



Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale in
Lingue, Economie e Istituzioni dell'Asia e dell'Africa
Mediterranea
(ordinamento ex D.M. 270/2004)

Tesi di Laurea

Belt and Road Initiative:

L'impatto ambientale delle infrastrutture di
trasporto e le dinamiche di mitigazione e
cooperazione internazionale all'interno del quadro
europeo. Il particolare caso dei Balcani

Relatore

Ch. Prof. Daniele Brombal

Correlatore

Ch. Prof. Renzo Riccardo Cavalieri

Laureanda

Miriam Buonvicino
Matricola 848743

Anno Accademico

2023/2024

INDICE

前言	2
INTRODUZIONE	6
1 L’impatto ambientale dei trasporti e la “Belt and Road Initiative”	10
1.1 Impatto ambientale delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto	10
1.1.1 <i>Gli effetti diretti dei trasporti e delle infrastrutture sull’ambiente</i>	17
1.1.2 <i>Gli effetti indiretti dei trasporti e delle infrastