navi di proprietà e altre nolleggiate allo scopo di diversificare i rischi e di sfruttare in modo efficace le economie di scala.<sup>208</sup>

---

<sup>204</sup> Ibidem

<sup>205</sup> Consultare il sito della Shanghai Shipping Exchange all'indirizzo: <https://en.sse.net.cn/home> (ultimo accesso 26 aprile 2020)

<sup>206</sup> HA, SEO, *An Analysis of the Competitiveness...*, cit, p. 55.

<sup>207</sup> Ibidem

<sup>208</sup> Ibidem

## 2.6 SHIPPING COMPANIES CINESI E OPERATORI PORTUALI

In Cina le compagnie di spedizione più importanti fanno parte della categoria delle imprese statali. Un'impresa statale, *State-owned enterprise* (SOEs), si riferisce a una società sulla quale lo stato ha un controllo significativo, attraverso la piena maggioranza o significativa proprietà di minoranza; solitamente gode di una posizione migliore rispetto a un'impresa privata nella gestione di progetti infrastrutturali e di trasporto, i quali comportano un'enorme quantità di capitale. Le SOEs cinesi sono controllate sia dalla *State-owned Assets Supervision and Administration Commission* (SASAC) (*Guówùyuàn Guóyǒu Zīchǎn Jiāndū Guǎnlǐ Wěiyuánhùi* 国务院国有资产监督管理委员会)<sup>209</sup> che dal PCC.<sup>210</sup>

Le SOEs svolgono un importante ruolo nel processo di internazionalizzazione e da quando il governo cinese ha lanciato la strategia del “*Going out*” (*Zǒu chūqù* 走出去) (analizzata nel primo capitolo), le imprese cinesi sono state incoraggiate a impegnarsi in investimenti all'estero, facendo riferimento alle linee guida emesse dal governo cinese e ottenendo il sostegno finanziario diretto dal loro governo locale.<sup>211</sup>

La compagnia cinese più influente, la *China Ocean Shipping (Group) Company* (COSCO) (*Zhōngguó yuǎnyáng yùnnshū (jítuán) zǒng gōngsī* 中国远洋运输(集团)总公司), nasce dalla fusione delle due società di spedizione di container COSCO e la *China Shipping Container Lines* (CSCL) (*Zhōnghǎi jíhuāngxiāng yùnnshū gǔfèn yǒuxiàn gōngsī* 中海集装箱运输股份有限公司), in risposta al grave restringimento del mercato marittimo e alla strategia globale delle compagnie di navigazione di espandersi.<sup>212</sup> Nata nel 1961 a Pechino (con la successiva fusione nel 2016), COSCO fornisce servizi di spedizioni e di logistica, concentrandosi principalmente in servizi di trasporto marittimo nazionale e internazionale di container.<sup>213</sup> Ad oggi, secondo i dati di

---

<sup>209</sup> SASAC: organizzazione ad hoc creata a livello ministeriale e direttamente subordinata al Consiglio di Stato. Supervisiona e gestisce le attività delle imprese statali sotto la supervisione del governo centrale e migliora la gestione delle attività statali. Consultare il sito del *Guówùyuàn Guóyǒu Zīchǎn Jiāndū Guǎnlǐ Wěiyuánhùi* 国务院国有资产监督管理委员会 (*Commissione statale per la supervisione e l'amministrazione delle attività del Consiglio di Stato*) all'indirizzo: <http://www.sasac.gov.cn/> (ultimo accesso 30 aprile 2020)

<sup>210</sup> CHAISSE, GORSKY, *The Belt and Road Initiative...*, cit, p.474.

<sup>211</sup> Yuan MA, Peter J PEVERELLI, “Strategic Decisions in Chinese State-Owned Enterprises as Outcome of the Sensemaking of the CEO: the Case of COSCO's Emerging Involvement in the Port of Piraeus.”, *Transnational Corporations Review*, 11, 1, 2019, pp. 50–64.

<sup>212</sup> HA, SEO, *An Analysis of the Competitiveness...*, cit, p. 54.

<sup>213</sup> Consultare il sito di COSCO all'indirizzo: <http://lines.coscoshipping.com/home/> (ultimo accesso 1 maggio 2020)

Alphaliner<sup>214</sup>, COSCO è la terza compagnia al mondo in termini di capacità di spedizioni.<sup>215</sup> Inoltre, secondo il rapporto redatto dall'UNCTAD del 2019, COSCO è il primo operatore terminalista globale, in termini di volume di produzione e capacità di gestione.<sup>216</sup>

Con l'implementazione dell'iniziativa BRI, gli operatori portuali cinesi hanno investito principalmente nei porti situati lungo la Via della seta marittima. Come è stato enfatizzato nei paragrafi precedenti, l'identificazione dei porti strategici è fondamentale per comprendere le strategie adottate dalle compagnie. Nel 2017, i porti con cui la Cina era entrata maggiormente in contatto, erano situati nelle aree marittime del Sud-est asiatico e in Europa. Soprattutto negli ultimi anni, grazie anche alla strategia BRI, sono incrementati gli investimenti all'estero: questi sono concentrati principalmente in Europa e nel Mediterraneo.<sup>217</sup>

COSCO/CMG/QPI in Europa e Med (1/2)		
Ocean Alliance (CMA-CGM, COSCO, Evergreen and OOCL).		
PORT	TERMINAL(S)	PERCENT SHARE HELD BY ENTERPRISE
PIRAEUS (GREECE)	Piraeus Container Terminal	COSCO: 100%
ZEEBRUGGE (BRUGES, BELGIUM)	CSP Zeebrugge Terminals NV	COSCO: 85%
VALENCIA (SPAIN)	Noatum Container Terminal	COSCO: 51%
CASABLANCA (MOROCCO)	Somaport	CMPort: 49%
DUNKIRK (FRANCE)	Terminal des Flandres	CMPort: 45%
VADO LIGURE (GENOA, ITALY)	Vado Reefer Terminal	COSCO: 40%
		QPI: 10%
BILBAO (SPAIN)	Noatum Container Terminal	COSCO: 40%
ROTTERDAM (NETHERLANDS)	Euromax Terminal	COSCO: 35%
AMBARLI (ISTANBUL)	Kumport	COSCO: 26%
		CMPort: 26%

**Fig. 7:** Quote di partecipazione di COSCO nei terminal dei porti europei e del Mediterraneo (1)

**Fonte:** Intervista a Vittorio Torbianelli (2019)

<sup>214</sup> Alphaliner: istituto di ricerca professionale che è stato creato per l'uso da parte dei professionisti del settore della navigazione. È usato come fonte di informazione dalla maggior parte degli operatori di linea, da molte autorità portuali, operatori terminalistici, società di logistica, spedizionieri, società di ricerca così come banche e altri istituti finanziari.

<sup>215</sup> Consultare il sito di Alphaliner all'indirizzo: <https://www.alphaliner.com/> (ultimo accesso 1 maggio 2020)

<sup>216</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) (ultimo accesso 11 maggio 2020), (vedi nota 134).

<sup>217</sup> WANG, ZHENG, DUCRUET, ZHANG, *Investment Strategy of Chinese...*, cit, p.1.



COSCO/CMG/QPI in Europa e Med (2/2)		
LE HAVRE (FRANCE)	Terminal Nord, Terminal de France	CMPort: 25%
MARSAXLOKK (MALTA)	Malta Freeport Terminal	CMPort: 25%
MARSEILLE FOS (MARSEILLE, FRANCE)	Eurofos	CMPort: 25%
NANTES (FRANCE)	Terminal du Grand Ouest	CMPort: 25%
ANTWERP (BELGIUM)	Antwerp Gateway	COSCO: 20%
		CMPort: 5%
PORT SAID (EGYPT)	Suez Canal Container Terminal	COSCO: 20%
TANGER MED (TANGIER, MOROCCO)	Eurogate Tanger	CMPort: 20%

**Fig.8:** Quote di partecipazione di COSCO nei terminal dei porti europei e del Mediterraneo (2)

**Fonte:** Intervista a Vittorio Torbianelli (2019)

La concentrazione degli investimenti in Europa e nel Mediterraneo, sono testimoniati dalle Figure 7 e 8 che mostrano le quote di partecipazione di COSCO nei terminal dei porti europei e del Mediterraneo. Non a caso il colosso cinese COSCO ha acquisito percentuali rilevanti dei *key point* europei, ad esempio del porto Said (canale di Suez) e di Tanger Med (Tangeri, Marocco), entrambi principali porti africani nella regione mediterranea; non meno rilevanti sono l'acquisizione totale del *Piraeus Container Terminal* (PCT) avvenuta nel 2016, e del *Vado Ligure Reefer Terminal* (Genova) di cui COSCO ha già ottenuto il 40%.<sup>218</sup>

Le altre due compagnie che appaiono nella Figura sono la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA), Compagnie Générale Maritime (CGM), compagnia di navigazione francese e la *Qingdao Port International* (QPI), compagnia di stato cinese.

Il caso più eclatante è sicuramente quello del porto del Pireo in Grecia che negli ultimi 12 anni ha raggiunto una posizione più alta di quella del porto di Valencia. Un dato rappresentativo è quello del rapporto dell'UNCTAD, secondo cui la Grecia è stata classificata come il primo Paese per proprietà di flotta, misurata in termini di portata lorda delle navi, rappresentando il 17,19% della

<sup>218</sup> Intervista a Vittorio Torbianelli (2019), responsabile delle relazioni internazionali presso l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (autorità portuale di Trieste), Trieste.

flotta mondiale totale.<sup>219</sup> Situato tra il Mar Mediterraneo a sud e i Balcani a nord, il porto del Pireo gode di un'ottima posizione geografica ed è un importante snodo di trasporto nel Mediterraneo. Questo porto europeo è il più vicino all'Estremo Oriente ed è anche uno dei porti più vicini alla rotta principale del canale di Suez. Dopo il miglioramento delle infrastrutture portuali da parte delle imprese cinesi e greche, l'efficienza operativa del porto è aumentata, il porto è stato rivitalizzato e la sua posizione è diventata cardine.<sup>220</sup>

Sebbene COSCO si occupi principalmente di investimenti in Cina e nei porti europei e del Mediterraneo, un porto storico dove ha investito la compagnia nel Sud-est asiatico è stato quello di Singapore. Il porto di Singapore ha un importante posizione strategica fin dai tempi coloniali e divenne un porto di prima classe con il maggior numero di collegamenti marittimi con porti cinesi molto prima di quelli europei. Il motivo è che Singapore è il più grande porto di transito nella regione dell' Asia Pacifico, con un'importante posizione strategica situato a ovest dello stretto di Malacca, principale rotta marittima tra l'Oceano Pacifico e l'Oceano Indiano. La compagnia cinese ha investito congiuntamente con la *Port of Singapore Authority (PSA International)*; grazie a questo investimento nel 2017, gli utili di COSCO presso il terminal COSCO-PSA hanno raggiunto i \$ 15.133.000.<sup>221</sup>

Altri due conglomerati cinesi importanti sono la *China Merchants Port Holdings Company Limited (Zhāoshāng jú kònggǔ gǎngkǒu yǒuxiàn gōngsī 招商局控股港口有限公司)* e la *Hutchison Port Holdings (HPH) (Hé jì gǎngkǒu jí tuán 和記港口集團)*. *Hutchison Ports* è un operatore terminale globale che ha investito in 61 terminal in 27 Paesi e regioni ed è considerato più come un attore hongkonghese piuttosto che della Cina continentale. È stato classificato come secondo operatore terminalista globale, in termini di volume di produzione e capacità di gestione.<sup>222</sup> *Hutchison Ports* è il primo operatore terminalista cinese a investire all'estero. Dal punto di vista degli investimenti portuali, da un lato, è impegnato a investire in paesi economicamente sviluppati, come nei porti di Felixstowe e di Harwich (Gran Bretagna), il terminal ECT Euromax (Rotterdam), ad Amsterdam, ecc. D'altro canto, è impegnato a investire in terminali del Sud-est asiatico che sono spesso collegati

---

<sup>219</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 11 maggio 2020), ( vedi nota 134).

<sup>220</sup> WANG, ZHENG, DUCRUET, ZHANG, *Investment Strategy of Chinese...*, cit, p.8.

<sup>221</sup> Ibidem

<sup>222</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 2 maggio 2020) , ( vedi nota 134).

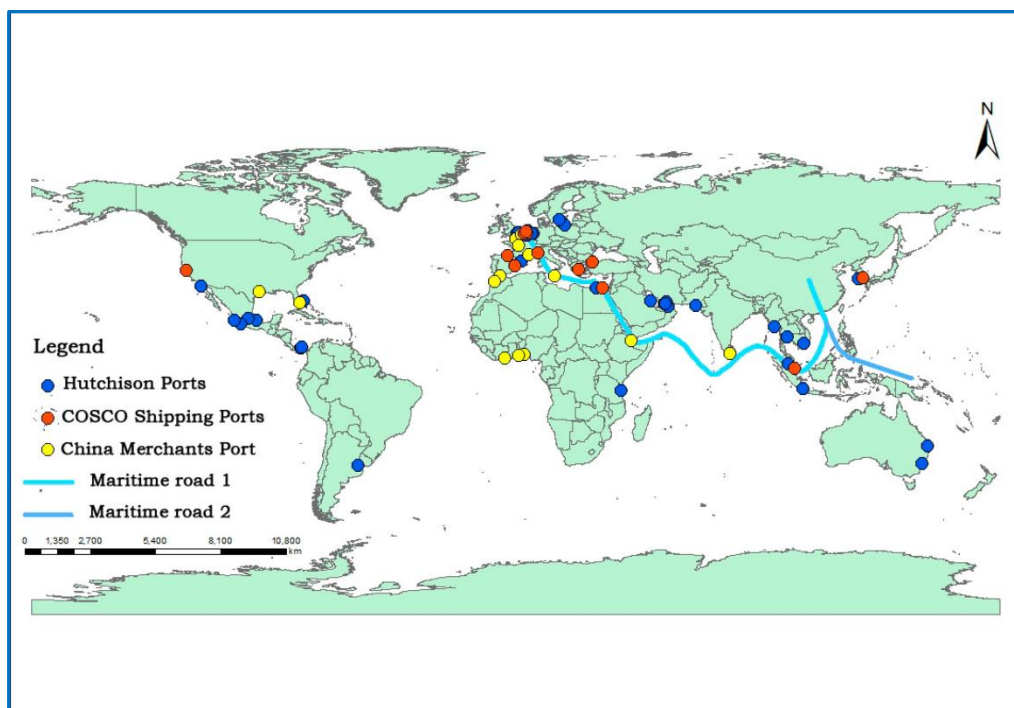
con porti cinesi, come il terminal container internazionale Koja di Giacarta in Indonesia e il terminal internazionale Myanmar in Myanmar, ecc.<sup>223</sup>

*China Merchants Port* è un operatore terminale che ha avuto un rapido sviluppo negli ultimi anni e si concentra principalmente sugli investimenti cinesi. Negli ultimi anni, tuttavia, ha ampliato il proprio portafoglio ai terminali esteri, con particolare attenzione ai terminal lungo la Via della seta marittima, che rimane la principale area di investimento del conglomerato. Complessivamente, ha investito in 35 terminal in 14 paesi e nel 2018 ha acquisito il porto di Newcastle in Australia, raggiungendo così la sua presenza in tutti i continenti. A differenza di *Hutchison Ports* e COSCO, che si concentrano principalmente in Paesi sviluppati come l'Europa e il Mediterraneo, gli investimenti diretti del *China Merchants Port* sono indirizzati specialmente ai Paesi in via di sviluppo come l'Africa e l'Asia meridionale, date le potenziali opportunità di sviluppo future offerte da mercati emergenti e posizioni geografiche vantaggiose. Queste opportunità nascono dal fatto che queste aree sono ricche di risorse minerarie e ad oggi hanno ancora una capacità portuale relativamente insufficiente. Un esempio sono gli investimenti nel porto di Gibuti; altro importante investimento eseguito dall'operatore in Asia meridionale è quello nel porto di Colombo e di Hambantota (Sri Lanka). La *China Merchants Port* ha acquistato una quota dell'80% del porto di Hambantota nel 2017, anche noto come "cuore dell'Oceano Indiano" per la sua importanza di punto di transito per il carico di container mondiale.<sup>224</sup>

---

<sup>223</sup> Ibidem

<sup>224</sup> Ibidem



**Fig. 9:** Investimenti all'estero degli operatori portuali cinesi lungo la Via della seta marittima nel 2017.

**Fonte:** WANG, ZHENG, DUCRUET, ZHANG, *Investment Strategy of Chinese...*, cit, p.12.

Sebbene gli investimenti dei tre operatori portuali cinesi abbiano strategie operative diverse, oltre il 70% dei terminal investiti all'estero è concentrato lungo la Via della seta marittima.<sup>225</sup>

## 2.7 SHIPPING COMPANIES TAIWANESE

Taiwan è un'entità economica insulare al centro dell'Asia Pacifico e la sua prosperità dipende fortemente dal commercio marittimo, specialmente quello indirizzato alle esportazioni.<sup>226</sup> Secondo il sopracitato rapporto dell' UCTAD ,Taiwan è stata classificata come l'undicesimo Paese per la proprietà di flotta, misurata in termini di portata lorda delle navi, rappresentando il 2,60% della flotta mondiale totale.<sup>227</sup>

<sup>225</sup> WANG, ZHENG, DUCRUET, ZHANG, *Investment Strategy of Chinese...*, cit, p.11.

<sup>226</sup> Ching-Chiao YANG, Peter B. MARLOW, Chin- Shan LU, "Assessing Resources, Logistics Service Capabilities, Innovation Capabilities and the Performance of Container Shipping Services in Taiwan." , *International Journal of Production Economics, Elsevier*, 122, 1, 2009, pp. 4–20.

<sup>227</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 2 maggio 2020) , ( vedi nota 134).

A Taiwan le principali compagnie di navigazione per container sono rispettivamente l'*Evergreen Marine Corporation* (EMC) (*Zhǎngróng hǎiyùn gǔfèn yǒuxiàn gōngsī* 長榮海運股份有限公司), la *Yang Ming Marine Transport Corporation* (*Yángmíng hǎiyùn gǔfèn yǒuxiàn gōngsī* 陽明海運股份有限公司) e la *Wan-Hai Lines* (*Wàn Hǎi Hángyùn Gǔfèn Yǒuxiàn Gōngsī* 萬海航運股份有限公司). Alphaliner riporta che l'EMC è attualmente la settima compagnia al mondo in termini di capacità di spedizioni<sup>228</sup>, la Yang Ming sale di otto posti rispetto al 2008 posizionandosi all'ottavo posto, mentre la *Wan-Hai* sale alla dodicesima posizione, recuperando anch'essa otto posti. A seguito della significativa crescita del commercio estero, l'industria dei servizi di trasporto di container a Taiwan è diventata altamente competitiva e la percentuale di imprese marittime straniere che entrano in questo mercato è rimasta costantemente elevata.<sup>229</sup>

L'EMC è stata fondata il 1° settembre 1968 a Taiwan dal Dr. Yung-Fa Chang. Dopo un anno dalla sua nascita, l'EMC istituì il suo primo servizio di linea stabilito sul commercio tra Estremo Oriente e Medio Oriente, lungo la rotta che partiva dall'Estremo Oriente e arrivava al Golfo Persico: in quel momento questa era la tratta più ignorata dalla maggior parte delle aziende. Questo è un esempio di come la compagnia sia stata in grado di riconoscere da subito un mercato di nicchia che ha permesso all'EMC di non entrare in diretta competizione con altre grandi compagnie. L'*Evergreen* divenne la prima compagnia ad avviare un servizio di container “*Two Way Round-the-World*” nel 1984 diventando così la più grande compagnia di spedizioni di container nel mondo nel 1985. Nel 2002 l'EMC ha sostituito il “*Two-Way Round-the-World*” con il servizio “*Full Way Round-the-World*”.<sup>230</sup>

Dato che Taiwan è un'isola e il suo mercato interno è molto limitato, l'EMC si è dovuta orientare da subito ai mercati internazionali per avere successo nel mercato competitivo. Il primo mercato è stato quello americano: l'EMC conosceva bene il mercato e la cultura americane, i suoi costi per acquisire conoscenze sul mercato americano erano bassi, in più il mercato americano a quel tempo (1990) era il più grande mercato del mondo.<sup>231</sup> La strategia dell'EMC si è dimostrata corretta: ancora oggi il mercato americano rappresenta la maggiore fonte di guadagni per la compagnia, distaccandosi nettamente da tutti gli altri mercati coperti dalla compagnia.<sup>232</sup> Ad oggi, la società

---

<sup>228</sup>Consultare il sito di Alphaliner all'indirizzo: <https://www.alphaliner.com/> ( ultimo accesso 3 maggio 2020)

<sup>229</sup>YANG, MARLOW, LU, *Assessing Resources, Logistics Service ...*, cit, p. 5.

<sup>230</sup>Sandra S. LIU, 2009, *The Roadmap For Global Expansion Of Evergreen Marine Corp*, Research Gate, [https://www.researchgate.net/publication/235259280\\_The\\_Roadmap\\_For\\_Global\\_Expansion\\_Of\\_Evergreen\\_Marine\\_Corp](https://www.researchgate.net/publication/235259280_The_Roadmap_For_Global_Expansion_Of_Evergreen_Marine_Corp) ( ultimo accesso 3 maggio 2020)

<sup>231</sup>Ibidem

<sup>232</sup>Evergreen Marine Annual report 2018 , <https://www.evergreen-marine.com/tbf1/pdf/2018AR.pdf> ( ultimo accesso 11 maggio 2020)

opera in Asia, Europa, Mediterraneo, America, Africa e Australia con sede nella città di Taipei (Taiwan).<sup>233</sup> Un dato interessante è che l'Evergreen è entrata a far parte delle alleanze globali solo a partire dal 2014, fino a quel momento aveva adottato una strategia di isolamento. Inoltre, attualmente fa parte di un'alleanza che ha come membro COSCO, mentre l'altra compagnia taiwanese, la *Yang Ming*, fa parte dell'alleanza concorrente.<sup>234</sup>

Data l'attuale tendenza per le compagnie di spedizioni internazionali di costituire società di logistica internazionali, la compagnia Evergreen ha fondato una società di logistica, una compagnia terminal e una società di autotrasporti. In questo modo il gruppo Evergreen (*Zhǎngróng jítuán* 長榮集團), cerca di offrire un servizio completo ai vari spedizionieri dal punto di vista della catena di fornitura integrata. Questo perché le compagnie di navigazione sono responsabili solo delle rotte di navigazione con "servizi da porto a porto", mentre "il servizio porta a porta" deve essere gestito da società di logistica internazionali.<sup>235</sup>

Altro punto di forza della compagnia è quello della navigazione ecologica. Quest'ultima ha destato sempre più interesse negli ultimi anni a causa della crescente consapevolezza delle problematiche ambientali come i cambiamenti climatici, insieme alle crescenti preoccupazioni per gli impatti ambientali delle attività legate alla navigazione. Evergreen si pone l'obiettivo di porre severi controlli sulle operazioni di bordo per ridurre l'inquinamento; inoltre si impegna nella costruzione delle *Green Ships*, imbarcazioni con dimensioni e velocità minori ma più ecosostenibili. La compagnia si adopera nello sviluppo delle ultime tecnologie per minimizzare l'impatto delle operazioni di trasporto container.<sup>236</sup>

La *Yang Ming* è stata fondata il 28 dicembre 1972, ma ha legami storici attraverso la sua fusione con la *China Merchants Steam Navigation Company* (1872 - 1995), che risale alla dinastia Qing (1636-1912). La compagnia offre un servizio di trasporto di container in Asia, Europa, America e Australia. All'aprile del 2020, la *Yang Ming* gestisce una flotta di 94 navi con una capacità operativa di 640 mila TEUS, di cui le navi portacontainer sono la forza di servizio principale.<sup>237</sup> La *Yang Ming* è il diciannovesimo operatore terminalista globale, in termini di volume di produzione e

---

<sup>233</sup> Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. MarketLine Company Profile, 2019.

<sup>234</sup> Evergreen Marine Annual report 2018, <https://www.evergreen-marine.com/tbf1/pdf/2018AR.pdf> (ultimo accesso 11 maggio 2020)

<sup>235</sup> Yi-Chih YANG, Shu-Ling CHEN, "Determinants of Global Logistics Hub Ports: Comparison of the Port Development Policies of Taiwan, Korea, and Japan.", *Transport Policy, Elsevier*, 45, 2016, pp. 179–189.

<sup>236</sup> Evergreen Marine Annual report 2018, <https://www.evergreen-marine.com/tbf1/pdf/2018AR.pdf> (ultimo accesso 11 maggio 2020)

<sup>237</sup> Consultare il sito della *Yang Ming* all'indirizzo: <https://www.yangming.com/> (ultimo accesso 11 maggio 2020)

capacità di gestione.<sup>238</sup> I profitti della compagnia vengono principalmente dall' America e dall'Europa , piuttosto che dal mercato asiatico.<sup>239</sup>

Un importante traguardo raggiunto dalla *Yang Ming* è l'istituzione della *YES Logistics Corporation* (*Hǎohǎo guójì wùliú gǔfèn yǒuxiàn gōngsī* 好好國際物流股份有限公司) . Al fine di fornire un servizio di catena di approvvigionamento integrato per gli spedizionieri di tutto il mondo, le compagnie di navigazione hanno istituito fornitori di servizi logistici internazionali che offrono spedizioni, intermediazione personalizzata, consolidamento di container, stazioni di trasporto container (CFS) e altre attività logistiche dal valore aggiunto. Ad esempio, *Yang Ming* ha creato nel 1999 *Yes Logistics*: questa offre ai clienti CFS con duty free, periodi di stoccaggio prolungati e servizi di consolidamento e distribuzione.<sup>240</sup>

Infine, la *Wan-Hai Lines* nasce nel 1965 principalmente come società di trasporto di tronchi che opera a Taiwan, in Giappone e nel Sud-est asiatico. Nel 1976, in risposta al rapido sviluppo del commercio internazionale nella regione dell' Asia Pacifico e ad altre tendenze internazionali, *Wan-Hai* si trasformò in una compagnia di spedizioni di container. Le rotte di spedizione di *Wan-Hai* includono Taiwan, Giappone, Corea, Cina continentale, Hong Kong, Filippine, Thailandia, Malesia, Indonesia, Singapore, Vietnam, Birmania, Cambogia, India, Pakistan, Sri Lanka e Medio Oriente.<sup>241</sup>

*Wan-Hai* fornisce spedizioni marittime con rotte regolari tra queste aree. La sua rete comprende filiali e agenti in tutte le principali città e porti dell'Asia. I maggiori profitti della compagnia vengono infatti dalle rotte asiatiche e i piani futuri sono quelli di continuare a espandere i mercati di nicchia nel Sud-est asiatico. Inoltre, oltre ad un esclusivo terminal nel porto di Keelung, *Wan-Hai* ha noleggiato anche 4 terminal a Taichung e Kaohsiung, il che rende *Wan-Hai* l'unico vettore a Taiwan con terminali esclusivi nelle regioni settentrionali, centrali e meridionali dell'isola.<sup>242</sup> È anche per questo motivo che *Wan-Hai* appare tra i *top competitor* dell'*Evergreen*.<sup>243</sup>

---

<sup>238</sup>Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 4 maggio 2020) , ( vedi nota 134).

<sup>239</sup>Yang Ming Marine Annual report 2018, [https://www.yangming.com/files/Investor\\_Relations/2018Annual.pdf](https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/2018Annual.pdf) ( ultimo accesso 4 marzo 2020)

<sup>240</sup>YANG, CHEN, Determinants of Global Logistics Hub Ports...,cit. p. 188.

<sup>241</sup> Consultare il sito della Wan-Hai Lines all'indirizzo: <https://www.wanhai.com/views/Main.xhtml> ( ultimo accesso 4 maggio 2020)

<sup>242</sup> Ibidem

<sup>243</sup>Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. MarketLine Company Profile, 2019.

## 2.8 ALLEANZE STRATEGICHE NELL'AMBITO DELLE SPEDIZIONI DI CONTAINER

La moderna organizzazione di spedizioni marittime per container prende principalmente due forme: quella delle conferenze e quella delle alleanze marittime. Le conferenze marittime avevano principalmente un obiettivo di fissazione dei prezzi; furono istituite per la prima volta nel 1879 e si concentravano principalmente sulle rotte da e verso l'Europa. Le conferenze si sono però concluse nel 2008 con l'abolizione della *Far Eastern Freight Conference* ( FEFC) che ha segnato l'inizio dell'era delle alleanze.<sup>244</sup>

Uno degli sviluppi più significativi nel settore del trasporto marittimo di container è stato quindi la formazione di alleanze strategiche e partenariati azionari; uno dei tratti caratteristici del settore marittimo è quello di essere caratterizzato da una crescente concentrazione del mercato. I motivi che hanno portato alla ristrutturazione del settore sono molteplici: tra questi vi è la crescita del commercio mondiale (un risultato diretto dell'internazionalizzazione dell'economia), che ha portato alla necessità da parte delle compagnie di spedizioni di container di estendere la copertura di mercato a livello globale. Allo stesso tempo, i costi di fornitura sono aumentati a causa della necessità di schierare navi sempre più grandi e costose. Inoltre, si è verificato un aumento della concorrenza in seguito all'emergere di nuove compagnie minori.<sup>245</sup>

La formazione delle attuali alleanze globali risale alla fine del 1995. Oltre all'integrazione verticale delle operazioni di trasporto, l'attività principale comprende l'accordo orizzontale per la condivisione della flotta e dei servizi di rotta.<sup>246</sup> Gli obiettivi che motivano la concentrazione nell'ambito del trasporto marittimo di linea possono essere riassunti come segue:

- Aumentare la frequenza dei servizi offerti su più rotte commerciali consentendo la creazione di un "centro unico" con copertura mondiale.
- Ottenere economie di rete attraverso la pianificazione e il coordinamento delle navi su scala globale.
- Diversificare i rischi e gli investimenti.

---

<sup>244</sup> Enna HIRATA, "Contestability of Container Liner Shipping Market in Alliance Era." , *Asian Journal of Shipping and Logistics* , Elsevier, 33, 1, 2017, pp. 27-32.

<sup>245</sup> Brian SLACK, Claude COMTOIS, Robert MCCALLA, "Strategic Alliances in the Container Shipping Industry: A Global Perspective." , *Maritime Policy & Management* , 29, 1, 2002, pp. 65-76

<sup>246</sup> Photis M. PANAYIDES, Robert WIEDMER, "Strategic Alliances in Container Liner Shipping." , *Research in Transportation Economics* , Elsevier, 32, 1 , 2011, pp. 25-38.



- Raggiungere economie di scala attraverso l'impiego di nuove navi più grandi: lo scopo è quello di ridurre i costi ottimizzando l'utilizzo delle imbarcazioni.
- Consentire l'ingresso in nuovi mercati senza la necessità di distribuire tonnellaggio aggiuntivo ma piuttosto attraverso accordi di condivisione di slot con altre linee.<sup>247</sup>

Nel 2014, le sedici compagnie delle quattro grandi alleanze (CKYHE, 2M, O3, G6) tra cui COSCO, *K line* (compagnia giapponese), *Yang Ming*, *Hanjin* (compagnia coreana fallita nel 2017) e *Evegreen* (i 5 membri della vecchia alleanza CKYHE), *Maersk* (compagnia di navigazione danese) e la *Mediterranean Shipping Company*(MSC) (entrambi membri dell'attuale alleanza 2M), *China Shipping Group* (CSG) (fusione con COSCO nel 2016), CMA-CGM e l'*United Arab Shipping Company* (UASC)(i 3 membri della vecchia alleanza O3 Alliance), e infine l'*American President Lines* (APL), le giapponesi *Mitsui O.S.K. Lines*(MOL) e la *Nippon Yusen Kabushiki Kaisha*(NYK), la *Hyundai Merchant Marine* (HMM) (compagnia coreana), l'*Hapag-Lloyd* (compagnia tedesca) e l'hongkonghese *Orient Overseas Container Line* (OOCL) che formavano la G6, controllavano il 95 % dei volumi di merci che si spostavano lungo le principali rotte Oriente-Occidente. La tabella 4 illustra gli eventi chiave nella cronologia delle conferenze e delle alleanze. Nell'ultimo decennio, il numero di linee facenti parte delle alleanze è aumentato in modo considerevole e ogni alleanza è riuscita ad ampliare la flotta e la copertura della rete globale.

Le altre compagnie che appaiono nella tabella sono la *Nedlloyd*, compagnia olandese creata nel 1970 (che ora è stata fusa con la *Maersk*), la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*P&O, compagnia britannica fondata nel 1837 e venduta nel 2006e la *Neptune Orient Lines Limited*(NOL), compagnia di spedizioni di Singapore che oggi è sotto il controllo del gruppo francese CMA CMG.<sup>248</sup>

Anno	Pietre miliari
1879	Viene fondata la Far East Conference (in seguito ribattezzata <i>Far Eastern Freight Conference</i> (FEFC))

<sup>247</sup> YAM, LAM, NOTTEBOOM, *Developments in Container Port Competition...*, cit, p. 179.

<sup>248</sup>HIRATA, *Contestability of Container Liner...*, cit, p. 27.

<b>1974</b>	Entra in vigore la convenzione UNCTAD sul codice di condotta per <i>Liner Conferences</i>
<b>1990s</b>	<i>Maersk e Sea-Land</i> introducono un sistema di alleanza e iniziano a condividere navi negli Oceani Atlantico e Pacifico
<b>1994</b>	Costituzione della <i>Global Alliance</i> (APL, MOL, OOCL, Nedlloyd)
<b>1995</b>	Costituzione della <i>Grand Alliance</i> ( <i>Hapag Lloyd</i> , NYK, NOL, P&O)
<b>1998</b>	Costituzione della <i>New World Alliance</i> (APL, MOL, <i>Hyundai Merchant Marine</i> )
<b>2000</b>	Costituzione dell'alleanza CKYH (COSCO, <i>K-Line</i> , <i>Yangming</i> , <i>Hanjin</i> )
<b>2008</b>	FEFC abolita
<b>2011</b>	Costituzione dell'alleanza G6 (APL, MOL, <i>Hyundai</i> , <i>Hapag Lloyd</i> , NYK, OOCL)
<b>2014</b>	Costituzione dell'alleanza 2M ( <i>Maersk</i> , MSC) Costituzione della <i>O3 Alliance</i> (CSG, CMA-CGM, UASC) Iscrizione dell' <i>Evergreen</i> all'alleanza CKYHE
<b>2017</b>	<i>O3 Alliance</i> viene rinominata in <i>Ocean Alliance</i> costituita da CMA (APL), COSCO (CSG), <i>Evergreen</i> e l'OOCL. Nasce <i>The Alliance</i> con la <i>Yangming</i> , <i>Hapag Lloyd</i> (UASC) e la NYK, la <i>K-Line</i> e la MOL che si fondono nella compagnia <i>Ocean Network Express</i> (ONE).

**Tabella 4:** Cronologia delle conferenze e delle alleanze marittime

**Fonte:** HIRATA, *Contestability of Container Liner...*, cit, p. 28.

Le alleanze sono una parte essenziale del settore del trasporto di container in quanto consentono un migliore utilizzo delle navi e offrono l'opportunità alle compagnie di navigazione di fornire un servizio più ampio.<sup>249</sup> Oggi le alleanze strategiche globali sono *The Alliance* che include ONE, *Yang Ming* e *Hapag Lloyd*, l'*Ocean Alliance* che include CMA-CGM, COSCO, OOCL, l'*Evergreen* e la *2M Alliance* con la *Maersk* e la MSC.<sup>250</sup> L'*Ocean Alliance*, che ha iniziato a operare nell'aprile 2017, serve 41 rotte e ha una flotta di 330 imbarcazioni con una capacità operativa totale di circa

<sup>249</sup> Hapag Lloyd Annul report 2019

[https://www.hapagloyd.com/content/dam/website/downloads/ir/HLAG\\_FY\\_2019\\_EN.pdf](https://www.hapagloyd.com/content/dam/website/downloads/ir/HLAG_FY_2019_EN.pdf) (ultimo accesso 5 maggio 2020)

<sup>250</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) (ultimo accesso 4 maggio 2020), (vedi nota 134).

3,88 milioni di TEU. L'alleanza si occupa di fornire una rete completa che copre le rotte commerciali di Asia-Europa, Asia-Mediterraneo, Asia-Mar Rosso, Asia-Medio Oriente, il Transpacifico, Asia-costa orientale dell'America del nord e il Transatlantico.<sup>251</sup>

La 2M ha una flotta di 260 navi e una capacità operativa di 3,1 milioni di TEU; l'alleanza è formata dalle due compagnie maggiori al mondo: la APM *Maersk* che occupa il primo posto e la MSC che occupa la seconda posizione.<sup>252</sup> *The Alliance* ha una flotta di 265 imbarcazioni e una capacità operativa totale di circa 2,6 milioni di TEU. A partire dal 1 aprile 2020 la HMM ha aderito a *The Alliance*; questo rafforzerà la competitività dell'alleanza (successore della *Grand Alliance* e della *G6 Alliance*).

Alliance		Far East trade	Transpacific trade	Atlantic trade
2 M	in %	40	22	45
<i>Ocean Alliance</i>	in %	36	41	13
<i>The Alliance</i>	in %	24	26	36
Other	in %	0	12	6

**Tabella 5:** Quote di capacità delle alleanze negli scambi est-ovest

**Fonte:** Hapag Lloyd Annual report 2019

A causa di un ulteriore consolidamento nel settore della spedizione dei container, le quote di mercato combinata della top 10 linee di spedizione dei container sono aumentate dal 68% nel 2014 al 90% nel 2019. Inoltre, nello stesso periodo, la capacità distribuita è aumentata da circa 55 milioni a 96 milioni di unità equivalenti a 20 TEU sulle tre principali rotte container est-ovest.<sup>253</sup>

<sup>251</sup> Evergreen Marine Annual report 2018, <https://www.evergreen-marine.com/tbf1/pdf/2018AR.pdf>

<sup>252</sup> Consultare il sito di Alphaliner all'indirizzo: <https://www.alphaliner.com/> (ultimo accesso 5 maggio 2020)

<sup>253</sup> Consultare l'indirizzo: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) (ultimo accesso 4 maggio 2020), (vedi nota 134).

### 3 CAPITOLO

#### TAIWAN NELL'ASIA PACIFICO: LA STRATEGIA CONCONCORRENZIALE DELLA *NEW SOUTHBOUND POLICY*

Taiwan è un'entità economica insulare al centro dell'Asia Pacifico e la sua prosperità dipende fortemente dal commercio marittimo, specialmente quello indirizzato alle esportazioni.<sup>254</sup> Dagli anni sessanta, il governo taiwanese ha fatto continui sforzi per fornire politiche favorevoli allo sviluppo delle operazioni di trasporto marittimo del Paese. Relativamente parlando, Taiwan ha un settore marittimo ben sviluppato<sup>255</sup>: secondo il rapporto dell' UCTAD , l'isola di Formosa è stata classificata come l'undicesimo Paese per proprietà di flotta, misurata in termini di portata lorda delle navi, rappresentando il 2,60% della flotta mondiale totale.<sup>256</sup>

Dall'inizio degli anni sessanta, il commercio estero è stato la forza trainante della crescita economica sostenuta e rapida di Taiwan. Inoltre, Taiwan è una piccola isola di soli 36.000 km<sup>2</sup> di terra e circa 23,2 milioni di persone ; si basa sul trasporto aereo e marittimo per il contatto con altre nazioni. Secondo le statistiche del 2004, oltre il 98,2 per cento delle merci commerciali estere per tonnellaggio è stato trasportato via mare. Taiwan ha prestato attenzione a costruire la sua flotta nazionale per far fronte alle esigenze dei commerci stranieri in rapida crescita a partire dal 1957 fino alla seconda metà degli anni ottanta. Le principali considerazioni per l'espansione della flotta nazionale sono state quelle di supportare lo sviluppo delle attività commerciali estere e di fornire ampie capacità di trasporto merci.<sup>257</sup>

Due iniziative politiche hanno governato tutti i settori economici di Taiwan negli anni novanta: la politica guidata dall'OMC e la politica del Centro operativo regionale Asia-Pacifico (*Asia Pacific Regional Operations Center* APROC) . Il tema principale della promozione di Taiwan come APROC si è concentrato sullo sviluppo di centri in sei settori: trasporto marittimo, trasporto aereo, manifatturiero, telecomunicazioni, media e finanza. Uno dei principali risultati del programma

---

<sup>254</sup> Ching-Chiao YANG, Peter B. MARLOW, Chin- Shan LU, "Assessing Resources, Logistics Service Capabilities, Innovation Capabilities and the Performance of Container Shipping Services in Taiwan." , *International Journal of Production Economics, Elsevier*, 122, 1, 2009, pp. 4–20.

<sup>255</sup> Rong-Her CHIU, and Yu-Chang LIN, "The Inter-Industrial Linkage of Maritime Sector in Taiwan: an Input-Output Analysis." , *Applied Economics Letters*, 19, 4, 2012, pp. 337–343.

<sup>256</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2019, UNCTAD/RMT/2019/, United Nations, New York. [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 15 maggio 2020)

<sup>257</sup> Rong-Her CHIU, "The liberalization of shipping in Taiwan", *Marine Policy, Elsevier*, 31, 3, 2007, pp. 258-265.

APROC è stato quello di condurre la deregolamentazione di molti settori industriali; tale azione è stata necessaria per spingere ulteriormente lo sviluppo economico e aprire il mercato interno che risponde ai requisiti dello sforzo di adesione all'OMC.<sup>258</sup>

Per stringere legami formali con i suoi partner commerciali ed evitare discriminazioni dei suoi prodotti nel mercato internazionale, nel 1990 Taiwan ha iniziato gli sforzi per ricongiungersi al GATT (successiva OMC). Dopo sforzi durati circa 12 anni, Taiwan è diventata finalmente membro dell'OMC il 1 ° gennaio 2002. Durante questi 12 anni, Taiwan ha avviato oltre 60 negoziati bilaterali con i membri dell'OMC che hanno richiesto all'isola di liberalizzare completamente il suo meccanismo economico nei settori dei servizi , compreso il trasporto marittimo. Perseguendo l'obiettivo nazionale di aderire all'OMC, l'amministrazione marittima ha quindi gradualmente rimosso le restrizioni alle industrie del trasporto marittimo. Taiwan è una piccola isola con un mercato molto piccolo; come membro dell'OMC, gli operatori di spedizioni nazionali godono di un trattamento nazionale in tutti i territori dei membri dell'OMC per portare avanti i loro affari.<sup>259</sup>

### **3.1 RELAZIONI BILATERALI TRA CINA E TAIWAN: NAZIONALISMO TAIWANESE**

L'attuale rivalità tra l'isola di Formosa e la Cina continentale iniziò nel 1949 quando Chiang Kai-shek e i suoi seguaci fuggirono a Taiwan dopo la sconfitta ricevuta dai comunisti cinesi durante la guerra civile scoppiata dopo la Seconda guerra mondiale. Il risultato della guerra civile fu che il leader del Partito Comunista Cinese (PCC), Mao Zedong, istituì il governo centrale della Repubblica Popolare Cinese (RPC) a Pechino, mentre il leader del Kuomintang (KMT) Chiang Kai-shek trasferì il governo della Repubblica di Cina (ROC) a Taipei. Da quel momento si sono verificate varie crisi attraverso lo stretto di Taiwan e la questione finora non è stata ancora risolta. Nonostante sembri che non ci sia una soluzione definitiva al problema riguardante le cosiddette "*Cross- Strait relations*" nel prossimo futuro, ci sono stati due sviluppi degni di nota: la drammatica crescita dei legami economici Cina-Taiwan dalla fine degli anni ottanta e l'emergere di rapporti con la Cina relativamente meno conflittuali dopo le elezioni presidenziali taiwanesi del 2008. I tentativi formali di comunicazione tra le due parti per risolvere problemi comuni politici e non, sono stati

---

<sup>258</sup> Ibidem

<sup>259</sup> Ibidem

affrontati attraverso una serie di incontri tra la *Association for Relations Across the Taiwan Straits* (ARATS) e la *Taiwan's Straits Exchange Foundation* (SEF).<sup>260</sup>

Diversi sviluppi dall'inizio degli anni novanta nella politica interna di Taiwan hanno inciso sulle dinamiche dei rapporti tra le due parti. Innanzitutto, l'identità politica che è emersa come uno dei principali problemi della politica interna di Taiwan sin dall'inizio de 1990 è diventata uno dei fattori più importanti che influenzano le relazioni Cina-Taiwan. Nella società taiwanese ci è stata un'importante crescita dell'identità taiwanese accompagnata da una forte diffusione di posizioni favorevoli all'antiunificazione e alla pro-indipendenza; questo è un grave problema per il Paese di Mezzo che considera l'unificazione come una missione nazionale sacra che bisogna compiere qualunque cosa accada. Di conseguenza molti dei conflitti lungo lo stretto di Taiwan partendo dagli anni novanta sono stati il risultato di risposte aggressive dalla Cina al comportamento “separatista” taiwanese. Fu solo nel 2008, con la salita al potere del Kuomintang (KMT) *Zhōngguó Guómíndǎng* 中國國民黨, che le relazioni bilaterali divennero meno conflittuali.<sup>261</sup>

La crescita del nazionalismo taiwanese è stato uno dei fattori più importanti che hanno portato alle attuali tensioni tra la Cina continentale e Taiwan. Oltre al sentimento dell'antiunificazione, il nazionalismo comprende anche un'inclinazione psicologica che può essere riassunta con l'espressione “*Taiwan first*”. Questo sentimento riguarda la propria identità e nel caso di Taiwan riguarda il modo in cui le persone si identificano come taiwanesi ( il posto in cui vivono attualmente) o come cinesi ( il posto da cui provengono i loro antenati), alcuni si identificano sia come taiwanesi che cinesi.<sup>262</sup>

Dati interessanti riguardo questo tema derivano dal questionario condotto su un campione di 100 studenti della National Tsing Hua University nella città di Hsinchu nel nord di Taiwan. Nella prima parte del questionario è stato chiesto ai rispondenti di rispondere a domande riguardanti l'economia e la politica taiwanese , mentre nella seconda parte sono state analizzate le due iniziative quella cinese (Nuova via della seta) e quella taiwanese (*New Southbound Policy*). Gli esiti del questionario non sono stati utilizzati come evidenza scientifica, ma come testimonianza dell'opinione pubblica di

---

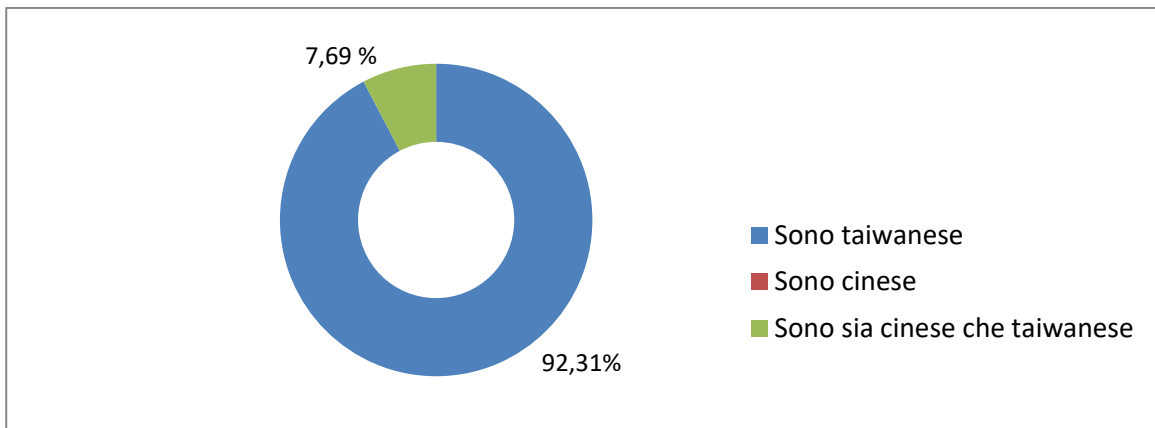
<sup>260</sup> Chien-Kai CHEN, “Cross-Strait Economic Ties, Taiwan's Domestic Politics, and China-Taiwan Relations, 1990 – 2008”, *ProQuest Dissertations and Theses*, 2013, pp. 1-409.

<sup>261</sup> *Ibidem*

<sup>262</sup> *Ibidem*

quella parte di popolazione che dovrebbe essere la futura classe dirigente. La loro opinione potrebbe quindi suggerire potenziali sviluppi nel prossimo futuro dell'isola di Formosa.<sup>263</sup>

Q 21. Di seguito sono elencati diversi modi per identificarti. Quale pensi sia il migliore per te?



**Fig. 10:** Nazionalismo taiwanese e identificazione personale

Come mostrato dalla Figura 10, il 92,31% dei rispondenti si sente identificato come taiwanese, il 7,69% come sia cinese che taiwanese mentre nessuno dei rispondenti si sente identificato dall'espressione "sono cinese": questi risultati evidenziano il forte sentimento di "*Taiwan first*" diffuso tra i giovani taiwanesi.

L'isolamento diplomatico di Taiwan avvenuto a seguito dello spostamento del riconoscimento diplomatico internazionale dalla ROC alla PRC iniziato all'inizio degli anni settanta, è considerato il motivo esterno più importante della crescita del nazionalismo taiwanese. Più specificamente, l'isolamento di Taiwan, così come le continue minacce della Cina, hanno provocato una frustrazione psicologica per lo status internazionale di Taiwan, che a sua volta ha portato alla crescita del nazionalismo taiwanese contro la Cina. Altri motivi interni che hanno fatto crescere il nazionalismo sono stati la liberalizzazione politica avvenuta negli anni ottanta e la

<sup>263</sup> Il questionario è stato condotto durante il periodo di studi alla National Tsing Hua University nella città di Hsinchu tra settembre e dicembre dell'anno 2019. Il lavoro è stato eseguito dopo contatti con il dipartimento di sociologia dell'università taiwanese, e grazie ai surveys pubblicati dall' Accademica Sinica, la più importante istituzione accademica della Repubblica di Cina (Taiwan). Questa fu fondata in Cina nel 1928 per promuovere e intraprendere ricerche accademiche nelle scienze e nelle discipline umanistiche per poi essere rifondata a Taipei dopo che il governo ROC si trasferì a Taiwan nel 1949. Consultare il sito dell'Accademi all'indirizzo <https://www2.ios.sinica.edu.tw/sc/en/home2.php> (ultimo accesso 12 gennaio 2020) . Il questionario è stato somministrato ai rispondenti in lingua cinese ed è reperibile in forma originale e completa in appendice.

democratizzazione degli anni novanta. <sup>264</sup> Ad oggi, la perdita di Burkina Faso, Repubblica Dominicana ed El Salvador nel 2018 e le isole Salomone e Kiribati nel settembre 2019, hanno causato la diminuzione del numero di Paesi che riconoscono che la ROC a 15. <sup>265</sup>

### 3.2 POLITICA INTERNA TAIWANESE E IL PRINCIPIO DI “UNA SOLA CINA”

Le controversie sull'identità verificatesi a Taiwan hanno quindi portato alla formazione di due schieramenti politici nella politica interna di Taiwan all'inizio del 2000: i “*Pan-Green*” pro-indipendenza e i “*Pan-Blue*” anti-indipendenza. Il Partito Progressista Democratico (PPD) *Mínzhǔ Jìnbù Dǎng* 民主進步黨 è il partito dominante della coalizione pan-verde, mentre il KMT è il partito dominante della coalizione pan-azzurra. A seguito dell'emergere del conflitto politico tra *Pan-Green* e *Pan-Blue*, la politica interna di Taiwan ha iniziato a svolgere un ruolo significativo nella mediazione dei legami economici e delle relazioni politiche attraverso lo stretto.<sup>266</sup>

A partire dall'inizio degli anni novanta, la rigida posizione adottata da Pechino nella società internazionale su "Una sola Cina"<sup>267</sup> iniziò ad allentarsi. Questo principio era per la Cina la sola e unica condizione preliminare per eventuali negoziati nello stretto, compresi quelli "non politici". Taiwan, d'altra parte, ha cercato molto duramente di confutare questo principio e di enfatizzare la realtà di separazione tra Cina e Taiwan. Nel novembre 1992, l'amministrazione Jiang Zemin non confutò l'affermazione di Taipei di "una Cina, rispettive interpretazioni", in cui sia Taiwan che la Cina continentale avevano dimostrato di avere diverse interpretazioni dell'espressione "una Cina". Tale comprensione implicita fu in seguito conosciuta come il "consenso del 1992".<sup>268</sup>

Nel febbraio 2000, Pechino pubblica un libro bianco per mettere severamente in guardia contro il separatismo di Taiwan e dichiarare esplicitamente che la RPC avrebbe preso in considerazione l'uso della forza se Taipei avesse continuato ad evitare colloqui significativi con la Cina a tempo

---

<sup>264</sup>CHEN, *Cross-Strait Economic Ties, Taiwan's Domestic Politics...*, cit, p. 160.

<sup>265</sup> Pasha L.HSIEH, "Rethinking Non-recognition: Taiwan's New Pivot to ASEAN and the One-China Policy.", *Cambridge Review of International Affairs*, 33, 2, 2020, 204-228.

<sup>266</sup> Ibidem

<sup>267</sup> Principio di “Una sola Cina”: esiste una sola Cina al mondo, Taiwan è una parte inalienabile della Cina e l'unico governo legittimo della Cina ha sede a Pechino. In altre parole, sebbene Taiwan (come Hong Kong e Macao) avrebbe avuto una notevole autonomia nella decisione e nella gestione dei propri affari politici e socioeconomici, sarebbe comunque subordinata allo stato centrale della RPC. Vedi Dean P. CHEN, "Constructing Peaceful Development: The Changing Interpretations of "One China" and Beijing's Taiwan Strait Policy.", *Asian Security*, 10, 1, 2014, pp. 22-46.

<sup>268</sup> Dean P. CHEN, "Constructing Peaceful Development: The Changing Interpretations of "One China" and Beijing's Taiwan Strait Policy.", *Asian Security*, 10, 1, 2014, pp. 22-46.



indeterminato. Con la vittoria del PPD alle elezioni presidenziali consecutive nel 2000 e nel 2004, Pechino capì che si stava andando a costruire una crescente "autocoscienza taiwanese " tra i cittadini che si considerano sempre più non cinesi e si opponevano fermamente a qualsiasi forma di riunificazione. Nel 2008, il presidente Ma Ying-jeou (KMT) ha ribadito più volte che "Una Cina" si riferisce al ROC, che incorpora la regione continentale e Taiwan. Il presidente Ma, durante il suo discorso di Capodanno del 1 ° gennaio 2013, ha espresso la sua aspirazione a collaborare con l'amministrazione entrante di Xi Jinping nel continuare a "promuovere lo sviluppo pacifico attraverso lo stretto di Taiwan sulla base del "consenso del 1992", secondo cui ciascuna parte riconosce l'esistenza di "una Cina", ma mantiene la propria interpretazione di cosa questo significa."<sup>269</sup>

Xi Jinping, come il suo predecessore Hu Jintao, durante il suo mandato ha continuato a sostenere che nulla avrebbe potuto cambiare il fatto che entrambe le parti dello stretto di Taiwan appartengono a una sola Cina. Inoltre, si è impegnato a portare avanti lo sviluppo pacifico delle relazioni tra le due parti , sottolineando che la sua amministrazione avrebbe continuato a mantenere coerenti le politiche nei confronti di Taiwan, sostenendo instancabilmente il principio di un'unica Cina e continuando a promuovere gli scambi e la cooperazione nello stretto.<sup>270</sup>

Questo principio ha avuto ruolo fondamentale nell'esclusione di Taiwan dall' Organizzazione delle Nazioni Unite nel 1993. La Cina crede fermamente che portare Taiwan alla patria è una delle missioni nazionali più importanti del governo comunista cinese e che il cosiddetto "secolo di umiliazione" (che iniziò con la guerra dell'oppio nel 1842) non finirà fino a che la Cina non sarà unificata. La questione taiwanese è inoltre considerata come un affare interno della Cina e non è prevista l'intromissione di altri Paesi , come ad esempio degli Stati Uniti di cui Pechino è profondamente sospettosa. Xi ha paura che Washington possa favorire segretamente l'indipendenza di Taiwan per mantenere la Cina permanentemente divisa e debole.<sup>271</sup>

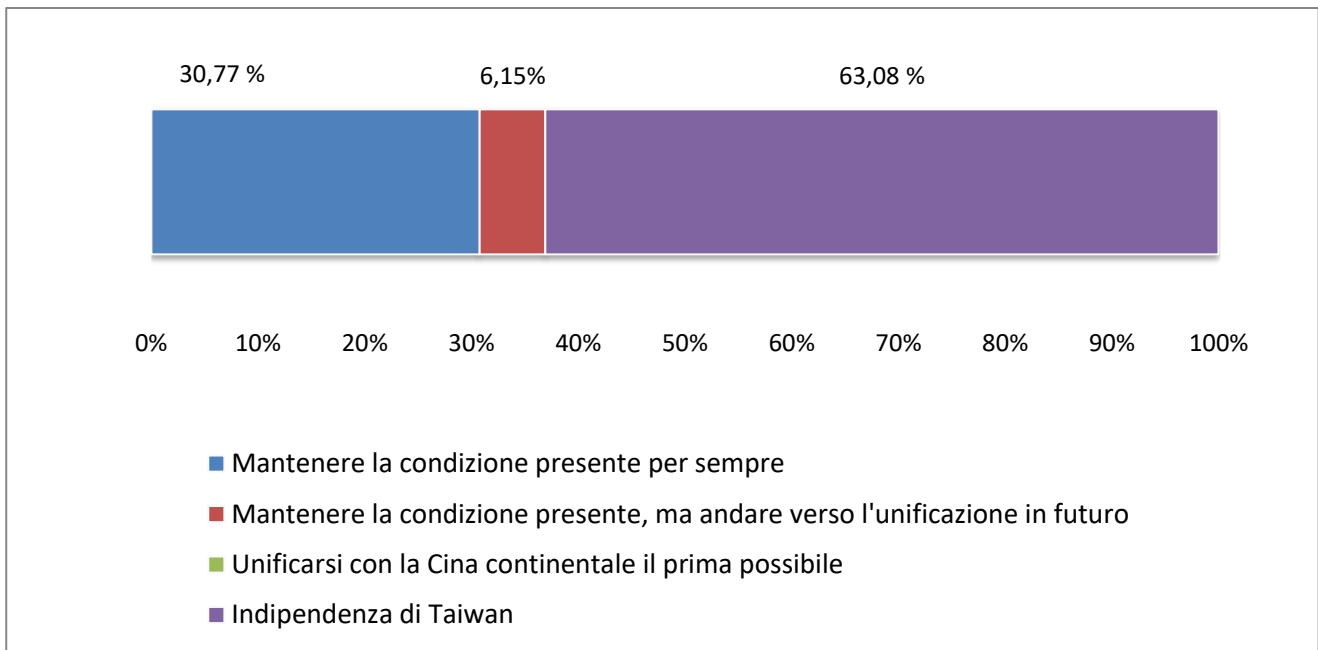
Q 22. Per quanto riguarda le future relazioni tra Taiwan e la Cina continentale, alcuni pensano che Taiwan dovrebbe essere indipendente, mentre altri pensano che dovrebbe unificarsi con la Cina continentale. Quale opzione si avvicina di più al tuo punto di vista?

---

<sup>269</sup> Ibidem

<sup>270</sup> Ibidem

<sup>271</sup> Ibidem



**Fig.11:** Riunificazione con la Cina continentale

I risultati del questionario mostrano che il 63,08 % dei rispondenti vuole che Taiwan sia indipendente e lo 0% dei partecipanti vuole che questa si unifichi alla Cina continentale nel prossimo futuro. Questa domanda rientra nella terza parte del questionario riguardante l’atteggiamento politico che si collega strettamente alla valutazione dell’economia.

Per quasi due decenni dopo la guerra civile cinese, l'animosità politica tra la Repubblica popolare cinese (RPC) nella Cina continentale e la Repubblica di Cina (ROC) a Taiwan ha impedito alle due parti di sviluppare normali relazioni commerciali. Tuttavia, il volume degli scambi attraverso lo stretto di Taiwan è cresciuto rapidamente dagli anni ottanta. I legami economici bilaterali si sono accelerati dopo che la Cina e Taiwan hanno aderito all'OMC nel 2001 e 2002. Dal 2002 al 2009, il commercio tra gli stretti è aumentato vertiginosamente.<sup>272</sup> Nonostante i problemi politici esistenti tra Cina e Taiwan, questi sono diventati importanti partner commerciali. Infatti, la Cina è il primo partner commerciale di Taiwan sia per quanto riguarda le esportazioni che le importazioni e Taiwan a sua volta è il sesto partner commerciale della Cina.<sup>273</sup>

Taiwan ha quindi il doppio compito di superare le diverse posizioni politiche interne e quello di trasformare l'economia dell'isola in una rete di produzione globalizzata promuovendo gli scambi con la Cina continentale. Per integrare l'economia nel sistema economico del continente, Taiwan ha

<sup>272</sup> Pasha L. HSIEH, "The China–Taiwan ECFA, Geopolitical Dimensions and WTO Law", *Journal of International Economic Law*, 14, 1, 2011, pp. 121–156.

<sup>273</sup> Sito dell' The official website of the Republic of China, consultare l’indirizzo: <https://www.taiwan.gov.tw/index.php> ( ultimo accesso 24 maggio 2020)

cercato di normalizzare le relazioni politiche con la Cina continentale. I motivi della Cina continentale per concludere accordi bilaterali tra le due sponde dello Stretto sono invece principalmente politici.<sup>274</sup>

La Cina continentale considera le crisi economiche di Taiwan delle opportunità non solo per estendere la sua assistenza all'isola per superare tali problemi economici, ma anche per consolidare legami amichevoli tra governi cercando di accelerare l'unificazione finale con Taiwan. Naturalmente, qualsiasi interazione si baserà ripetutamente sulla politica di "Una sola Cina" annunciato dal governo della RPC in varie occasioni".<sup>275</sup> Sebbene gli investimenti di Taiwan siano benvenuti ovunque, le politiche della Cina unica ostacolano chiaramente il commercio con le altre regioni.<sup>276</sup>

Le domande che sono state poste nella parte riguardante la valutazione economica, fanno riferimento a questo tema. Quelle più rappresentative sono le seguenti:

Q 10. Alcune persone affermano che per motivi di sviluppo economico, Taiwan dovrebbe unirsi alla Cina continentale. In che misura sei d'accordo o in disaccordo con questa affermazione?

Le opzioni erano 5 : "estremamente d'accordo", "d'accordo", "non ho un'opinione a riguardo", "disaccordo", "estremamente in disaccordo". Lo 0 % ha risposto con la prima opzione, il 6,15% con la seconda, il 7,69% con la terza, il 27,69 % con la quarta e ben il 58,46% con la quinta opzione.

Q 11. Per mantenere le relazioni economiche con la Cina continentale, quanto sei d'accordo o in disaccordo che Taiwan debba accettare (e ammettere) il principio "Una Cina": esiste solo uno stato chiamato "Cina" e Taiwan fa parte di questa un'unica "Cina"?

Le opzioni erano le stesse della domanda precedente e le risposte in questo caso sono state le seguenti: 1,54% per la prima opzione, 3,08% per la seconda, 6,15% per la terza, 26,15% per la quarta e il 63,08% per la quinta opzione. Queste due domande hanno dimostrato che l'opinione pubblica studentesca è comunque più orientata a favore dell'indipendenza anche se a risentirne dovesse esserne l'economia.

Q 24. Per quanto riguarda la questione dell'unificazione e dell'indipendenza, ci sono diversi punti di vista nella società al giorno d'oggi. Pensi che questa situazione abbia un grave impatto sulla società?

---

<sup>274</sup> Yen-Hsueh LAI, "Interpreting the ECFA: A New Common Market for Taiwan and Mainland China", *Journal of East Asia and International Law*, 4, 1, 2011, pp. 173–191.

<sup>275</sup> LAI, *Interpreting the ECFA: A New Common...*, cit, p.177.

<sup>276</sup> István MOLDICZ, "Differences in East Asian Economic Institutions: Taiwan in a Regional Comparison.", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations*, 3, 1, 2017, pp.27-70.

Le risposte possibili erano 4: “ molto grave”, “grave”, non grave”, “ assolutamente non grave”. Le percentuali sono state: 13,85% per la prima opzione, 60% per la seconda, 26,15% per la terza e lo 0 % per la quarta. Questi risultati mettono in luce la rilevanza del tema nell’opinione pubblica taiwanese, e come questa sia vista come una questione di grande impatto per il futuro dell’isola.

Q 17. Ecco due opinioni su ciò che influenza la politica a Taiwan. A quale di queste si avvicina di più il tuo punto di vista?

Le opzioni erano “la politica taiwanese dipende più da ciò che sta accadendo nell'economia mondiale, piuttosto che da chi è presente al governo” , “la politiche taiwanese dipende più da chi è al governo, piuttosto che da ciò che sta accadendo nell'economia mondiale” e “ non riesco a scegliere”. Il 15,38% ha risposto con la prima opzione, il 29,23% con la terza opzione mentre il 55,38% dei partecipanti ha risposto con la seconda. Questo quesito è importante poiché evidenzia l’importanza che ricopre la politica per l’opinione pubblica nella questione taiwanese.

### **3.3 ACCORDI DI LIBERO SCAMBIO ED ECFA**

Il 29 giugno 2010, Cina e Taiwan hanno firmato un patto commerciale noto come accordo quadro di cooperazione economica tra gli stretti (*Economic Cooperation Framework Agreement*, ECFA), nella città cinese sud-occidentale di Chongqing. L'ECFA è considerato come il più importante accordo tra i due rivali politici dalla fine della guerra civile cinese nel 1949 e intende trasformare legalmente il collegamento economico tra lo stretto. L'accordo è anche significativo dal punto di vista dell' OMC e in termini di relazioni internazionali. Non solo è il primo accordo bilaterale di libero scambio (ALS) concluso tra i membri dell'OMC con controversie sovrane di lunga durata, ma accelera anche l "'effetto domino" nell'integrazione economica dell'Asia orientale.<sup>277</sup>

Le motivazioni di Taipei per la conclusione dell'ECFA dovrebbero essere comprese di pari passo con la sua strategia di ALS : nel 2010 Taiwan era la regione più attiva al mondo con 45 ALS conclusi in tutto il pianeta. Taiwan e la Corea del Nord erano gli unici due Paesi asiatici esclusi dall'integrazione economica regionale. All'inizio del ventunesimo secolo, Taipei non era riuscita a concludere gli accordi con nessuno dei principali partner commerciali, come Stati Uniti, Unione

---

<sup>277</sup> HSIEH, *The China–Taiwan ECFA, Geopolitical Dimensions...*, cit, p. 137.

Europea e i Paesi dell'ASEAN. Aveva però firmato accordi di libero scambio con cinque dei suoi alleati diplomatici centroamericani: Panama, Guatemala, Nicaragua, El Salvador e Honduras.<sup>278</sup>

L'emarginazione di Taiwan sulla scena del commercio internazionale può essere attribuita alla politica di isolamento della RPC. In pratica, la Cina ha negato a Taiwan il "diritto" di concludere accordi di libero scambio. Nessuna disposizione dell'OMC impone restrizioni sulla qualifica o sulla capacità di qualsivoglia membro di concludere accordi di libero scambio. Tuttavia, l'atteggiamento di Pechino ha creato un forte effetto politico sui potenziali partner di Taiwan : questi erano intimoriti che la conclusione di ALS con Taiwan avrebbero messo a repentaglio il commercio e i legami diplomatici con la Cina.<sup>279</sup> Per negoziare e firmare tali ASL, Taiwan si rende conto di dover migliorare le sue relazioni bilaterali con la Cina continentale, altrimenti Pechino avrebbe potuto porre ostacoli politici e diplomatici sul percorso di Taipei, impedendo a tutti i principali Paesi commerciali di firmare accordi con Taiwan.<sup>280</sup>

Un altro fattore che aveva portato all'isolamento politico e commerciale dell'isola di Taiwan fu la formazione degli ALS "ASEAN Plus One " (l'accordo di libero scambio tra ASEAN e Cina) e l'accordo "ASEAN Plus Three" (l'integrazione economica tra i Paesi dell'ASEAN, Cina, Giappone e Corea del Sud). Dopo che l'ALS tra Cina e ASEAN prese effetto nel 2010, le tariffe sulla maggior parte delle esportazioni dell'ASEAN verso la Cina diminuirono considerevolmente, rendendo il Paese di Mezzo molto più competitivo nella regione del Sud-est asiatico.<sup>281</sup>

In Asia orientale vi era stata una rapida proliferazione di ASL: la Cina aveva concluso due accordi *Closer Economic Partnership Agreement* CEPA con Hong Kong e Macao nel 2003, due accordi commerciali regionali con l'ASEAN e un accordo commerciale con la regione dell'Asia-Pacifico. Vi sono diverse motivazioni di tipo geopolitico ed economico dietro la strategia ASL di Pechino; in primo luogo, i CEPA con Hong Kong e Macao dovevano implementare lo schema "un Paese, due sistemi", originariamente "progettato" per Taiwan. Infine, questa strategia cinese è parte integrante della politica di "ascesa pacifica", che mira a intensificare l'influenza regionale cinese sia a livello politico che economico.<sup>282</sup>

Il successo e il fallimento dell'ECFA dipenderanno in gran parte dalla futura atmosfera politica attraverso lo stretto. I funzionari del governo di Taiwan e della Cina continentale erano alle prese

---

<sup>278</sup> Ibidem

<sup>279</sup> Ibidem

<sup>280</sup> LAI, *Interpreting the ECFA: A New Common...*, cit, p.176.

<sup>281</sup> HSIEH, *The China-Taiwan ECFA, Geopolitical Dimensions...*, cit, p. 135.

<sup>282</sup> Ibidem

con le turbolenze politiche a Taiwan tra il 2000 e il 2008, associata al movimento pro-indipendente al potere del PPD. Questo periodo si è concluso con l'elezione di Ma Ying-jeou come presidente della ROC il 25 marzo 2008, che ha riportato Taiwan sotto la guida del KMT ; questo evento ha segnato una nuova era tra il governo del ROC di Taiwan e il governo della RPC.<sup>283</sup>

Nel 2008 per contrastare l'emarginazione di Taiwan nelle reti di ALS, il neoeletto presidente Ma ha proposto la "diplomazia flessibile" che si poneva l'obiettivo di "normalizzare" i legami economici con la Cina concludendo un ASL bilaterale, che avrebbe dovuto consentire alle imprese taiwanesi di mantenere i loro vantaggi nel mercato cinese.<sup>284</sup>

Per fare eco all'approccio conciliante di Ma, il presidente cinese Hu Jintao sottolineò che la politica di Pechino verso Taiwan si concentrava sul rafforzamento dei legami commerciali bilaterali , che erano stati sospesi per 11 anni: fu così che si arrivò alla firma di "un accordo di cooperazione economica" rappresentato dall'ECFA. L'accordo faceva parte della nuova politica economica di Taiwan che richiedeva un riavvicinamento alla Cina continentale. La differenza con gli accordi firmati con Macao e Hong Kong è che queste zone riconoscevano il principio "un Paese due sistemi" come precondizione politica. L'ECFA , in quanto "accordo quadro" e non "ASL", avrebbe così evitato le preoccupazioni per la sovranità.<sup>285</sup>

L'ECFA mira a rafforzare il commercio, gli investimenti e l'interdipendenza economica regionale tra Cina e Taiwan. L'accordo dovrebbe espandere le aree di cooperazione economica e istituire un meccanismo di cooperazione riducendo o eliminando gradualmente le restrizioni sulle merci, servizi, investimenti e i diritti di proprietà intellettuale. I risultati hanno mostrato un effetto positivo su dimensioni macroeconomiche come il PIL di Taiwan, il commercio estero, le condizioni commerciali e il benessere sociale. L'ECFA ha inoltre il potenziale di approfondire l'integrazione economica tra Taiwan e il resto delle economie asiatiche con particolare riguardo alle reti di produzione e alle attività di innovazione. La variazione della quota del flusso di investimenti può implicare che dopo l'ECFA, con migliori condizioni commerciali e maggiore capacità nella gestione aziendale, Taiwan viene nuovamente considerata come un'importante destinazione per gli investimenti asiatici.<sup>286</sup>

---

<sup>283</sup> LAI, *Interpreting the ECFA: A New Common...*, cit, p.174.

<sup>284</sup> HSIEH, *The China-Taiwan ECFA, Geopolitical Dimensions...*, cit, p. 136.

<sup>285</sup> HSIEH, *The China-Taiwan ECFA, Geopolitical Dimensions...*, cit, p. 136.

<sup>286</sup> Michael C. HUANG, Jenn-Jaw SOONG, "The Political Economy of ECFA Impact Between China-Taiwan and the ASEAN States: Opportunity and Challenges." , *The Chinese Economy*, 49, 6, 2016, pp. 429-441.

### 3.4 RAPPORTI TAIWAN- ASEAN

Le relazioni economiche tra Taiwan e i Paesi dell'ASEAN sono rimaste modeste per un lungo periodo e sono cambiate solo dagli anni novanta quando l'ambiente regionale e internazionale ha visto notevoli cambiamenti. Il primo elemento importante che ha creato sia possibilità che sfide per le economie regionali è stata l'ascesa della Cina continentale. Da un lato, Taiwan e l'ASEAN hanno avuto maggiori opportunità per promuovere le esportazioni indirizzate al mercato cinese continentale al fine di soddisfare le crescenti richieste di importazione per il consumo di beni. Dall'altra parte visto che la Cina continentale si sviluppava rapidamente, Taiwan aveva la paura crescente di essere sempre più dipendente dalla terraferma, accompagnata da una sensazione di ritardo nel processo di integrazione dell'Asia orientale.<sup>287</sup>

Taiwan ha rapporti diplomatici limitati con i principali partner commerciali senza relazioni diplomatiche formali e si trova ad affrontare numerosi ostacoli che incidono materialmente sul suo mercato estero nella regione del Sud-est asiatico. L'emarginazione di Formosa mediante l'integrazione economica regionale tra la Cina e l'ASEAN (tramite i sopracitati accordi di libero scambio), incidono negativamente sui legami economici tra Taiwan e i Paesi del Sud-est asiatico, non solo negli investimenti, ma anche nella cooperazione economica nei settori dell'agricoltura, dell'industria e della tecnologia avanzata.<sup>288</sup>

Per migliorare la sua situazione di isolamento e la condizione economica, Taiwan ha bisogno di accordi di libero scambio con le principali nazioni commerciali con un elevato potenziale di mercato, in particolare con membri dell'ASEAN, Stati Uniti, Giappone, Corea, Australia e Unione Europea.<sup>289</sup> Con l'adesione all'OMC, la Cina aveva dimostrato di voler procedere nella negoziazione di ALS regionali; questa strategia faceva parte della politica di "apertura al mondo esterno", che riflette la risposta attiva di Pechino alle mutevoli condizioni dell'economia globale e regionale, nonché ai cambiamenti della stessa economia domestica che si avviava verso un rapido sviluppo economico.<sup>290</sup>

---

<sup>287</sup> Truong Quang HOAN, Dong Van CHUNG, Nguyen Huy HOANG, "Taiwan–ASEAN Trade Relations: Trade Structure and Trade in Value Added." , *China Report*, 55, 2 ,2019, pp.102-124.

<sup>288</sup> LAI, *Interpreting the ECFA: A New Common...*, cit, p.175.

<sup>289</sup> Ibidem

<sup>290</sup> Kevin G. CAI, "The China- ASEAN Free Trade Agreement And Taiwan.", *Journal of Contemporary China* , 14, 45, 2005, pp. 585-97.

Taiwan a sua volta aveva cercato accordi di libero scambio con altri Paesi in seguito all'adesione all'OMC, in particolare con gli Stati Uniti, ma anche con Giappone, Singapore e Nuova Zelanda.<sup>291</sup> Importanti sviluppi nelle relazioni economiche regionali dell'Asia orientale si sono verificati dalla crisi finanziaria del 1997/98. Questi si sono concentrati sulla nuova tendenza dell'accordo di libero scambio bilaterale e sul quadro ASEAN Plus Three che incorpora tutte le principali economie dell'Asia orientale, ad eccezione di Taiwan, in un raggruppamento regionale di coalizione.<sup>292</sup> Vista la scarsa possibilità di raggiungere un accordo commerciale preferenziale tra Taiwan e l'ASEAN nel prossimo futuro, Taiwan dovrebbe promuovere negoziati sull'accordo di cooperazione economica (*economic cooperation agreements* ECA) con singoli Paesi membri dell'ASEAN. Ciò potrebbe impedire che Taiwan venga ulteriormente emarginata dal processo di integrazione regionale.<sup>293</sup>

Fino ad ora, sono stati emanati oltre 300 ALS: uno dei più famosi è l'Accordo Nordamericano per il Libero Scambio (*North American Free Trade Agreement*, NAFTA).<sup>294</sup> L'area asiatica nel suo insieme non ha ancora formato un ALS regionale, anche se il ritmo della liberalizzazione sta accelerando.<sup>295</sup> Uno degli ALS subregionali più famosi in Asia è la zona di libero scambio dell'ASEAN (*Asean Free Trade Area* AFTA).<sup>296</sup> L'ECFA ha offerto a Taiwan maggiori possibilità di espandere il suo volume commerciale con altri Paesi asiatici, compresi i membri dell'ASEAN attraverso accordi di libero scambio bilaterali, cercando di compensare l'effetto negativo degli accordi ASEAN Plus One e ASEAN Plus Three.<sup>297</sup> L'ECFA ha avuto quindi un effetto positivo sul rafforzamento della cooperazione economica di Taiwan con il resto dell'Asia. Alcuni esempi sono stati i trattati firmati con Singapore (*Agreement between Singapore and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu on Economic Partnership* ASTEP) e quello con l'India.<sup>298</sup>

---

<sup>291</sup> Ibidem

<sup>292</sup> Christopher M. DENT, "Taiwan and the New Regional Political Economy of East Asia.", *The China Quarterly*, Elsevier, 182, 2005, pp.385-406.

<sup>293</sup> HOAN, CHUNG, HOANG, *Taiwan-ASEAN Trade Relations: Trade Structure...*, cit, p. 121.

<sup>294</sup> Consultare il secondo capitolo (vedi nota 143) per ulteriori informazioni riguardo l'accordo.

<sup>295</sup> Tsung-Chen LEE, Chia-Hsuan WU, Paul T.-W. LEE, "Impacts of the ECFA on Seaborne Trade Volume and Policy Development for Shipping and Port Industry in Taiwan.", *Maritime Policy & Management*, 38, 2, 2011, pp. 169-189.

<sup>296</sup> AFTA: I paesi membri dell'ASEAN hanno intrapreso la formazione di un accordo di libero scambio nel 1993 (l'accordo è stato firmato nel 1992). I motivi alla base dell'implementazione dell'AFTA sono: lo sviluppo economico dei Paesi dell'ASEAN grazie alla creazione di un mercato unificato, la tendenza crescente degli accordi commerciali regionali nel mondo che ha portato alla necessità di un ALS asiatico e la crisi finanziaria verificatasi tra il 1997 e 1998 che ha aumentato lo slancio della cooperazione economica regionale in questa regione. Vedi Misa OKABE, Shujiro URATA, "The Impact of AFTA on Intra-AFTA Trade.", *Journal of Asian Economics*, Elsevier, 35, 2014, pp.12-31.

<sup>297</sup> Shin-Horng CHEN, Meng-chun LIU, Pei-Chang WEN, "The ECFA and Its Expected Effect on Cross-Strait Trade and Investment: a Taiwanese Perspective.", *China Economic Journal*, 4, 2, 2011, pp. 105-124.

<sup>298</sup> LAI, *Interpreting the ECFA: A New Common...*, cit, p.190.



L'attrattiva dello sviluppo economico dell'ASEAN lo rendono uno dei maggiori obiettivi di Formosa; l'organizzazione ha buoni motivi per collaborare con Taiwan e viceversa. L'ASEAN considera Taiwan come un Paese in grado di importare e consumare una quantità significativa di beni fabbricati dalla regione, in particolare quando si tiene conto di una struttura commerciale principalmente complementare tra i due lati. Inoltre, riconoscendo Taiwan come un attore importante nella rete di produzione regionale, l'ASEAN ha compiuto grandi sforzi per migliorare l'ambiente di investimento al fine di attrarre flussi di investimento di qualità superiore dalle imprese taiwanesi e altre aziende straniere con la speranza di migliorare le capacità produttive locali. Inoltre, dal punto di vista strategico dell'ASEAN, Taiwan è vista come un potenziale partner al fine di bilanciare l'influenza di poteri regionali e consolidare la sua centralità nell'architettura di cooperazione dell'Asia orientale.<sup>299</sup>

Un'altra opportunità per far crescere la presenza di investimenti taiwanesi verso i Paesi dell'ASEAN, si trova nel settore finanziario. Gli investimenti in questa regione si sono espansi rapidamente alla fine degli anni ottanta: nel 1990 l'ASEAN era il terzo partner commerciale di Taiwan, dopo Stati Uniti e Giappone e prima di Hong Kong e Germania. Dato l'abbondante capitale di risorse di cui dispongono le banche di Taiwan, queste sono in una buona posizione per attingere ai mercati finanziari dell'ASEAN e collaborare con banche locali attraverso fusioni e acquisizioni o istituendo nuove filiali nella regione.<sup>300</sup>

Tra i diversi settori di cooperazione tra Taiwan e l'ASEAN, il commercio ha assistito a una grande espansione negli ultimi due decenni, aumentando da circa \$ 25 miliardi nel 1995 a oltre 70 miliardi di dollari e 80 miliardi nel 2010 e 2015, rispettivamente. Questo è un traguardo importante se si pensa che Taiwan ancora non ha legami politici ufficiali con i Paesi di questa regione. Dato che i membri dell'ASEAN riconoscono il principio di "Una sola Cina", vi è stata una conseguente mancanza di relazioni diplomatiche ma i legami economici intensivi con questi stati hanno migliorato l'identità e lo status di Taiwan.<sup>301</sup> In termini di importanza, Taiwan è diventata il sesto partner commerciale dell'ASEAN, dietro Cina continentale, Giappone, Unione Europea, Stati Uniti e Corea. L'ASEAN è diventato il secondo maggiore partner commerciale di Taiwan, subito dopo la Cina continentale, ma davanti agli Stati Uniti e al Giappone.<sup>302</sup>

---

<sup>299</sup> HOAN, CHUNG, HOANG, *Taiwan-ASEAN Trade Relations: Trade Structure...*, cit, p. 104.

<sup>300</sup> Bo-jiun JING, *Taiwan and Southeast Asia: Opportunities and Constraints of Continued Engagement*, Baltimore, Maryland Contemporary Asian Studies Series, 2016.

<sup>301</sup> HSIEH, *Rethinking Non-recognition: Taiwan's New Pivot...*, cit, p. 205.

<sup>302</sup> HOAN, CHUNG, HOANG, *Taiwan-ASEAN Trade Relations: Trade Structure...*, cit, p. 104.

### 3.5 NEW SOUTHBOUND POLICY (*Xīn nán xiàng zhèngcè* 新南向政策)

Il 5 settembre 2016 lo Yuan esecutivo (*Xíngzhèng Yuàn* 行政) della ROC (ramo esecutivo del governo taiwanese), ha presentato il piano di promozione della *New southbound policy* (NSP): questa politica ha lo scopo di rafforzare i rapporti bilaterali tra Taiwan e la regione del Sud-est asiatico attraverso la promozione attiva del commercio bilaterale, degli investimenti, della cooperazione tecnica e degli scambi tra persone compresi quelli educativi e culturali. Tale iniziativa è stata avviata nel 1992 ed è ancora considerata come una delle principali politiche economiche di Taiwan. La politica del “*go south*” era stata adottata anche delle precedenti amministrazioni di Lee Teng-hui (1988- 2000), Chen Shui-bian (2000-2008) e Ma Ying-jeou ( 2008- 2016) : ogni presidente aveva avuto un diverso approccio verso il Sud-est asiatico. Una componente chiave dell’attuale strategia di sviluppo nazionale della presidentessa Tsai Ing-wen è quello di stimolare e approfondire l'agricoltura, gli affari, la cultura, l’istruzione, il turismo e i legami commerciali non solo con i Paesi membri dell'ASEAN, ma anche con i Paesi dell'Asia meridionale ( India, Pakistan, Bangladesh, Nepal, Sri Lanka, Bhutan) , Australia e Nuova Zelanda. <sup>303</sup>

Ogni leader aveva adottato una strategia diversa: l’amministrazione di Lee aveva perseguito la cosiddetta “ politica pragmatica” e l’obiettivo era quello di “allargare” lo spazio internazionale riservato a Taiwan. Questa strategia si proponeva di rafforzare i legami diplomatici formali, sviluppare le relazioni sostanziali dei Paesi che non intrattenevano relazioni formali con Taiwan e far partecipare l’isola alle attività internazionali vitali per gli interessi nazionali. La strategia diplomatica di Ma Ying-jeou fu chiamata “ diplomazia flessibile” ; le due strategie hanno molti punti in comune, come quello di migliorare i rapporti diplomatici di Taiwan, ma la differenza chiave è nelle relazioni che le varie amministrazioni hanno intrattenuto con la Cina. Mentre Lee e Chen hanno avuto rapporti conflittuali e possono essere considerati leader "inclinati all'indipendenza", il presidente Ma ha adottato una politica verso la Cina continentale basata sulla cordialità. <sup>304</sup>

Quindi, sebbene la *go south policy* possa essere considerata un’iniziativa finalizzata a rafforzare le relazioni di Taiwan con il Sud-est asiatico e non necessariamente legata ai rapporti con la Cina, in realtà questa è sempre stata considerata come uno strumento politico capace di controbilanciare l'integrazione economica tra i due stretti. Inoltre le politiche delle varie amministrazioni differiscono poiché la forza della Cina nel Sud-est asiatico è stata considerevolmente diversa

---

<sup>303</sup> Chii Torng LIEW, Tuck Cheong TANG, ““New Go South Policy”: Are Exports and Imports of Taiwan with ASEAN-10 Cointegrated?” , *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal* , 5, 1, 2019, pp.333-360.

<sup>304</sup> Ngeow Chow BING, "Taiwan’s Go South Policy: Déjà Vu All Over Again?" , *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, 39, 1, 2017, pp. 96-126.

durante le 3 presidenze precedenti: sotto la guida di Lee la Cina stava iniziando ad acquisire potere e Taiwan aveva ancora ampio margine di manovra, gli anni di Chen furono invece “ l’età d’oro “ dei rapporti tra Cina e Sud-est asiatico, mentre durante la presidenza di Ma il potere della Cina era già travolgente, ma la regione iniziava a temere la presenza cinese che si faceva sempre più ingombrante. Mentre economicamente le relazioni della Cina con il Sud-est sono rimasti solide, strategicamente hanno subito un’erosione della fiducia reciproca costruita durante il primo decennio del ventunesimo secolo.<sup>305</sup>

Il governo Tsai ha annunciato il concetto di “ diplomazia costante” che mira a promuovere l’assistenza e il beneficio reciproco tra Paesi. La politica mira a costruire relazioni solide con alleati diplomatici e Paesi che condividono i valori comuni di libertà e democrazia. Le relazioni tra Cina e Taiwan si sono notevolmente raffreddate date le inclinazioni pro-indipendenza del PPD e il rifiuto di riconoscere il “ Consenso del 1992” come base delle relazioni tra i due stretti. Visto il fallimento delle politiche precedenti, la presidentessa ha tenuto ad enfatizzare che l’iniziativa non è collegata alla politica adottata da Taiwan verso la Cina; si tratta invece di una politica distinta e non legata ai rapporti con la terraferma. Pur non essendo ufficialmente legata alla presenza cinese nella regione, nella pratica questa non può non avere conseguenze sulla politica taiwanese: Tsai cerca di sfruttare il crescente sentimento di paura di quei Paesi per il colosso cinese per avere maggiori opportunità di collaborazione con queste zone.<sup>306</sup>

La politica di Tsai si pone l’obiettivo di accrescere il *soft power* di Taiwan<sup>307</sup>, aumentando la presenza dell’isola nel Sud-est asiatico: la presidentessa sta quindi cercando di aggiornare una vecchia politica, rilanciando l’economia in crisi di Taiwan. Secondo le linee guida e il piano di promozione della politica, uno degli obiettivi è quello di forgiare un senso di comunità economica espandendo gli scambi bilaterali e formando un nuovo modello per lo sviluppo economico. In precedenza Tsai aveva incolpato Taiwan di "dipendenza eccessiva" dal mercato cinese ( così come le amministrazioni precedenti); il governo attuale ritiene che la soluzione risieda nella ricerca di mercati alternativi, come l’ASEAN e l’Asia meridionale. Uno degli obiettivi dell’iniziativa è quello di ridurre la dipendenza economica di Taiwan dalla Cina, che assorbe il 40% dell’isola esportazioni.

308

---

<sup>305</sup> Ibidem

<sup>306</sup> Ibidem

<sup>307</sup> La politica si dice infatti people-centred ed è maggiormente concentrata su aree come la tecnologia, la cultura e gli scambi tra persone e talenti. Vedi Chun Chih YANG, “Taiwan’s New Southbound Policy: Implications for the Relations between Taiwan and ASEAN”, *The Japanese Journal of Law and Political Science*, 54, 1, 2018, pp. 199- 214.

<sup>308</sup> LIEW, TANG, New Go South Policy”: Are Exports and Imports..., cit, p. 335.

Pur essendo un'importante potenza economica nella regione dell' Asia Pacifico e un rilevante partner commerciale nel mondo, Taiwan è stata limitata da ragioni politiche dal far parte di varie forme di cooperazione economica bilaterale e multilaterale; alcuni esempi sono il Partenariato economico globale regionale (*Regional Comprehensive Economic Partnership RCEP*)<sup>309</sup> composto da 10 paesi membri dell'ASEAN e da 6 partner di questi Paesi ovvero la Cina continentale, Giappone, Corea del Sud, India, Australia e Nuova Zelanda, e il Partenariato Transpacifico (*Trans-Pacific Partnership TPP*)<sup>310</sup> che comprende Australia, Brunei, Canada, Cile, Giappone, Malesia, Messico, Nuova Zelanda, Perù, Singapore e Vietnam.<sup>311</sup>

L'obiettivo dell'NSP è quello di facilitare la partecipazione di Taiwan a questi accordi come il RCEP e il TPP, quest'ultimo ora noto come Accordo globale e progressivo per il partenariato trans-pacifico (*Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership CPTPP*).<sup>312</sup> Data la partecipazione della Cina al partenariato RCEP, è improbabile che Taiwan possa accedervi; per quanto riguarda il CPTPP Formosa ha mostrato interesse a partecipare all'accordo ma la sua adesione a un meccanismo che sfida la Cina potrebbe attirare l'opposizione di Pechino. Poiché la Cina non fa parte del CPTPP e l'accordo prevede una disposizione aperta a "qualsiasi

---

<sup>309</sup> (Segue nota) RCEP: il partenariato è stato istituito al fine di ampliare e approfondire l'impegno tra le parti e migliorare la partecipazione delle parti allo sviluppo economico della regione dell'ASEAN. Il RCEP è stato basato sugli ALS dell'ASEAN + 1 e ASEAN + 3, con lo spirito di rafforzare i collegamenti economici e le attività commerciali, nonché di contribuire a ridurre al minimo il divario di sviluppo tra le parti. I 16 Paesi partecipanti al RCEP rappresentano quasi la metà della popolazione mondiale e contribuiscono al PIL globale con una quota di circa il 30% di esso, e le esportazioni di questi Paesi sono pari a un quarto di quelle mondiali: per queste motivazioni il RCEP ha il potenziale per offrire opportunità significative per le imprese nella regione dell'Asia orientale. Il RCEP cerca di ridurre le barriere commerciali e garantire un migliore accesso al mercato di beni e servizi per le imprese della regione. Consultare il sito dell'ASEAN all'indirizzo: <https://asean.org/> (ultimo accesso 16 giugno 2020)

<sup>310</sup> TPP: l'impulso per quello che divenne il TPP fu un accordo commerciale del 2005 tra un piccolo gruppo di Paesi del Pacifico che comprendeva Brunei, Cile, Nuova Zelanda e Singapore. Nel 2008, il presidente Bush ha annunciato che gli Stati Uniti avrebbero avviato colloqui commerciali con questo gruppo, portando Australia, Vietnam e Perù a unirsi. Mentre i colloqui proseguivano, il gruppo si espanse fino a includere Canada, Giappone, Malesia e Messico, dodici Paesi in tutto. Quando entrò in carica nel 2009, Obama continuò i colloqui e il TPP divenne il fulcro del perno strategico degli Stati Uniti nella regione dell' Asia Pacifico. Prima che il presidente Donald J. Trump ritirasse gli Stati Uniti nel 2017, il TPP era destinato a diventare il più grande accordo di libero scambio al mondo, coprendo il 40 per cento dell'economia globale. Consultare il sito del Council on Foreign Relations (CFR) all'indirizzo: <https://www.cfr.org/> (ultimo accesso 16 giugno 2020)

<sup>311</sup> Kwei-Bo HUANG, "Taiwan's New Southbound Policy: Background, Objectives, Framework and Limits", *Revista UNISCI*, 46,2018, pp.47-68.

<sup>312</sup> CPTPP: Dopo che Trump si ritirò dal TPP, gli altri undici firmatari, continuarono i colloqui con l'obiettivo di siglare un patto senza gli Stati Uniti. I loro sforzi hanno avuto successo, portando all'accordo globale e progressivo per il partenariato trans-pacifico, che è stato firmato nel marzo 2018 ed è entrato in vigore per quei paesi il 30 dicembre 2018. Mentre gran parte del CPTPP rimane invariato rispetto al TPP originale, gli esperti commerciali affermano che ci sono differenze importanti. Questi sono in gran parte cambiamenti o la rimozione di misure promosse da Washington che erano impopolari tra gli altri partecipanti. Il più grande e sostanziale cambiamento è stato quello riguardante la proprietà intellettuale. Consultare il sito del Council on Foreign Relations (CFR) all'indirizzo: <https://www.cfr.org/> (ultimo accesso 16 giugno 2020)

Stato o territorio doganale separato ", l'adesione di Taiwan rimane comunque una possibilità.<sup>313</sup> L'NSP può non essere in grado di garantire una partecipazione formale di Taiwan a questi accordi ma in senso lato può facilitare la presenza di Taiwan grazie a una diminuzione delle barriere politiche.<sup>314</sup>

### 3.6 LA POSIZIONE DI TAIWAN NEL PROGETTO CINESE

Taiwan è menzionata nel documento del 28 marzo 2015 "Visione e azioni sulla costruzione congiunta di una Cintura economica della Via della seta e di una Via della seta marittima del XXI secolo" ( *Tuīdòng gòng jiàn sīchóu zhī lù jīngjì dài hé 21 shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù de yuànjǐng yǔ xíngdòng* 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动), nel sesto paragrafo relativo alla strategia proattiva di apertura perseguita dalla BRI e alle regioni interessate dal piano.<sup>315</sup>

“ Regioni costiere di Hong Kong, Macao e Taiwan. Dovremmo sfruttare i punti di forza del delta del fiume Yangtze, del delta del fiume Perla, della costa occidentale dello stretto di Taiwan, del Bohai Rim e di altre aree con zone economiche che vantano un alto livello di apertura, solidi punti di forza economici e un forte ruolo catalizzatore, accelerare lo sviluppo della zona di libero scambio pilota cinese (Shanghai) e supportare la provincia del Fujian nel diventare un'area centrale della via della seta marittima del 21 ° secolo. Dobbiamo dare pieno spazio al ruolo di Qianhai (Shenzhen), Nansha (Guangzhou), Hengqin (Zhuhai) e Pingtan (Fujian) nell'apertura e nella cooperazione, approfondire la loro cooperazione con Hong Kong, Macao e Taiwan e aiutare a costruire l'area della grande baia del Guangdong-Hong Kong-Macao [...] Dovremmo anche prendere le opportune disposizioni affinché la regione di Taiwan faccia parte di questo sforzo.”<sup>316</sup>

Inoltre Taiwan viene citata anche nel documento “*Visione per la cooperazione marittima nell'ambito dell'iniziativa Belt and Road* “ (“*Yīdài yīlù*” *jiànshè hǎishàng hézuò shèxiǎng* “一帯一

---

<sup>313</sup> HSIEH, *Rethinking Non-recognition: Taiwan's New Pivot...*, cit, p. 221.

<sup>314</sup> HUANG, *Taiwan's New Southbound Policy: Background...*, cit, p. 50.

<sup>315</sup> Zhōnghuá Rénmín Gònghéguó Shāngwùbù 中华人民共和国商务部 (Ministero del Commercio della Repubblica popolare cinese), *Tuīdòng gòng jiàn sīchóu zhī lù jīngjì dài hé 21 shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù de yuànjǐng yǔ xíngdòng* 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动 (“Visione e azioni sulla costruzione congiunta di una cintura economica della via della seta e di una via della seta marittima del XXI secolo”), 2015, <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml> ( ultimo accesso 28 marzo 2020)

<sup>316</sup> *Ibidem*

路”建设海上合作设想)<sup>317</sup>: la Cina vorrebbe quindi che Formosa facesse parte dell’iniziativa, ma il prezzo da pagare sarebbe quello di riconoscere il principio di “Una sola Cina” con la Cina continentale come vincitrice. Inoltre la posizione di Taiwan, fa pensare a Pechino che questa rientri geograficamente nella “Via della seta marittima”: questa è un’altra motivazione per cui, seconda la Cina, Formosa dovrebbe entrare a far parte della BRI.<sup>318</sup>

Poco dopo l’implementazione della politica OROR, la questione sull’adesione al progetto era diventato un problema saliente a Taiwan in particolare nell’arena politica. Uno degli esempi più lampanti è il dibattito politico del marzo 2015, quando l’allora presidente Ma Ying-jeou annunciò ufficialmente che Taiwan avrebbe dovuto partecipare all’istituzione dell’AIIB, fondamentale per la concessione di prestiti per la costruzione di infrastrutture nei Paesi partecipanti a OBOR. Il presidente Ma credeva infatti che Taiwan avrebbe dovuto prendere parte al progetto cinese, sia per migliorare le relazioni tra i due stretti sia quelle con gli altri Paesi indipendentemente dal nome che sarebbe stato utilizzato per Taiwan, Repubblica di Cina o Taipei cinese. Tuttavia, vista la sfiducia del popolo taiwanese verso Ma dopo il 2014 (una prova è il Movimento dei Girasoli) e il suo basso tasso di approvazione al momento, il suo appello non ha ottenuto molto supporto.<sup>319</sup>

Un altro motivo per cui è facile capire perché la politica OBOR abbia suscitato rapidamente un acceso dibattito politico a Taiwan è il messaggio del presidente Xi Jinping del 2 gennaio 2019, in occasione del quarantennale che celebra il “Messaggio ai compatrioti di Taiwan”. Xi ha tenuto un discorso alla Grande Sala del Popolo di Pechino nel quale ha ribadito ancora una volta che Taiwan fa parte della Cina, deve essere e sarà riunita alla Cina e che nessuno o nessuna forza può alterare questa condizione. I "cinesi non combattono i cinesi", ha affermato Xi, sottolineando che sono “intenzionati a creare i termini per un’unificazione pacifica, ma non concederemo alcuno spazio all’indipendenza taiwanese (...) Non promettiamo di rinunciare all’uso della forza e ci riserviamo l’opzione di usare tutte le misure necessarie”.<sup>320</sup> Con questo messaggio, il presidente ha

---

<sup>317</sup> Yīdài yīlù” jiànshè hǎishàng hézuò shèxiǎng 一带一路”建设海上合作设想 (Visione per la cooperazione marittima nell’ambito dell’iniziativa Belt and Road), Zhōngguó yīdài yīlù wǎng, 2017, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydyjgw/201706/201706200152052.pdf> (ultimo accesso 4 aprile 2020)

<sup>318</sup> Liǎng'àn xuézhě: Táiwān yīng jījí róng rù “yīdài yīlù” jiànshè 两岸学者：台湾应积极融入“一带一路”建设 (Studiosi attraverso lo stretto di Taiwan: Taiwan dovrebbe integrarsi attivamente nella costruzione della "Belt and Road"), Xīnhuá shè, 2018, [http://www.xinhuanet.com/2018-04/07/c\\_1122645958.htm](http://www.xinhuanet.com/2018-04/07/c_1122645958.htm) (ultimo accesso 18 giugno 2020)

<sup>319</sup> Chienwu HSUEH, “Taiwan's Perspective on China's "One Belt, One Road" Strategy, *Journal of Contemporary East Asia Studies: China's "One Belt, One Road" Strategy and Asia*”, 5, 2, 2016, pp.37–60.

<sup>320</sup> Xījìnpíng: Zài “gào táiwān tóngbāo shū” fābiǎo 40 zhōunián jìniàn huì shàng de jiǎnghuà 习近平：在《告台湾同胞书》发表40周年纪念会上的讲话 (Xi Jinping: il discorso pronunciato in occasione del quarantesimo anniversario del “Messaggio ai compatrioti di Taiwan”), Xīnhuá shè, 2019, [http://www.xinhuanet.com/tw/2019-01/02/c\\_1210028622.htm](http://www.xinhuanet.com/tw/2019-01/02/c_1210028622.htm) (ultimo accesso 19 giugno 2020)

inequivocabilmente confermato che ad oggi la riunificazione di Taiwan resta una delle priorità di Pechino.<sup>321</sup>

Come piccola isola, il mercato interno di Taiwan è piuttosto piccolo e quindi la sua economia si basa fortemente sul commercio. Di conseguenza, Taiwan non ha modo di adottare una politica di isolamento se vuole sostenere la sua crescita economica. Taiwan si trova quindi ad affrontare una scelta difficile: come è stato enfatizzato nei paragrafi precedenti, l'economia di Taiwan è fortemente dipendente da quella cinese, quindi ha bisogno del mercato cinese per sopravvivere; contemporaneamente non può fare troppo affidamento sulla Cina per non ridurre ulteriormente l'autonomia di Taiwan.<sup>322</sup>

Il dibattito politico sull'opportunità o meno dell'adesione a OBOR e AIIB da parte di Taiwan è divisa tra le sopracitate coalizioni pan-verde e pan-azzurra. Il KMT e i pan-azzurri vedono nell'OBOR una buona opportunità per dare impulso all'economia taiwanese e per un accrescimento delle relazioni internazionali; pensano quindi che Taiwan dovrebbe provare ad aderire al progetto cinese indipendentemente dal titolo che sarebbe autorizzata a utilizzare. Il PPD e la coalizione pan-verde sostengono invece che Taiwan dovrebbe aderire all'iniziativa solo a condizione di essere considerata come uno stato indipendente con il nome di "Repubblica di Cina" invece di "Taipei cinese". Inoltre, i pan-verde pensano che se Taiwan si unisse all'OBOR non solo aumenterebbe il rischio che l'economia di Taiwan diventi ancora più dipendente dalla Cina, ma l'adesione dell'isola offrirebbe anche alla Cina l'opportunità di ricevere aiuto degli altri membri dell'OBOR per impadronirsi di Taiwan. Dopo diversi dibattiti, il risultato è stato che Taiwan non ha inviato la propria domanda di adesione all'AIIB come membro fondatore.<sup>323</sup>

Basandosi sulla politica interna taiwanese e sui trascorsi della storia precedente, è ragionevole pensare che sia molto improbabile che Taiwan entri a far parte dell'iniziativa data la guida attuale della coalizione pan-verde con il partito PPD che non sembra assolutamente pronto ad accettare le condizioni cinesi. Pertanto, ci si può aspettare che in un futuro prevedibile Taiwan non sia interessata nel partecipare alla BRI, così come la Cina ad invitarla ad aderire al progetto.

---

<sup>321</sup> Harinder SINGH, Ram Prakash PRADHAN, "Taiwan, Hong Kong & Macau in China's infrastructure-diplomacy and the China Dream: Will the dominions fall?", *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 15,1,2019, pp.15–26.

<sup>322</sup> Ibidem

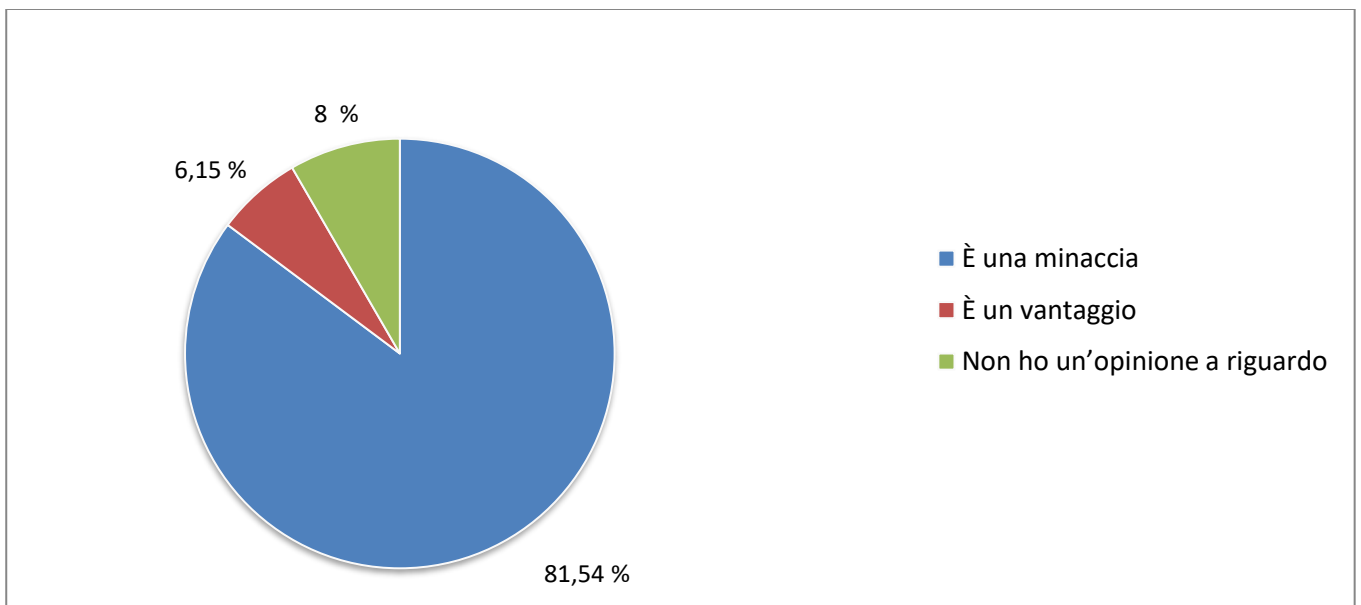
<sup>323</sup> Ibidem

### 3.7 OPINIONE PUBBLICA TAIWANESE RIGUARDO LA BRI

Le informazioni più importanti su quello che pensa il popolo taiwanese riguardo la BRI vengono dal questionario condotto durante il periodo di studi alla National Tsing Hua University; come è stato già ribadito nel paragrafo precedente i risultati non possono essere utilizzati come evidenza scientifica, ma gli esiti del sondaggio sono in linea con studi e ricerche già esistenti sul tema.<sup>324</sup>

Una delle prime domande da farsi sul tema è come viene percepita la BRI agli occhi dei taiwanesi. Per molte persone, la Cina è una grande minaccia e di riflesso lo è anche la sua iniziativa. Quello che emerge sono le preoccupazioni e la sfiducia riguardo alle ambizioni cinesi nella promozione dell' OBOR.

Q 27. Alcuni Paesi considerano l'espansione della Cina, anche attraverso l'iniziativa One Belt, One Road, come una minaccia e non un vantaggio per i Paesi target. Qual è la tua opinione?



**Fig.12:** Percezione taiwanese riguardo l'iniziativa BRI

Come mostrato dalla Figura 12 , ben l' 81,54% dei rispondenti percepisce la BRI come una minaccia, , l'8% non ha un'opinione e solo il 6,15 % la vede come un potenziale vantaggio per i Paesi target.

<sup>324</sup> Si fa qui riferimento alla letteratura esistente che è stata consultata come l'articolo sopracitato di HSUEH ( vedi nota 301)



Q 28. Pensi che l'iniziativa OBOR abbia avuto un impatto positivo o negativo?

Le opzioni a questa domanda erano 4: “ un impatto positivo”; “ un impatto negativo”, “ è ancora nella sua fase iniziale, quindi è difficile da dire ora”, “ non ho un’opinione a riguardo”. Il 47,69 % dei rispondenti ha risposto con “ un impatto negativo” , la stessa percentuale di persone ha risposto con “ è ancora nella sua fase iniziale..” e solo 1, 54 % ha risposto con l’opzione “ un impatto positivo”.

Q 29. Quale impatto potrebbe avere questa iniziativa nel mondo?

Le opzioni a questa domanda erano 7: “trappola del debito per i Paesi coinvolti”, “aumento della temperatura globale a causa delle emissioni di gas serra”, “mancanza di trasparenza dei progetti BRI”, “ nessuna di queste alternative”, “ tutte queste alternative”, “ altro, per favore specificare”, “ non ho un’opinione a riguardo”. Il 29, 23 % ha risposto con la prima opzione, lo 0 % con la seconda, il 9, 23 % con la terza, il 3,08% con la quarta, ben il 47, 69 % con l’opzione “ tutte queste alternative”, l’1, 54 dei rispondenti ha risposto scrivendo che l’influenza della Cina si fa sempre più importante e il 9,23 % ha risposto con l’ultima opzione.

È stato già analizzato che dal punto di vista politico è improbabile che Taiwan entri a far parte della BRI nel prossimo futuro, considerando la guida di Tsai Ing-wen. Ma una domanda rilevante rimane comunque quella sul pensiero del popolo taiwanese riguardo l’adesione al progetto. Il quesito che è stato posto a tal proposito è il seguente:

Q 30. In futuro Taiwan potrebbe far parte dell’iniziativa BRI.

Le opzioni erano 5 : “estremamente d’accordo”, “d’accordo”, “non ho un’opinione a riguardo”, “disaccordo”, “estremamente in disaccordo”. L’1,54% ha risposto con la prima opzione, il 13,85% con la seconda, il 21, 54% con la terza, il 41,54 % con la quarta e il 21,54% con l’ultima alternativa.

Sebbene la maggior parte delle persone abbiano risposto in modo negativo, la percentuale dei rispondenti incerti sul futuro rimane ancora alta: da questo dato si evince che nonostante l’attuale situazione politica, una buona parte della popolazione non è comunque convinta delle sorti di Taiwan.

### 3.8 BRI VS NSP

Ad oggi il Sud-est e il Sud-est asiatico sono le regioni con i mercati emergenti più promettenti al mondo.<sup>325</sup> Come è già stato enfatizzato nei capitoli precedenti, uno dei target principali di Pechino sono sicuramente questi Paesi, essenziali nel programma di espansione cinese dato il potenziale di crescita detenuto da queste regioni. L'iniziativa con la quale la Cina si propone di affermarsi in questi territori è appunto la BRI.

Dall'altro lato, Taiwan è anch'essa intenzionata a collaborare con questi Paesi già a partire dal 1990 e la politica perseguita nella regione è quella della NSP. Quest'ultima potrebbe incontrare opposizione, esplicita o implicita, dalla Cina continentale che esercita una crescente influenza politica ed economica nel Sud-est e nel Sud-est asiatico tramite l'AIB e l'iniziativa OBOR. Anche se la NSP con la sua politica originale non è in concorrenza con la BRI, quest'ultima con un'enorme attrazione economica può avere un forte impatto sull'iniziativa taiwanese; è quindi importante capire in che misura la BRI può influenzare la realtà taiwanese nel suo complesso e più nello specifico l'implementazione dell'iniziativa NSP.<sup>326</sup>

L'integrazione regionale che la Cina vuole condurre in Asia è uno dei principali obiettivi che il Paese si propone di raggiungere attraverso la promozione dell'OBOR: per fare ciò è necessaria la costruzione di una zona di libero scambio con la conseguente nascita di un mercato comune euro-asiatico. Guidando questo processo di integrazione in Asia, la Cina vuole competere con l'UE in Europa, il NAFTA in Nord America, l'ASEAN nel Sud-est asiatico e infine l'integrazione regionale guidata dagli Stati Uniti in Asia-Pacifico. Isolando Taiwan dal blocco commerciale creato dalla BRI, le ricadute sull'economia dell'isola sarebbero molto pesanti. Inoltre l'integrazione regionale pone la questione sulla sicurezza: i taiwanesi si preoccupano che l'OBOR possa far aumentare la probabilità dell'uso della forza militare da parte della Cina contro Formosa, un'ulteriore domanda che viene da porsi è quindi se Taiwan sarebbe più sicura aderendo all'OBOR o meno.<sup>327</sup>

Gli accordi commerciali regionali diminuiscono la probabilità di conflitti militarizzati perché forniscono molti canali di risoluzione dei conflitti; inoltre, stati che appartengono allo stesso gruppo preferenziale (per il commercio) hanno meno probabilità di conflitti rispetto a stati che non appartengono allo stesso gruppo. Taiwan dovrebbe quindi essere più sicura se aderisse

---

<sup>325</sup> Michael HSIAO, "Indo-Pacific development and stability as context for Taiwan's New Southbound Policy", *Asia Pacific Bulletin East-West Center*, 468, 2019, pp. 1-2.

<sup>326</sup> HSUEH, *Taiwan's Perspective on China's "One Belt..."*, cit, p. 46.

<sup>327</sup> *Ibidem*

all'integrazione regionale OBOR e sarebbe più insicura se esclusa da essa; le cose diventerebbero ancora di più precarie se Taiwan non partecipasse né all' OBOR né ad altre forme di cooperazione economica come il CPTPP.<sup>328</sup> Come è stato spiegato precedentemente, la NSP si pone proprio l'obiettivo di facilitare l'ingresso di Taiwan in questi partenariati in modo da non dover costringere l'isola a dover far parte del processo di integrazione a guida cinese.

Una delle questioni è se la NSP sia stata lanciata dall'amministrazione Tsai in contrapposizione alla BRI di Pechino o se sia un progetto completamente differente che non può essere paragonato a quello cinese. Qualunque sia la risposta a questa domanda, è innegabile che la BRI abbia delle conseguenze sull'implementazione della NSP nel Sud-est asiatico data l'influenza esercitata dall'iniziativa nella regione.<sup>329</sup> Una delle domanda poste nell'ultima parte del questionario è stata la seguente:

Q 37. Pechino ha rafforzato i collegamenti con questi stati attraverso l'iniziativa BRI, potrebbe essere un ostacolo per Taiwan al fine di costruire relazioni stabili con quest'area?

Le opzioni a questa domanda erano 4: “ sicuramente lo è “, “ è possibile “, “ forse”, “ sicuramente no” . Il 47, 69% dei rispondenti ha risposto con la prima alternativa, il 44,62% con la seconda, il 7,69% con la terza e lo 0% con l'ultima. Questi dati dimostrano che anche dal punto di vista dell'opinione pubblica la BRI ha un impatto decisivo sulla costruzione dei rapporti di Taiwan con i Paesi di quelle regioni.

Q 36. Considerando che al momento Taiwan non ha legami bilaterali con questi Paesi e tenendo presente che tutti i governi di quella zona riconoscono la posizione della Repubblica popolare cinese (RPC) sullo status di Taiwan, l'ambizione di Taiwan in questa regione è ancora possibile?

Le opzioni a questa domanda erano 5: “ sicuramente sì”, “ probabilmente sì”, “ forse”, “ forse no”, “ sicuramente no”. Il 7, 69% ha risposto con la prima alternativa, ben il 52, 31 % con la seconda, il 27, 69 % con la terza, il 12, 31 % con la quarta e lo 0% con l'ultima. Questi dati mostrano che nonostante la maggior parte dei rispondenti abbia un atteggiamento positivo verso la questione, una buona parte conserva comunque incertezza nei riguardi dell'ambizione taiwanese nella regione.

È infatti molto probabile che i Paesi del Sud – est e del Sud-est asiatico meditino sulle possibili conseguenze prima di impegnarsi realmente con il programma NSP ; accordi ufficiali, come quelli

---

<sup>328</sup> Ibidem

<sup>329</sup> Tran Thu MINH, Promoting Taiwan's “ New southbound policy” in the context of China's “ Belt and Road Initiative”, Vietnam Academy of Social Sciences, [http://taiwanfellowship.ncl.edu.tw/files/scholar\\_publish/1821-ozvtwmdpcajhucb.pdf](http://taiwanfellowship.ncl.edu.tw/files/scholar_publish/1821-ozvtwmdpcajhucb.pdf) ( ultimo accesso 18 giugno 2020)

riguardo la cooperazione economica o visite ufficiali di alto livello attirerebbero l'attenzione della Cina che potrebbe decidere di tagliare i rapporti con quei Paesi. Lo spazio di manovra di Taiwan viene quindi gradualmente ridotto dallo sforzo della Cina continentale di internazionalizzare il principio "una sola Cina". Come regola generale, le relazioni aggravate tra i due stretti non contribuiranno al successo dell'NSP.<sup>330</sup>

Che sia vista come una controproposta alla BRI o no, la NSP ha delle differenze chiave con il progetto cinese. Oltre a prestare attenzione alla rete di infrastrutture e di trasporto, la politica taiwanese enfatizza maggiormente il collegamento tra persone attraverso le reti sociali: l'iniziativa si dice infatti *people-centred*. La NSP punta inoltre a rafforzare opportunità di cooperazione bilaterale o multilaterale basate sui punti di forza di Taiwan in termini di assistenza medica, cultura, turismo, scienza e tecnologia, nonché agricoltura. Contrariamente alla grande strategia cinese, la NSP non conduce un nuovo ordine regionale, ma si propone solo di sviluppare la cooperazione tra Taiwan e i Paesi target, promuovere quindi la stabilità economica, sociale e politica nella regione.

331

In più Taiwan ha scelto di evitare progetti infrastrutturali su larga scala che costituiscono un elemento unico della BRI e la forza della Cina continentale: questa è un'ulteriore differenza tra la NSP e la BRI. Pertanto, è chiaro che le due iniziative hanno una natura politica diversa così come diversi sono gli obiettivi politici e gli strumenti politici utilizzati. Tuttavia, le aree strategiche di implementazione e i metodi in parte coincidono.<sup>332</sup>

I vantaggi della NSP consistono nel *soft power* taiwanese, nell'integrazione degli immigrati, nella cooperazione tra le industrie: tutti questi fattori costituiscono importanti ponti di comunicazione tra Taiwan e i Paesi target. Le sfide affrontate dalla NSP sono il budget del progetto (basti pensare che la BRI ha un budget di 900 miliardi di dollari americani mentre la NSP 25 miliardi)<sup>333</sup>, l'influenza delle relazioni tra i due stretti (in particolare della politica di "Una sola Cina"), la differenza di potere tra i due Paesi per quanto riguarda le opportunità dei mercati emergenti (nel 2016 la Cina continentale rappresentava il 20% del commercio dei Paesi dell'ASEAN, mentre Taiwan solo il 5%). La BRI quindi oscura la NSP: la grande differenza tra le due iniziative influenza senza dubbio l'attrattiva dell'NSP.<sup>334</sup>

---

<sup>330</sup> HUANG, *Taiwan's New Southbound Policy: Background...*, cit, p. 61.

<sup>331</sup> *Ibidem*

<sup>332</sup> *Ibidem*

<sup>333</sup> Lindsay BLACK, "Evaluating Taiwan's New Southbound Policy: Going South or Going Sour?," *Asian Survey*, 59, 2, 2019, pp.246–271.

<sup>334</sup> MINH, *Promoting Taiwan's "New southbound policy..."*, cit, p. 21.

Nonostante questa conclusione, l'iniziativa taiwanese possiede ancora un forte charme : dal lancio ufficiale della NSP a settembre 2016, il progetto ha raggiunto risultati notevoli. Per quanto riguarda il commercio, il volume totale degli scambi di Taiwan con i 18 Paesi target è aumentato da 96 miliardi di dollari americani nel 2016 a 117,1 miliardi di dollari nel 2018, di cui le esportazioni sono aumentate da 59,5 miliardi a 68,4 miliardi. Nello stesso periodo, gli investimenti esteri da questi 18 paesi target NSP verso Taiwan sono aumentati del 66%, da 235,91 milioni a 391,54 milioni. In particolare, Taiwan ha firmato un aggiornamento dell'accordo bilaterale sugli investimenti con le Filippine a dicembre 2017 e con l' India nel dicembre 2018 . In termini di istruzione, nel periodo tra il 2016 e il 2018, il numero di studenti dai 18 Paesi a Taiwan è aumentato del 60,8%, da 32.318 a 51.970 persone ( così come nel settore turistico). <sup>335</sup>

Punti a favore dell'iniziativa nelle regioni del Sud-est sono la buona reputazione di cui godono le medie e piccole imprese taiwanesi e l'espansione delle banche di Taiwan in quelle aree. La qualità e l'adattabilità delle imprese, le ha aiutate a sopravvivere nel Sud-est asiatico e a costruire importanti connessioni con aziende e politici locali. Gli ultimi anni hanno visto l'espansione delle banche di Taiwan nel sud-est asiatico: nel giugno 2017, Taiwan aveva istituito 188 unità estere nei Paesi dell'ASEAN, pari al 39% delle 484 banche estere di Taiwan. Il numero crescente delle banche nella regione aiuterebbe gli investitori taiwanesi ad assicurare un migliore accesso al finanziamento aziendale, facilitando di conseguenza gli investimenti. In più il nuovo dollaro taiwanese è una valuta che si rafforza sempre di più, specialmente da quando Taiwan ha ripreso a far parte della catena di approvvigionamento tecnologica globale ; un ulteriore motivo sono gli investimenti delle aziende coinvolte nella guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina. <sup>336</sup>

Arrivati alla conclusione che Taiwan non entrerà a far parte della BRI finché non accetta le condizioni di Pechino, la domanda che viene da porsi è se la NSP possa coesistere con la BRI nel mercato preso in considerazione. La possibilità che la NSP possa integrarsi all' iniziativa cinese dipende in gran parte da Pechino: quest'ultima ha già messo sotto pressione la NSP impedendo a Taiwan di firmare accordi di libero scambio con gli stati del Sud e del Sud-est asiatico. <sup>337</sup>

L'NSP può essere un nuovo modello per gli aiuti esteri e la sua attrattiva risiede nel fatto che quest'iniziativa è in grado di presentare un approccio distinto dalla criticata “diplomazia del debito” della Cina. Sebbene le risposte dei paesi ASEAN all'NSP siano state ampiamente positive, questi Paesi rimangono inevitabilmente cauti sull'impatto che una collaborazione con l'isola di Formosa

---

<sup>335</sup> Ibidem

<sup>336</sup> JING, *Taiwan and Southeast Asia: Opportunities and Constraints...*, cit, p. 6

<sup>337</sup> BLACK, *Evaluating Taiwan's New Southbound Policy...*, cit, p. 257

potrebbe avere sui loro rispettivi legami con Pechino. L'estensione della NSP si svilupperà insieme alle relazioni tra gli stretti.<sup>338</sup>

Dato che la NSP possiede comunque attrattiva agli occhi dei Paesi target e considerando i vari vantaggi dell'isola nella regione ( in particolar modo quello di essere una democrazia), l'unica soluzione che sembra attualmente possibile per Taiwan è quella di collaborazione con altre le altre potenze interessate a queste aree.

### 3.9 TAIWAN E I SUOI POSSIBILI ALLEATI

Gli attori più influenti dell'Asia orientale sono Cina, Giappone, Stati Uniti e India. Ognuna di queste potenze stanno adottando la propria strategia nella regione ad esempio gli Stati Uniti promuovono la strategia dell' Indo-Pacifico (*Free and Open Indo-Pacific strategy* FOIPS) , il Giappone promuove la strategia di Tokyo, l'India la politica dell'"Look East" analizzata nel primo capitolo. Questo comporta anche molte sfide e concorrenza alla BRI.<sup>339</sup> Queste grandi potenze stanno sviluppando le proprie strategie per rafforzare le proprie relazioni con i Paesi del Sud-est asiatico ed è vitale per Taiwan cercare partenariati attraverso la NSP con queste altre strategie regionali in modo da aumentare le opportunità di integrazione regionale.<sup>340</sup>

I vantaggi di Taiwan in termini di posizione strategica nella regione dell'Asia-Pacifico provengono principalmente dal fatto che l'isola è uno dei Paesi più avanzati e democratici nel Sud-est asiatico. Inoltre man mano che il potere della Cina nella regione aumenta, di pari passo aumentano anche le probabilità di cooperazione tra Stati Uniti, Giappone e Taiwan specialmente se si pensa a questioni di sicurezza. La prova a sostegno di questo è che sia gli Stati Uniti che il Giappone hanno espresso pubblicamente il loro sostegno alla presidentessa Tsai.<sup>341</sup>

Le grandi potenze hanno obiettivi diversi nella regione dell' Asia Pacifico : la grande strategia della Cina dopo la fine della Guerra fredda è stata quella di sviluppare la sua economia sotto l'ordine internazionale guidato dagli Stati Uniti, impedendo nel frattempo ai suoi vicini di stringere un'alleanza di contenimento con l'America. La politica del "ribilanciamento asiatico" nel 2010 degli

---

<sup>338</sup> HSIEH, *Rethinking Non-recognition: Taiwan's New Pivot...*, cit, p. 222.

<sup>339</sup> MINH, *Promoting Taiwan's "New southbound policy..."*, cit, p. 17.

<sup>340</sup> Alan YANG , "Unpacking Taiwan's presence in Southeast Asia: The International Socialization of the New Southbound Policy", *Issues & Studies: A Social Science Quarterly on China, Taiwan, and East Asian Affairs*, 54, 1, 2018, pp.1-30 .

<sup>341</sup> HSUEH, *Taiwan's Perspective on China's "One Belt..."*, cit, p. 55.

Stati Uniti, rivela chiaramente che ciò che vuole questo Paese è aumentare la sua influenza nella regione dell' Asia-Pacifico grazie all'adozione di misure militari e al rafforzamento delle relazioni economiche con i suoi alleati asiatici. L'obiettivo finale degli Stati Uniti è quello di impedire alla Cina di espandersi nella regione e, nella migliore delle ipotesi, di democratizzare la Cina.<sup>342</sup>

La strategia del Giappone dopo la guerra fredda è triplice. Il primo aspetto è di tipo politico: il Giappone vuole preservare l'ordine internazionale democratico occidentale e mantenere il suo stato di grande potenza nella regione. Il secondo è di tipo economico: il Giappone vuole sostenere il suo sviluppo economico, che sarà raggiunto principalmente attraverso un'ulteriore integrazione regionale. Il terzo riguarda i problemi di sicurezza: il Giappone vuole rafforzare la sua alleanza con gli Stati Uniti e promuovere una comunità di sicurezza regionale nel Sud-est asiatico per contrastare l'ascesa della Cina.<sup>343</sup>

Gli Stati Uniti e Taiwan godono di un rapporto solido anche se non ufficiale che risale al 1954 quando i due stati stipularono una vera e propria alleanza militare con un trattato di difesa reciproca. Nel 1979 questo trattato cadde, e un comunicato congiunto USA-RPC decretò il passaggio di riconoscimento diplomatico da Taipei a Pechino. Nel comunicato congiunto, gli Stati Uniti hanno riconosciuto il governo della RPC come unico governo legale cinese, riconoscendo la posizione cinese secondo cui esiste solo una Cina e Taiwan ne fa parte. Lo stesso anno tuttavia gli Stati Uniti firmarono anche il *Taiwan Relations Act* (TRA), dove veniva affermato che il popolo americano avrebbe mantenuto le relazioni culturali, commerciali e non ufficiali con il popolo di Taiwan.<sup>344</sup>

Gli Stati Uniti e Taiwan nella seconda metà del 2018 hanno rafforzato i loro legami, oltre a facilitare i colloqui del governo tra Taiwan e la Cina, gli Stati Uniti hanno approvato la rassicurazione in *Asia Initiative Act* (ARIA) per contrastare l'influenza militare della Cina nella regione. Il futuro di Taiwan dipende fortemente dal quadro più ampio dei rapporti USA-Cina.<sup>345</sup>

L'elezione del un presidente Donald Trump che, già a partire dalla campagna per le elezioni presidenziali, ha criticato aspramente la Cina ha introdotto nuove dinamiche nelle relazioni tra gli stretti. L'amministrazione di Trump ha affrontato la Cina frontalmente avviando una vera e propria guerra commerciale, invitando i suoi alleati a non utilizzare le tecnologie di telecomunicazione cinesi. Washington si è inoltre impegnata a ridefinire la geopolitica regionale dell'Indo-Pacifico, nel

---

<sup>342</sup> HSUEH, *Taiwan's Perspective on China's "One Belt...",* cit, p. 54.

<sup>343</sup> Ibidem

<sup>344</sup> SING, PRADHAN, *Taiwan, Hong Kong & Macau in China's infrastructure...,* cit, p. 24.

<sup>345</sup> Ibidem

tentativo esplicito di emarginare la Cina distaccandosi dalla dominazione della Cina in quell'area.<sup>346</sup> Invece la NSP che mira allo sviluppo economico attraverso la libertà, l'apertura, l'onestà e la sostenibilità, è ampiamente coerente con il FOIPS perseguito dagli Stati Uniti nelle regioni interessate. Questo fattore è di grande importanza per una collaborazione tra Taiwan e USA nel contesto della NSP.<sup>347</sup>

Anche l'India ha mostrato grande interesse nell'espandere le relazioni con Taiwan: ad esempio ha notevolmente ampliato gli scambi politici ospitando la delegazione parlamentare taiwanese nel 2017.<sup>348</sup> Nel 1995, Taiwan ha istituito il *Taipei Economic and Cultural Center* (TECC) a Nuova Delhi per fornire servizi simili alle funzioni di un'ambasciata. Anche il governo indiano ha istituito un'istituzione equivalente chiamato *India Taipei Association* (ITA) l'anno successivo. Altra importante data fu il settembre 2016, quando Taiwan e India hanno firmato un Memorandum d'intesa sulla cooperazione agricola, il primo accordo formale nel campo della cooperazione agricola con un Paese dell'Asia meridionale nella storia. Attualmente, l'India è l'unico paese nel sub-continente asiatico meridionale che mantiene contatti ufficiali con Taiwan. L'enorme popolazione e le dimensioni economiche fanno dell'India il candidato ideale per Taiwan: anche il governo indiano ha mostrato entusiasmo nel rafforzare le relazioni con Taiwan da quando Narendra Modi è diventato primo ministro nel maggio del 2014.<sup>349</sup>

L'India ha l'obiettivo di creare delle *smart cities* e gli investimenti in queste città sono uno dei primi requisiti per la collaborazione con questo colosso. La cooperazione per questo progetto è un'altra parte integrante della NSP: in questa situazione di progetti di città intelligenti in forte espansione in India, gli investimenti di Taiwan potrebbero rivelarsi una mossa gradita per l'India. Taiwan ha una notevole esperienza nello sviluppo di progetti urbani e potrebbe portare la sua esperienza per aiutare l'India a portare avanti il suo progetto. Pertanto, una cooperazione di questo tipo potrebbe contribuire a creare una situazione vantaggiosa sia per l'India che per Taiwan. I due Paesi storicamente non possiedono controversie irrisolte o disaccordi su aspetti di frontiera o di sicurezza ( a differenza della Cina) . Le loro relazioni sono costruite sulla fiducia reciproca; ciò

---

<sup>346</sup> Alexander C. TAN, Karl HO, Cal CLARK, "The political economy of Taiwan's regional relations", *Asian Affairs: An American Review*, 47, 3, 2020, pp. 177-200.

<sup>347</sup> Ping-Kuei CHEN, "Taiwan's 'people-centered' New Southbound Policy and its impact on US-Taiwan relation", *The Pacific Review*, 64, 2, 2019, pp. 1-30.

<sup>348</sup> Ibidem

<sup>349</sup> Mumin CHEN, Saheli CHATTARAJ, "New southbound policy in India and South Asia", *Prospect Journal* 18, 2017, pp. 35- 62.



potrebbe collegare i mercati regionali e dare impulso allo sviluppo di investimenti e infrastrutture in India attraverso un canale di cooperazione e coordinamento a livello governativo.<sup>350</sup>

La pressione cinese ha anche avvicinato Taiwan al Giappone, rivale regionale della Cina. Taiwan gode di una partnership a lungo termine con il Giappone, con una fiorente cooperazione in ambito turistico e in quello degli scambi interpersonali. In termini economici, si è sviluppata una forte collaborazione tra le imprese giapponesi e taiwanesi grazie alla creazione di joint venture: le aziende, grazie a investimenti congiunti, collaborano insieme nel Sud est. Il Giappone ha lodato la "libertà e la democrazia di Taiwan" e ha segnalato alla Cina che avrebbe rafforzato le relazioni con Taiwan di fronte alla presenza cinese nei mari del sud e della Cina orientale.<sup>351</sup>

Il governo taiwanese ha a sua volta dichiarato l'intenzione di Taiwan di cooperare con il Giappone nel campo economico, di sicurezza e quello culturale. La cooperazione in materia di sicurezza è particolarmente degna di nota alla luce delle aspre relazioni tra Taiwan e la Cina continentale. I taiwanesi infatti vedono nel Giappone uno dei mezzi più efficienti per contrastare la pressione cinese diretta alla NSP. Un' importante area in cui gli esperti hanno sostenuto che il Giappone potrebbe collaborare con Taiwan è lo sviluppo della ferrovia ad alta velocità nel Sud- est e Sud-est asiatico.<sup>352</sup>

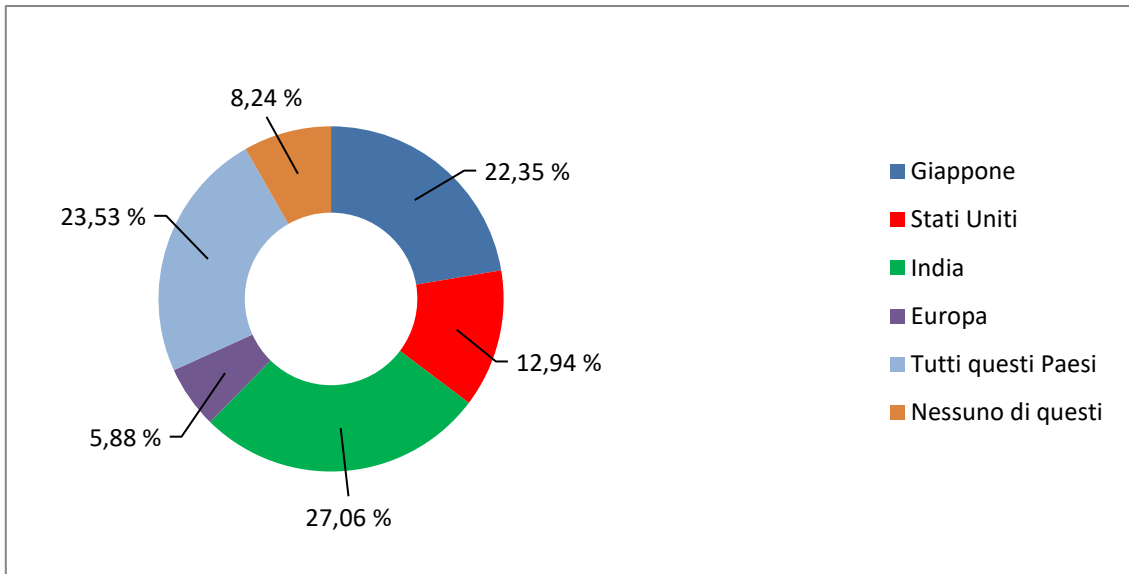
Q 34. : Sulla base della "*New southbound policy*", quali Paesi potrebbero cooperare con il governo di Taiwan per attuare questa politica?

---

<sup>350</sup> Ibidem

<sup>351</sup> BLACK, *Evaluating Taiwan's New Southbound Policy...*, cit, p. 264

<sup>352</sup> Ibidem



**Fig. 13:** Probabili Paesi target per la collaborazione con Taiwan

Come mostra la Figura 13, i Paesi verso i quali i rispondenti hanno un'alta aspettativa sono l'India e il Giappone, ma una buona parte ( 23,53%) crede che tutti gli stati proposti possano essere dei buoni candidati per sviluppare una collaborazione con Taiwan. Questi dati dimostrano che anche l'opinione pubblica è favorevolmente orientata verso un avvicinamento alle altre potenze chiave della regione per favorire la presenza di Taiwan in quest'area.

Attraverso il coordinamento "intelligente" e progetti di sviluppo cofinanziati, Taiwan può quindi dimostrare alla regione di essere uno stakeholder responsabile e un valido *teampayer*.<sup>353</sup>

<sup>353</sup> TAN, HO, CLARK, *The political economy of Taiwan's regional relations...*, cit, p.196.

## CONCLUSIONI

La veloce e continua ascesa della Cina e del resto dell'Asia hanno determinato lo spostamento del centro dell'economia globale verso Oriente.<sup>354</sup> Le economie asiatiche sono cresciute molto più velocemente delle loro controparti occidentali e i mercati emergenti asiatici stanno crescendo rapidamente man mano che la catena di approvvigionamento globale subisce cambiamenti strutturali. I Paesi dell'ASEAN e dell'Asia meridionale hanno subito una forte crescita economica negli ultimi anni: la sorprendente ascesa dei porti di queste zone sono una dimostrazione di quanto l'economia di questi Paesi, in particolar modo quella marittima, sia una grande opportunità per le maggiori potenze mondiali. Queste si pongono sempre più l'obiettivo di consolidare il proprio *sea power* data la crescente importanza dei mari come via per l'approvvigionamento energetico e del trasporto marittimo, destinato a dominare il commercio globale nei prossimi anni. La Cina ha deciso di investire in queste regioni principalmente tramite progetti infrastrutturali su larga scala. Questi progetti rientrano sotto il "brand" della Nuova via della seta, con il quale la Cina vuole rilanciare il Paese sullo scenario mondiale e ristabilire un nuovo ordine geopolitico. La "*Belt and road initiative*" (BRI) può essere inquadrata inoltre nella volontà del presidente Xi di rinnovamento della nazione cinese e nel sogno di fare della Cina una grande potenza globale entro il 2049 (centenario della fondazione della Repubblica popolare cinese, RPC). Per coronare il sogno, Pechino crede fermamente che portare Taiwan alla patria sia una delle missioni nazionali più importanti del governo cinese e che il cosiddetto "secolo di umiliazione" (che iniziò con la guerra dell'oppio nel 1842) non finirà fino a che la Cina non sarà unificata. Nonostante l'isolamento politico ed economico che ha dovuto affrontare l'isola dopo il "consenso del 1992", Taiwan è un membro importante della regione Asia-Pacifico e la sua economia è strettamente legata a quella di molti altri Paesi all'interno della regione. Formosa ha inoltre un'economia marittima ben sviluppata ed è sede di una delle più importanti compagnie di spedizioni al mondo, l'*Evegreen Marine Corporation*, importante concorrente / alleata (data l'alleanza istituita recentemente con l'azienda cinese COSCO), delle compagnie cinesi. L'economia di Taiwan è fortemente dipendente da quella cinese: le sorti delle compagnie taiwanesi, come l'Evegreen, sono quindi strettamente collegate alle relazioni tra i due stretti e ai prossimi scenari politici mondiali. Data la crescente concentrazione del mercato nel settore marittimo, per la compagnia "sempreverde" potrebbero aprirsi scenari di possibili fusioni o acquisizioni con compagnie di navigazione cinesi.

---

<sup>354</sup> Danny QUAH, "The Global Economy's Shifting Centre of Gravity", *Global Policy*, 2, 1, 2011, pp. 3 - 9.

Un altro problema legato alle altalenanti relazioni tra l'isola e la terraferma e alla dipendenza economica da Pechino, è il rapporto di Taiwan con i Paesi dell'ASEAN e più in generale la sua posizione nella regione dell'Asia-Pacifico. Come è stato enfatizzato nel corso dell'elaborato, uno dei target del progetto cinese sono appunto questi Paesi; allo stesso tempo questi costituiscono anche una valida alternativa per l'economia taiwanese. La buona riuscita della *New southbound policy* (NSP), con la quale Taiwan vuole ritagliarsi un ruolo nella regione e stringere i rapporti con questi Paesi, è in parte minata dai variabili rapporti con la Cina. Sebbene le due iniziative possano apparire concorrenziali, in realtà la BRI e la NSP sono imparagonabili se si pensa al budget e agli obiettivi che si pongono di raggiungere. Nonostante ciò, la NSP può comunque essere vista come una minaccia agli occhi di Pechino se a sostenerla dovessero essere altri Paesi che, a loro volta, stanno proponendo le proprie strategie nella regione ( come Stati Uniti, India e Giappone). Tra i tre scenari possibili che si prospettano per Taiwan per accrescere la sua presenza nella regione ( descritti nell'introduzione) , il più probabile è che l'isola porti avanti la sua iniziativa cercando una collaborazione con gli attori più influenti dell'Asia orientale. È infatti improbabile che Taiwan entri a far parte dell'iniziativa cinese dato che Taipei non è pronta ad accettare le condizioni cinesi. La politica interna taiwanese è uno dei fattori che più incidono sul futuro dell'isola e l'adesione alla BRI non è da meno. Data la guida attuale della coalizione pan- verde con il partito PPD, ci si può aspettare che in un futuro prevedibile Taiwan non sia interessata nel partecipare alla BRI, così come la Cina ad invitarla ad aderire al progetto. La politica interna di Taiwan ha quindi un peso molto rilevante sulle sorti del Paese e ogni elezione esercita una grande influenza e può persino ridisegnare le *cross-strait relations*. La politica della NSP non può essere considerata in modo indipendente, deve quindi essere pianificata e attuata nell'ambito di un ampio quadro strategico economico che prenda in considerazione Cina continentale, Stati Uniti, Giappone e India. Visto che una collaborazione tra le due Cine non è plausibile, i blocchi strategici potrebbero essere quelli con le altre potenze elencate. È inoltre probabile che per sviluppare relazioni diplomatiche formali con i Paesi vicini, Taipei si dedichi maggiormente allo sviluppo di relazioni di cooperazione flessibili e partenariati informali, data la pressione della politica di “Una sola Cina”.<sup>355</sup>

I fattori che favoriscono la presenza di Formosa nella regione dell' Asia-Pacifico e al contempo scoraggiano l'avanzata cinese sono i seguenti:

---

<sup>355</sup> Michael HSIAO, " Indo-Pacific development and stability as context for Taiwan's New Southbound Policy", *Asia Pacific Bulletin East-West Center*, 468, 2019, pp. 1-2.

- la Cina è percepita come una minaccia da molti Paesi del Sud-est asiatico. Lo scopo ultimo è quello di creare un senso di comunità ( economica e non ) e costruire fiducia reciproca. Taiwan ha quindi il vantaggio della paura che questa regione nutre nei confronti del colosso.
- Taiwan è uno dei pochi Paesi avanzati e democratici della regione; questo è un incentivo per potenze come gli Stati Uniti e il Giappone a collaborare con Taiwan <sup>356</sup> : la natura democratica di Taiwan è messa quindi in evidenza contro la natura autoritaria del sistema politico cinese.
- Taiwan ha un debito pubblico relativamente basso, alti ricavi e basse imposte rispetto al rapporto con il PIL: questi elementi rendono l'isola particolarmente attraente agli occhi degli altri stati. In più vi è un elevato potenziale di espansione degli scambi tra Taiwan e l'ASEAN poiché la struttura commerciale tra le due parti è principalmente complementare. <sup>357</sup> Il rallentamento e il cambiamento strutturale dell'economia cinese ha già spinto Taiwan a spostare alcune delle attività economiche, in termini di commercio e investimenti diretti, verso sud.

Come una delle 25 maggiori economie mondiali (basato sul prodotto interno lordo) e con una società relativamente ricca, l'isola in realtà ha un certo margine di manovra per ritagliarsi un ruolo nel Pacifico. Taiwan ha effettivamente la capacità di esercitare il suo potere in modo intelligente usando una "diplomazia creativa" e impiegando il suo potere economico per creare e rafforzare una rete di complessa interdipendenza con i Paesi nella regione: Formosa può essere "commercializzata" come *stakeholder* responsabile. <sup>358</sup> Taiwan intende creare un nuovo modello per lo sviluppo economico basato sugli elementi chiave di innovazione, occupazione e distribuzione equa. In futuro, l'isola spera di agire come "un innovatore, un partecipante e un fornitore di servizi". <sup>359</sup>

La seconda componente che più influenza le relazioni tra i due stretti dopo la politica interna è l'opinione pubblica. <sup>360</sup> Quest'ultima è rilevante anche per quanto riguarda la partecipazione di Taiwan alle varie organizzazioni internazionali e a progetti come l'OBOR. I risultati del sondaggio condotto durante le ricerche di questo progetto dimostrano che vi è un nazionalismo sempre più forte e una volontà di indipendenza ( anche economica) da parte di Taiwan, così come una generale

---

<sup>356</sup> Chienwu HSUEH, "Taiwan's Perspective on China's "One Belt, One Road" Strategy, *Journal of Contemporary East Asia Studies: China's "One Belt, One Road" Strategy and Asia*", 5, 2, 2016, pp.37–60.

<sup>357</sup> Truong Quang HOAN, Dong Van CHUNG, Nguyen Huy HOANG, "Taiwan–ASEAN Trade Relations: Trade Structure and Trade in Value Added." , *China Report*, 55, 2 ,2019, pp.102-124.

<sup>358</sup> Alexander C. TAN, Karl HO, Cal CLARK, "The political economy of Taiwan's regional relations", *Asian Affairs: An American Review*, 47, 3, 2020, pp. 177-200.

<sup>359</sup> Chun Chih YANG, "Taiwan's New Southbound Policy: Implications for the Relations between Taiwan and ASEAN", *The Japanese Journal of Law and Political Science*, 54, 1, 2018, pp. 199- 214.

<sup>360</sup> HSUEH, *Taiwan's Perspective on China's "One Belt..."*, cit, p. 57.

diffidenza nei confronti del progetto cinese. La BRI è quindi percepita come una minaccia dall'opinione pubblica, che è più orientata verso una collaborazione con le altre potenze. Inoltre i dati dimostrano che i rispondenti pensano che la BRI abbia un impatto decisivo sulla costruzione di rapporti stabili tra Taiwan e i Paesi di quelle regioni, considerando che l'isola non ha legami bilaterali ufficiali con quegli stati e tenendo presente che tutti i governi di quella zona riconoscono la posizione della Repubblica popolare cinese (RPC) sullo status di Taiwan. La società civile di Taiwan è una forza importante per mantenere la stabilità tra gli stretti e facilitare progressi per il futuro dell'isola.

In ultima analisi ,Taiwan è una democrazia vibrante con un potenziale impatto economico e capitale culturale che può giovare alla popolazione del sud. L'isola dovrebbe sviluppare un'unica politica per lo stretto che dipenda meno dall'alternanza al governo delle due coalizioni, una cooperazione meno volatile e più coerente gioverebbe al futuro di Formosa per potenziare il suo ruolo nell'Asia-Pacifico. Taiwan dovrebbe inoltre sfruttare appieno la sua reputazione di stato democratico e continuare a puntare su una diplomazia basata più sulla cultura e sugli scambi interpersonali piuttosto che cercare collaborazioni simili a quelle cinesi basate principalmente sulla costruzione di infrastrutture. La risposta esemplare di Taiwan nel contenere il virus scoppiato durante l'inverno e la primavera del 2020 fornisce un'eccellente illustrazione di come il sistema democratico di Taiwan abbia mostrato responsabilità e apertura verso il flusso di informazioni dal governo ai cittadini e viceversa, aiutando a limitare i danni del virus sull'isola. Il modus operandi taiwanese è stato contrapposto agli sforzi della Cina di nascondere lo scoppio dell'epidemia per un significativo e vitale periodo: questo ha provocato una forte sfiducia nei confronti delle informazioni cinesi <sup>361</sup>. Data la perdita di credibilità da parte di Pechino e le accuse alle quali è sottoposto il partito cinese ( specialmente da parte del governo americano), è quindi più probabile che Taipei riesca a riabilitare la sua immagine nel mondo diplomatico stabilendo nuove collaborazioni con altre potenze e giocando un ruolo più attivo sullo scenario globale.

---

<sup>361</sup> TAN, HO, CLARK, *The political economy of Taiwan's regional relations...*, cit, p.196.

## BIBLIOGRAFIA

- ARAVIND Yelery, 'China's "Going Out" Policy: Subnational Economic Trajectories', ICS Analysis, Institute of Chinese Studies, 2014,  
<http://www.icsin.org/uploads/2015/04/12/e50f1e532774c4c354b24885fcb327c5.pdf> (ultimo accesso 30 marzo 2020).
- BEESON Mark, "Goeconomics with Chinese characteristics: the BRI and China's evolving grand strategy", *Economic and Political Studies*, 6, 3, 2018, pp. 240-256.
- BING Ngeow Chow, "Taiwan's Go South Policy: Déjà Vu All Over Again?" , *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, 39, 1, 2017, pp. 96-126.
- BLACK Lindsay," Evaluating Taiwan's New Southbound Policy: Going South or Going Sour?.", *Asian Survey*, 59, 2, 2019, pp.246–271.
- BLANCHARD Jean-Marc F, FILINT Colin, " The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative", *Geopolitics*, 22, 2,2017, pp. 223-245.
- BREWSTER David," Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean", *Geopolitics*, 22, 2, 2017, pp.269-291.
- BRUGIER Camille," China's way: the new Silk Road.", *European Union Institute for Security Studies (EUISS)*, 14, 2014, pp. 1-4.
- CAI Kevin G., "The China- ASEAN Free Trade Agreement And Taiwan.", *Journal of Contemporary China* , 14, 45, 2005, pp. 585-597.
- CHAISSÉ Julien , GORSKY Jędrzej , *The Belt and Road Initiative. Law, Economics and Politics*, Boston, Leiden, 2018.
- CHAISSÉ Julien, MATSUSHITA Mitsuo, " China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World Trade Normative and Strategic Implications " , *Journal of World Trade*, 51, 1, 2018, pp. 163–186.
- CHANG-LIAO Nien-chung, "China's New Foreign Policy under Xi Jinping", *Asian Security*, 12, 2, 2016, pp. 82-91.

- CHEN Chien-Kai, "Cross-Strait Economic Ties, Taiwan's Domestic Politics, and China-Taiwan Relations, 1990 – 2008", *ProQuest Dissertations and Theses*, 2013, pp. 1-409.
- CHEN Dean P., "Constructing Peaceful Development: The Changing Interpretations of "One China" and Beijing's Taiwan Strait Policy." , *Asian Security* , 10, 1, 2014, pp. 22-46.
- CHEN Mumin, CHATTARAJ Saheli, "New southbound policy in India and South Asia", *Prospect Journal* 18, 2017, pp. 35- 62.
- CHEN Ping-Kuei, "Taiwan's 'people-centered' New Southbound Policy and its impact on US–Taiwan relation", *The Pacific Review*, 64, 2, 2019, pp. 1-30.
- CHEN Shin-Horng, LIU Meng-chun, WEN Pei-Chang, "The ECFA and Its Expected Effect on Cross-Strait Trade and Investment: a Taiwanese Perspective.", *China Economic Journal*, 4, 2, 2011, pp. 105–124.
- CHIU Rong-Her, "The liberalization of shipping in Taiwan", *Marine Policy, Elsevier*, 31, 3, 2007, pp. 258-265.
- CHIU Rong-Her, LIN Yu-Chang, "The Inter-Industrial Linkage of Maritime Sector in Taiwan: an Input-Output Analysis." , *Applied Economics Letters*, 19, 4, 2012, pp. 337–343.
- CHOU 周明道 Ming-Tao, CHANG 張元泰 Yuan-Tai, LIU 劉立仁 Li-Jen, Gāoxióng gǎng huòguī mǎtóu zhuāngxiè xiàolù fēnxī 高雄港貨櫃碼頭裝卸效率分析 (Analisi dell'efficienza di carico e scarico dei terminali per container nel porto di Kaohsiung) , *Hángyùn jìkān*, 27, 3, 2018, pp. 81–105.
- COSAR A. Kerem, DEMIR Banu, "Shipping inside the Box: Containerization and Trade." , *Journal of International Economics , Elsevier* , 114, 2018, pp. 331-345.
- DANG Viet Linh, YEO Gi Tae, "A Competitive Strategic Position Analysis of Major Container Ports in Southeast Asia." , *Asian Journal of Shipping and Logistics, Elsevier* , 33, 1 , 2017, pp. 19-25.
- DENT Christopher M., "Taiwan and the New Regional Political Economy of East Asia." , *The China Quarterly*, Elsevier, 182, 2005, pp.385-406.
- DESILVA-RANASINGHE Sergei , Why the Indian Ocean Matters, The Diplomat, 2011, <https://thediplomat.com/2011/03/why-the-indian-ocean-matters/> (ultimo accesso 2 aprile 2020)



DONALDSON Edwin F., GEIS John P, CAINE Scott E., HOLT Blaine D. , SANDFRY Ralph A., *Discord or "Harmonious Society"?: China in 2030* , Air University Press ,2011, pp. 47-70 .

Downs Erica,2015, Mission Mostly Accomplished: China's Energy Trade and Investment Along the Silk Road Economic Belt, Jamestown Found, <https://jamestown.org/program/mission-mostly-accomplished-chinas-energy-trade-and-investment-along-the-silk-road-economic-belt/>(ultimo accesso 13 marzo 2020).

Evergreen Marine Annual report 2018 , <https://www.evergreen-marine.com/tbf1/pdf/2018AR.pdf> ( ultimo accesso 11 maggio 2020)

Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. MarketLine Company Profile, 2019.

FOLEY Janice R., "Explaining Local Unions' Responses to Globalization." , *Relations Industrielles*, 61, 1 , 2006, pp. 44-69.

GHIARA Hilda, CAMINATI Marco, "Maritime and Logistics Advanced Producer Services within the Mediterranean: The Liner Shipping Companies' Positioning Strategies in New Market Areas." , *Transportation Research Procedia*, Elsevier, 25, 2017, pp. 165-186

GRZELAKOWSKI Andrzej, "Global Container Shipping Market Development and Its Impact on Mega Logistics System." , *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 13, 3 , 2019, pp. 529-35.

GUERRERO David, RODRIGUE Jean Paul, "The Waves of Containerization: Shifts in Global Maritime Transportation." *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 34, 2014, pp. 151-164.

Guójiā zhǔxí xíjìnpíng zài yìndùnìxīyà guóhuì fābiǎo zhòngyào yǎnjiǎng 国家主席习近平在印度尼西亚国会发表重要演讲 (Il presidente Xi Jinping tiene un importante discorso al parlamento indonesiano), Xīnhuá shè, 2013, <http://www.xinhuanet.com/world/xjpyngghyj/index.htm> ( ultimo accesso 26 marzo 2020)

HA Yeong Seok, SEO Jung Soo , "An Analysis of the Competitiveness of Major Liner Shipping Companies." , *Asian Journal of Shipping and Logistics* , Elsevier, 33, 2 , 2017, pp. 53-60.

Hapag Lloyd Annul report 2019

[https://www.hapagloyd.com/content/dam/website/downloads/ir/HLAG\\_FY\\_2019\\_EN.pdf](https://www.hapagloyd.com/content/dam/website/downloads/ir/HLAG_FY_2019_EN.pdf) ( ultimo accesso 5 maggio 2020)

- HIRATA Enna, "Contestability of Container Liner Shipping Market in Alliance Era." , *Asian Journal of Shipping and Logistics* , Elsevier, 33, 1, 2017, pp. 27-32.
- HOAN Truong Quang, CHUNG Dong Van, HOANG Nguyen Huy, "Taiwan–ASEAN Trade Relations: Trade Structure and Trade in Value Added." , *China Report*, 55, 2 ,2019, pp.102-124.
- HOLMES James R., “Inside, Outside: India’s ‘Exterior Lines’ in the South China Sea”, *Strategic Analysis* , 36, 3, 2012, pp. 358–363.
- HSIAO Michael,” Indo-Pacific development and stability as context for Taiwan's New Southbound Policy”, *Asia Pacific Bulletin East-West Center*, 468, 2019,pp. 1-2.
- HSIEH Pasha L., “The China–Taiwan ECFA, Geopolitical Dimensions and WTO Law”, *Journal of International Economic Law*, 14, 1, 2011, pp. 121–156.
- HSIEH Pasha L., "Rethinking Non-recognition: Taiwan's New Pivot to ASEAN and the One-China Policy." , *Cambridge Review of International Affairs* , 33, 2 , 2020, 204-228.
- HSUEH Chienwu,” Taiwan's Perspective on China's "One Belt, One Road" Strategy, *Journal of Contemporary East Asia Studies: China's "One Belt, One Road" Strategy and Asia*” , 5, 2, 2016,pp.37–60.
- HUANG Kwei-Bo, “Taiwan’s New Southbound Policy: Background, Objectives, Framework and Limits”, *Revista UNISCI*, 46,2018, pp.47–68.
- HUANG Michael C., SOONG Jenn-Jaw, “The Political Economy of ECFA Impact Between China-Taiwan and the ASEAN States: Opportunity and Challenges.” , *The Chinese Economy*, 49, 6, 2016, pp. 429–441.
- HUNG Shiu-Wan, LU Wen-Min, WANG Tung-Pao, "Benchmarking the Operating Efficiency of Asia Container Ports." , *European Journal of Operational Research* , Elsevier, 203, 3 , 2010, pp. 706-13.
- HURLEY John, MORRIS Scott, PORTELANCE Gailyn , “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective” , *CGD Policy Paper*, Washington, DC: Center for Global Development, 2018, pp.1-37.
- JEONG Yoonjea, SAHA Subrata, CHATTERJEE Debajyoti, MOON Ilkyeong, “Direct Shipping Service Routes with an Empty Container Management Strategy.” , *Transportation Research Part E* ,Elsevier, 118, 2018, pp. 123–142.

JING Bo-jiun, *Taiwan and Southeast Asia: Opportunities and Constraints of Continued Engagement*, Baltimore, Maryland Contemporary Asian Studies Series , 2016.

JING Jing , “ Chinese and Western Interpretations of China's "Peaceful Development" Discourse: A Rule-Oriented Constructivist Perspective”, *Journal of China and International Relation*, 2,1, 2014, pp. 49-70

KASTURI Charu Sudan, *Indian Wrinkle on Chinese Silk – Jaishankar Speaks Out on Absence of Consultations*, The Telegraph, 2015, <https://www.telegraphindia.com/india/india-wrinkle-on-china-silk/cid/1479577> ( ultimo accesso 2 aprile 2020)

KRAKOWSKA Małgosia, *China's One Belt One Road Initiative - A push for influence or debt?* ,New Eastern Europe , 2017, <https://neweasterneurope.eu/2017/09/27/china-s-one-belt-one-road-initiative-a-push-for-influence-or-debt/> ( ultimo accesso 5 aprile 2020)

LAI Yen-Hsueh, “Interpreting the ECFA: A New Common Market for Taiwan and Mainland China”, *Journal of East Asia and International Law*, 4, 1, 2011, pp. 173–191.

LEE Tsung-Chen, WU Chia-Hsuan, LEE Paul T.-W., “Impacts of the ECFA on Seaborne Trade Volume and Policy Development for Shipping and Port Industry in Taiwan.”, *Maritime Policy & Management*, 38, 2, 2011, pp. 169–189.

LEN Christopher, “China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access”, *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 11,1, 2015, pp.1-18.

Liǎng'àn xuézhě: Táiwān yīng jījí róngrù “yīdài yīlù” jiànshè 两岸学者：台湾应积极融入“一带一路”建设 (Studiosi attraverso lo stretto di Taiwan: Taiwan dovrebbe integrarsi attivamente nella costruzione della "Belt and Road" ), Xīnhuá shè, 2018, [http://www.xinhuanet.com/2018-04/07/c\\_1122645958.htm](http://www.xinhuanet.com/2018-04/07/c_1122645958.htm) ( ultimo accesso 18 giugno 2020)

LIEW Chii Torng, TANG Tuck Cheong, ““New Go South Policy”: Are Exports and Imports of Taiwan with ASEAN-10 Cointegrated?” , *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal* , 5, 1 ,2019, pp.333-360.

Lin, W., & Chen, T. (2004). China's widening economic disparities and its 'Go West Program'. *Journal of Contemporary China*, 13(41), 663-686.

LIU Sandra S., 2009, The Roadmap For Global Expansion Of Evergreen Marine Corp, Research Gate,  
<https://www.researchgate.net/publication/235259280> The Roadmap For Global Expansion Of Evergreen Marine Corp ( ultimo accesso 3 maggio 2020)

LIU Ying, *Zheng He's Maritime Voyages (1405-1433) and China's Relations with the Indian Ocean World : A Multilingual Bibliography* , 2014.

MA Yuan, PEVERELLI Peter J, “Strategic Decisions in Chinese State-Owned Enterprises as Outcome of the Sensemaking of the CEO: the Case of COSCO's Emerging Involvement in the Port of Piraeus.” , *Transnational Corporations Review*, 11, 1, 2019, pp. 50–64.

MEDCLAF Roy, *The Indo-Pacific: What's in a Name?*, American Interest, 2013,  
<https://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name/> ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

MINH Tran Thu, Promoting Taiwan's “ New southbound policy” in the context of China's “ Belt and Road Initiative”, Vietnam Academy of Social Sciences  
[http://taiwanfellowship.ncl.edu.tw/files/scholar\\_publish/1821-ozvtwmdpcajhucb.pdf](http://taiwanfellowship.ncl.edu.tw/files/scholar_publish/1821-ozvtwmdpcajhucb.pdf) ( ultimo accesso 18 giugno 2020)

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, *President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asia Countries*, 2013,  
[https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh\\_665686/t1076334.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml)  
( ultimo accesso 4 aprile 2020)

Modi govt to give greater push to India's Look East Policy, says Sushma Swaraj, Firstpost, 2014,  
<https://web.archive.org/web/20140910195033/http://firstbiz.firstpost.com/economy/modi-govt-give-greater-push-indias-look-east-policy-says-sushma-swaraj-94718.html> ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

MOLDICZ István, "Differences in East Asian Economic Institutions: Taiwan in a Regional Comparison.", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations* , 3, 1,2017, pp.27-70.

OKABE Misa, URATA Shujiro, "The Impact of AFTA on Intra-AFTA Trade.", *Journal of Asian Economics* , Elsevier, 35, 2014, pp.12-31.

- PANAYIDES Photis M., WIEDMER Robert, "Strategic Alliances in Container Liner Shipping." , *Research in Transportation Economics* , Elsevier , 32, 1 , 2011, pp. 25-38.
- QUAH Danny, "The Global Economy's Shifting Centre of Gravity", *Global Policy*, 2, 1, 2011, pp. 3 - 9.
- Rapporto della BP Statistical Review of World Energy (BP Stats Review) , 2014,  
<http://large.stanford.edu/courses/2014/ph240/milic1/docs/bpreview.pdf> (ultimo accesso 2 aprile 2020)
- RODRIGUE Jean-Paul, COMTOIS Claude, SLACK Brian, *The geography of Transport Systems*, 4.th ed. London, Routledge, 2017.
- SHAN Jun, YU Mingzhu, LEE Chung-Yee, "An Empirical Investigation of the Seaport's Economic Impact: Evidence from Major Ports in China." , *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* , Elsevier, 69 , 2014, pp. 41-53.
- SIKRI Rajiv, "India's "Look East" Policy", *Asia-Pacific Review*, 16, 1, 2009, pp.131-145
- SINGH Arvinder, " Understanding China's 'Go-West' Campaign", *China Report*, 38,1, 2002, pp. 121-127.
- SINGH Harinder, PRADHAN Ram Prakash, "Taiwan, Hong Kong & Macau in China's infrastructure-diplomacy and the China Dream: Will the dominions fall?", *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 15,1,2019, pp.15–26.
- SLACK Brian, COMTOIS Claude, MCCALLA Robert, "Strategic Alliances in the Container Shipping Industry: A Global Perspective." , *Maritime Policy & Management*, 29, 1, 2002, pp. 65-76
- TAN Alexander C., HO Karl, CLARK Cal, "The political economy of Taiwan's regional relations", *Asian Affairs: An American Review*, 47, 3, 2020, pp. 177-200.
- The New Masters and Commanders, *The Economist*, 2013,  
<https://www.economist.com/international/2013/06/08/the-new-masters-and-commanders> ( ultimo accesso 5 aprile 2020)
- TSENG 曾柏興 Po-Hsing , CHUANG 莊士賢 Shih-Hsien, Cèlüè liánméng zhèngshì huà, gōngyìng fēngxiǎn guǎnlǐ yǔ zǔzhī jī xiào guānxì zhī yánjiū yǐ dìngqī hǎiyùn huòguì yèzhě wéi lì 策略聯盟正式化、供應風險管理與組織績效關係之研究 以定期海運貨櫃業者為例 (Formalizzazione di

alleanze strategiche, gestione del rischio di approvvigionamento e prestazioni organizzative nelle compagnie di spedizioni container, *Hángyùn jīkān* , 27 , 2018 pp. 57–86.

TUNSIJØ Øystein, “Hedging Against Oil Dependency: New Perspectives on China’s Energy Security Policy”, *International Relations*, 24, 1, 2010, pp. 25-45.

United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2019, UNCTAD/RMT/2019/, United Nations, New York.[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) ( ultimo accesso 2 maggio 2020)

United States Energy Information Administration (EIA), *World Oil Transit Chokepoints* , 2015, [https://www.eia.gov/international/content/analysis/special\\_topics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints/wotc.pdf](https://www.eia.gov/international/content/analysis/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf), ( ultimo accesso 1 aprile 2020)

VERHETSEL Ann, SEL Steve , "World Maritime Cities: From Which Cities Do Container Shipping Companies Make Decisions?" , *Transport Policy* , Elsevier, 16, 5, 2009, pp. 240-50.

WANG Jiangwei, HOO Tiang Boon, *Periphery Diplomacy: Moving to the Center of China’s Foreign Policy*, World Scientific , 2019, [https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/9789813141797\\_0001](https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/9789813141797_0001) ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

WANG Liehui, ZHENG Yuanbo, DUCRUET Cesar, ZHANG Fan, "Investment Strategy of Chinese Terminal Operators along the “21st-Century Maritime Silk Road”, *Sustainability* , 11, 7 , 2019, pp. 1-21.

WANG Yeshe 王晔 摄, “Xìjìnpíng zài “yīdài yīlù” guójì hézuò gāofēng lùntán kāimù shì shàng de yǎnjiǎng” 习近平在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲 (Speech By Xi Jinping At The Opening Ceremony Of The “Belt and Road” International Cooperation Summit Forum), Xīnhuá shè 新华社 (Xinhua News Agency), May 14th, 2017, [http://www.xinhuanet.com/2017-05/14/c\\_1120969677.htm](http://www.xinhuanet.com/2017-05/14/c_1120969677.htm);

White Paper on China's Peaceful Development Road. (2006). *China Report*, 42(2), 215-232.

WIELANDER Gerda , “Beyond repression and resistance—Christian love and China’s harmonious society”, *The China Journal*, 65, 65 , 2011, pp. 119-139.

WUU- LONG Lin, CHEN Thomas P. , “China's widening economic disparities and its 'Go West Program””, *Journal of Contemporary China*, 13, 41, pp. 663-686.

Xìjìnpíng zài zhōubiān wàijiāo gōngzuò zuòtán huì shàng fābiǎo zhòngyào jiǎnghuà 习近平在周边外交工作座谈会上发表重要讲话 (Xi Jinping tiene un importante discorso al forum sulla diplomazia periferica), Yāngshì wǎng, 2013, [http://www.xinhuanet.com//politics/2013-10/25/c\\_117878897.htm](http://www.xinhuanet.com//politics/2013-10/25/c_117878897.htm) ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

Xìjìnpíng: Zài “gào táiwān tóngbāo shū” fābiǎo 40 zhōunián jìniàn huì shàng de jiǎnghuà 习近平：在《告台湾同胞书》发表 40 周年纪念会上的讲话 (Xi Jinping : il discorso pronunciato in occasione del quarantesimo anniversario del “Messaggio ai compatrioti di Taiwan), Xīnhuá shè, 2019, [http://www.xinhuanet.com/tw/2019-01/02/c\\_1210028622.htm](http://www.xinhuanet.com/tw/2019-01/02/c_1210028622.htm) ( ultimo accesso 19 giugno 2020)

YANG Alan , “Unpacking Taiwan’s presence in Southeast Asia: The International Socialization of the New Southbound Policy”, *Issues & Studies: A Social Science Quarterly on China, Taiwan, and East Asian Affairs*, 54, 1, 2018, pp.1-30.

YANG Ching-Chiao, MARLOW Peter B., LU Chin- Shan, “Assessing Resources, Logistics Service Capabilities, Innovation Capabilities and the Performance of Container Shipping Services in Taiwan.” , *International Journal of Production Economics, Elsevier*, 122, 1, 2009, pp. 4–20.

YANG Chun Chih, “Taiwan’s New Southbound Policy: Implications for the Relations between Taiwan and ASEAN”, *The Japanese Journal of Law and Political Science*, 54, 1, 2018, pp. 199-214.

Yang Ming Marine Annual report 2018,  
[https://www.yangming.com/files/Investor\\_Relations/2018Annual.pdf](https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/2018Annual.pdf) ( ultimo accesso 4 marzo 2020)

YANG Yi-Chih, CHEN Shu-Ling, “Determinants of Global Logistics Hub Ports: Comparison of the Port Development Policies of Taiwan, Korea, and Japan.” , *Transport Policy, Elsevier*, 45, 2016, pp. 179–189.

YAP Wei Yim, LAM Jasmine S. L., NOTTEBOOM Theo, “Developments in Container Port Competition in East Asia” , *Transport Reviews*, 26, 2, 2006, pp.167-188

Yīdài yīlù” jiànshè hǎishàng hézuò shèxiǎng 一带一路”建设海上合作设想 (Visione per la cooperazione marittima nell'ambito dell'iniziativa Belt and Road) , Zhōngguó yīdài yīlù wǎng, 2017 ,

<https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201706/201706200152052.pdf>

( ultimo accesso 4 aprile 2020)

YUEN Chi-Lok Andrew, ZHANG Anming, CHEUNG Waiman, "Port Competitiveness from the Users' Perspective: An Analysis of Major Container Ports in China and Its Neighboring Countries." , *Research in Transportation Economics, Elsevier*, 35, 1 , 2012, pp.34-40.

YUI-YIP Lau, NG Adolf K. Y, FU Xiaowen, LI Kevin X., "Evolution and Research Trends of Container Shipping." , *Maritime Policy & Management: A Symposium Commemorating 40 Years of Maritime Research* , 40, 7 , 2013, pp. 654-674.

ZHANG Shu , MILLER Matthew, "Behind China's Silk Road vision: cheap funds, heavy debt, growing risk." , Reuters, 2017 , <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheap-funds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS> ( ultimo accesso 5 aprile 2020)

ZHANG Xin, "Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective", *Geopolitics*, 22,2, 2017, pp. 310-331.

ZHENG Yongnian , TOK Keat Sow, "Harmonious society and harmonious world: China's policy discourse under Hu Jintao," *China Policy Institute*, Nottingham University, 2007.

Zhōnghuá rénmín gònghéguó guómín jīngjì hé shèhuì fāzhǎndì shísān gè wǔ nián guīhuà gāngyào  
中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要 ( Schema del Piano Quinquennale  
sullo Sviluppo Economico e Sociale Nazionale della Repubblica Popolare Cinese ), Xīnhuá shè 新  
华社, 2016, [http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content\\_5054992.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm) (ultimo accesso 31 marzo  
2020)

Zhōnghuá Rénmín Gònghéguó Shāngwùbù 中华人民共和国商务部(Ministero del Commercio  
della Repubblica popolare cinese), Tuīdòng gòng jiàn sīchóu zhī lù jīngjì dài hé 21 shìjì hǎishàng  
sīchóu zhī lù de yuànjǐng yǔ xíngdòng 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景  
与行动 ("Visione e azioni sulla costruzione congiunta di una cintura economica della via della seta  
e di una via della seta marittima del XXI secolo"), 2015,  
<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml> ( ultimo accesso 28  
marzo 2020)



Zhōnghuá rénmin gònghéguó zhōngyāng rénmin zhèngfǔ 中华人民共和国中央人民政府 (Governo popolare centrale della Repubblica Popolare Cinese), Hújǐntāo zài zhōngguó gònghǎndǎng dì shíbā cì quánguó dàibiǎo dàhuì shàng de bàogào 胡锦涛在中国共产党第十八次全国代表大会上的报告 (Rapporto del 18 ° Congresso Nazionale del Partito Comunista Cinese di Hu Jintao), Xīnhuá shè, 2012, [http://www.gov.cn/ldhd/2012-11/17/content\\_2268826.htm](http://www.gov.cn/ldhd/2012-11/17/content_2268826.htm) ( ultimo accesso 1 aprile 2020)

Zhōnghuá rénmin gònghéguó zhōngyāng rénmin zhèngfǔ 中华人民共和国中央人民政府 (Governo popolare centrale della Repubblica Popolare Cinese), Zhōngguó de héping fāzhǎn dàolù 中国的和平发展道路 (Percorso di sviluppo pacifico della Cina) , Xīnwén bàn wǎngzhàn, 2005, [http://www.gov.cn/zhengce/2005-12/22/content\\_2615756.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2005-12/22/content_2615756.htm) ( ultimo accesso 4 aprile 2020)

Zhōnghuá rénmin gònghéguó zhōngyāng rénmin zhèngfǔ 中华人民共和国中央人民政府 (Governo popolare centrale della Repubblica Popolare Cinese), Zhōngguó guānyú cùjìn yǔ zhōng dōng'ōu guójiā yǒuhǎo hézuò de shí'èr xiàng jǔcuò 中国关于促进与中东欧国家友好合作的十二项举措 (Le Dodici misure per la promozione della cooperazione amichevole con i paesi dell'Europa centrale e orientale) , Xīnhuá shè,2012, [http://www.gov.cn/ldhd/2012-04/26/content\\_2124352.htm](http://www.gov.cn/ldhd/2012-04/26/content_2124352.htm) (ultimo accesso 5 aprile 2020)

ZHU Shengjun, PICKLES John, “ Bring In, Go Up, Go West, Go Out: Upgrading, Regionalisation and Delocalisation in China's Apparel Production Networks”, *Journal of Contemporary Asia*, 44,1, pp. 36-63.

## SITOGRAFIA

Agenzia Giornalistica Italia (AGI), indirizzo: <https://www.agi.it/> ( ultimo accesso 10 aprile 2020)

Alphaliner, indirizzo: <https://www.alphaliner.com/> ( ultimo accesso 1 maggio 2020)

Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico (ASEAN), indirizzo: <https://asean.org/> ( ultimo accesso 5 aprile 2020)

Banca Asiatica d'investimento per le infrastrutture (*Asian Infrastructure Investment Bank AIIB* ), indirizzo: <https://www.aiib.org/en/index.html> ( ultimo accesso 28 marzo2020)

Boao Forum per l'Asia, indirizzo: <http://english.boaoforum.org/en/index.html> (ultimo accesso 30 marzo 2020)

Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo (UNCTAD), l'indirizzo: <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx> (ultimo accesso 2 maggio 2020)

Council on Foreign Relations (CFR), indirizzo: <https://www.cfr.org/> (ultimo accesso 16 giugno 2020)

COSCO, indirizzo: <http://lines.coscoshipping.com/home/> (ultimo accesso 1 maggio 2020)

East Asia Summit (EAS), indirizzo: <https://www.dfat.gov.au/international-relations/regional-architecture/eas/Pages/east-asia-summit-eas> (ultimo accesso 3 aprile 2020)

*Globalization and World Cities Research Network* (GaWC), indirizzo: <https://www.lboro.ac.uk/gawc/> (ultimo accesso 20 aprile 2020)

*Guówùyuàn Guóyǒu Zīchǎn Jiāndū Guǎnlǐ Wěiyuánhùi* 国务院国有资产监督管理委员会 ( *Commissione statale per la supervisione e l'amministrazione delle attività del Consiglio di Stato* ), indirizzo: <http://www.sasac.gov.cn/> (ultimo accesso 30 aprile 2020)

Ministero degli Affari Esteri della Repubblica di Lituania, indirizzo: <https://www.mfa.gov.lv/en/> (ultimo accesso 28 marzo 2020)

New Development Bank, indirizzo: <https://www.ndb.int/> (ultimo accesso 28 marzo 2020)

Organizzazione mondiale del commercio (OMC), indirizzo: <https://www.wto.org/index.htm> (ultimo accesso 19 aprile 2020)

Rappresentante per il Commercio degli Stati Uniti d'America (*Office of the United States Trade Representative*), indirizzo: <https://ustr.gov/> (ultimo accesso 19 aprile 2020)

Shanghai Shipping Exchange all'indirizzo: <https://en.sse.net.cn/home> (ultimo accesso 26 aprile 2020)

Silk Road Fund, indirizzo : <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html> (ultimo accesso 28 marzo 2020)

Statista, indirizzo: <https://www.statista.com/> (ultimo accesso 11 maggio 2020)

The Hong Kong Trade Development Council (HKTDC), indirizzo: <https://aboutus.hktdc.com/>  
( ultimo accesso 2 aprile 2020)

The official website of the Republic of China, indirizzo: <https://www.taiwan.gov.tw/index.php>  
( ultimo accesso 24 maggio 2020)

United States Energy Information Administration EIA, indirizzo: <https://www.eia.gov/> ( ultimo accesso 3 aprile 2020)

Wan-Hai Lines all'indirizzo: <https://www.wanhai.com/views/Main.xhtml> ( ultimo accesso 4 maggio 2020)

*World Shipping Council* (WSC) , indirizzo: <http://www.worldshipping.org/> ( ultimo accesso 25 aprile 2020)

*Yang Ming*, indirizzo: <https://www.yangming.com/> ( ultimo accesso 11 maggio 2020)

### **Fonti**

Approfondimento “ La Nuova Via della Seta” tenuto dal Professor R.Cavaliere (2019), Venezia.

Intervista a Dottor Vittorio Torbianelli (2019), responsabile delle relazioni internazionali presso l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (autorità portuale di Trieste), Trieste.

Intervista al Dottor Paolo Costa (2019), ex presidente dell'autorità portuale di Venezia, Venezia.

Tavola Rotonda “La Nuova Via della Seta e l'Italia dopo la visita di Xi Jinping” (2019), Venezia.

Visione del Film documentario "La ferroVIA della seta" e partecipazione al seguente dibattito (2019), Venezia.

## APPENDICE

### QUESTIONARIO IN LINGUA CINESE

#### 基本狀況

Q1 性別:

男 (1)

女 (2)

Q2 年齡:

不到 18 歲 (1)

18 - 24 (2)

25 - 34 (3)

35 - 44 (4)

45 - 54 (5)

55 - 64 (6)

65 - 74 (7)

75 - 84 (8)

85 或更大年齡 (9)

Q3 現居地: \_\_\_\_ 省(市), \_\_\_\_ 縣(市) \_\_\_\_ 鄉(鎮、市、區)

---

Q4 請問您是哪裡人?

台灣閩南人 (1)

台灣客家人 (2)

大陸各省市 (3)

台灣原住民 (4)

其他(請說明) (5) \_\_\_\_\_

Q5 教育程度:

小學 (1)

國(初)中 (2)

高中(普通科) (3)

高中(職業科) (4)

大專 (5)

軍警專修班 (6)

大學 (7)

碩士 (8)

博士 (9)

其他 (請說明) (10) \_\_\_\_\_

Q6 婚姻狀況:

已婚 (1)

鰥居 (2)

離異 (3)

分居 (4)

未婚 (5)

Q7 工作狀況:

- 全職受雇 (1)
- 兼職受雇 (2)
- 失業，正在尋找工作 (3)
- 失業，未在尋找工作 (4)
- 已退休 (5)
- 學生 (6)
- 身體有缺陷 (7)

## 經濟評估

Q8 整體來說，請問您對台灣目前經濟狀況是否滿意？

- 極其滿意 (1)
- 中等程度滿意 (2)
- 輕微滿意 (3)
- 既不是滿意也不是不滿意 (4)
- 輕微不滿意 (5)
- 中等程度不滿意 (6)
- 極不滿意 (7)

Q9 請問您認為台灣現在的經濟狀況

	好很多 (1)	中等程度 優於 (2)	稍好 (3)	大約相同 (4)	稍差於 (5)	中等程度 差於 (6)	很大程度 差於 (7)
與一年前 相比... (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
在未來的 一年... (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q10 有人說，為了台灣的經濟發展，必要時可以和中國大陸統一，請問您是否同意這種說法？

- 非常同意 (1)
- 同意 (2)
- 某種程度上同意 (3)
- 既不同意也不反對 (4)
- 某種程度上反對 (5)



反對 (6)

強烈反對 (7)

Q11 為了和中國大陸進行經濟來往，請問您同不同意台灣接受「世界上只有一個中國，台灣是中國的一部分」的原則？

非常同意 (1)

同意 (2)

某種程度上同意 (3)

既不同意也不反對 (4)

某種程度上反對 (5)

反對 (6)

強烈反對 (7)

Q12 現在有越來越多的台灣人到中國大陸投資或工作，反之亦然。請問您認為這對台灣未來的發展，一般來說 好不好？

好很多 (1)

中等程度優於 (2)

- 稍好 (3)
- 大約相同 (4)
- 稍差於 (5)
- 中等程度差於 (6)
- 很大程度差於 (7)

Q13 如果台灣與中國大陸的經濟關係越來越密切，請問您認為贊成和中國和平統一的民眾是會增加？減少？還是不會改變？

- 會增加很多 (1)
- 會增加一些 (2)
- 會增加一些 (3)
- 會減少很多 (4)
- 不會改變、沒有影響 (5)

## 政治行為與態度

Q14 請問您個人對政治有沒有興趣？

- 極其有趣 (1)
- 非常有趣 (2)
- 中等程度有趣 (3)
- 稍微有趣 (4)
- 非常無趣 (5)

Q15 請問您對台灣政府作為是否滿意?

- 極其滿意 (1)
- 中等程度滿意 (2)
- 輕微滿意 (3)
- 既不是滿意也不是不滿意 (4)
- 輕微不滿意 (5)
- 中等程度不滿意 (6)
- 極不滿意 (7)

Q16 請問您對目前台灣施行民主情況是否滿意?

- 極其滿意 (1)
- 中等程度滿意 (2)
- 輕微滿意 (3)
- 既不是滿意也不是不滿意 (4)
- 輕微不滿意 (5)
- 中等程度不滿意 (6)
- 極不滿意 (7)

Q17 以下兩種看法，請問您比較同意哪一種？

- 台灣政策主要是看全球經濟狀況來制訂，和誰執政沒有太大關係。 (1)
- 台灣政策制定主要看由誰執政，和全球經濟狀況沒有太大關係。 (2)
- 無法選擇 (3)

Q18 請問您比較支持哪一個政黨？

- 國民黨 (1)
- 民進黨 (2)

- 新黨 (3)
- 親民黨 (4)
- 台聯 (5)
- 台灣民眾黨 (6)
- 時代力量 (7)
- 無黨團結聯盟 (8)
- 台灣綠黨 (9)
- 其他 (請說明) (10)

Q19 有人說國民黨是由有錢有勢的人民控制的,並不反映台灣人民的利益。請問您是否同意這個說法?

- 非常同意 (1)
- 同意 (2)
- 某種程度上同意 (3)
- 既不同意也不反對 (4)
- 某種程度上反對 (5)
- 反對 (6)
- 強烈反對 (7)

Q20 有人說民進黨正在領導台灣走向日益孤立的政治局勢，從長遠來看可能對台灣經濟產生負面影響。請問您是否同意這個說法？

- 非常同意 (1)
- 同意 (2)
- 某種程度上同意 (3)
- 既不同意也不反對 (4)
- 某種程度上反對 (5)
- 反對 (6)
- 強烈反對 (7)

Q21 下面有好幾種對自己的稱呼，請問您認為那一項對您最適合？

- 我是台灣人 (1)
- 我是中國人 (2)
- 我是台灣人也是中國人 (3)

Q22 對於未來台灣與中國大陸的關係，有人主張台灣獨立，也有人主張與大陸統一。請問您比較贊成哪一種主張？

- 永遠保持現狀。(1)
- 保持目前的狀態，但將來走向統一。(2)
- 儘快與中國大陸統一。(3)

Q23 請問您認為您和您父親/朋友對於統一和獨立的看法一不一樣？

	完全一樣 (1)	差不多一樣 (2)	不太一樣 (3)	完全不一樣 (4)
父親 (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
朋友 (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q24 關於統獨問題，現在社會上有各種不同的想法。請問您覺得這種情形對社會的影響嚴不嚴重？

- 非常嚴重 (1)

- 嚴重 (2)
- 不嚴重 (3)
- 非常不嚴重 (4)

Q25 有人說台灣應該與中國大陸以外的國家在各方面更密切地合作。請問您是否同意這個說法？

- 非常同意 (1)
- 同意 (2)
- 某種程度上同意 (3)
- 既不同意也不反對 (4)
- 某種程度上反對 (5)
- 反對 (6)
- 強烈反對 (7)

Q26 如果中國大陸政府的國際地位和影響力繼續上升，請問您認為贊成和中國和平統一的民眾是會增加？減少？還是不會改變？

- 會增加很多 (1)



- 會增加一些 (2)
- 會減少一些 (3)
- 會減少很多 (4)
- 不會改變、沒有影響 (5)

**End of Block: 政治行為與態度**

**Start of Block: 「一帶一路」 & 「新南向政策」**

Q27 一些國家將中國的擴張(包括通過一帶一路倡議)視為威脅，而不是對目標國家的利益。  
你有什麼意見？

- 這是一個威脅 (1)
- 這是一個利益 (2)

按一下以寫入選擇 4 (3)

無意見 (4)

Q28 您認為一帶一路倡議產生了積極還是負面的影響？

積極影響 (1)

負面影響 (2)

按一下以寫入選擇 5 (3)

它仍處於初始階段，所以現在不能說 (4)

無意見 (5)

Q29 這個計劃可能對世界產生什麼影響？

有關國家的債務陷阱 (1)

溫室氣體排放導致全球溫度上升 (2)

一帶一路的項目缺乏透明度 (3)

以上皆非 (4)

以上皆是 (5)

其他 (請說明) (6) \_\_\_\_\_

無意見 (7)

Q30 將來台灣可能會成為一帶一路倡議的一部分。

非常同意 (1)

同意 (2)

某種程度上同意 (3)

既不同意也不反對 (4)

某種程度上反對 (5)

反對 (6)

強烈反對 (7)

Q31 您是否熟悉「新南向政策」(專注於與南亞, 澳大利亞, 新西蘭和東盟建立夥伴關)?

我只知道它的名字 (1)

我熟悉政策的內容 (2)

我已經讀過一些東西, 但並不太了解 (3)

我對此一無所知 (4)

Q32 有了新南行政策，台灣政府想為「新絲綢之路」提出可行的選擇？

肯定是 (1)

也許是 (2)

當然不是 (3)

無意見 (4)

Q33 您認為新南向政策和一帶一路倡議可以在這些市場中共存嗎？

台灣願意與中國合作，而不是反過來 (1)

中國願意與台灣合作，而不是反過來 (2)

他們都願意合作 (3)

兩國都不想合作 (4)

我不知道 (5)

Q34 談到台灣需要重新定義其在亞洲發展中的作用，新南向政策是沒有用的，台灣已經有了其他有效的貿易政策。您是否同意這種說法？

- 極其滿意 (1)
- 中等程度滿意 (2)
- 輕微滿意 (3)
- 既不是滿意也不是不滿意 (4)
- 輕微不滿意 (5)
- 中等程度不滿意 (6)
- 極不滿意 (7)

Q35 根據“新南向政策”，哪些國家可以與台灣政府合作實施該政策？

- 日本 (1)
- 美國 (2)
- 印度 (3)
- 歐洲 (4)
- 以上皆非 (5)
- 以上皆是 (6)
- 其他 (請說明) (7) \_\_\_\_\_

Q36 關於新南向政策，哪個方面最重要？

- 新簽證規定 (1)
- 教育 (2)
- 貿易促進 (3)
- 青年文化交流 (4)
- 旅遊 (5)
- 其他（請說明） (6) \_\_\_\_\_

Q37 考慮到目前台灣與這些國家沒有雙邊關係，並牢記這些地區的所有政府都承認中華民國對台灣地位的立場，台灣在這些地區的雄心仍然有可能嗎？

- 肯定為 yes (1)
- 可能為 yes (2)
- 也許或也許不 (3)
- 可能不 (4)
- 肯定不 (5)

Q38 北京通過一帶一路倡議加強了與這些國家的聯繫，這對台灣是否是與該地區建立穩定關係的另外一個障礙？

- 肯定為 yes (1)
- 可能為 yes (2)
- 也許或也許不 (3)
- 可能不 (4)
- 肯定不 (5)
- 我不認為一帶一路倡議是一個障礙 (6)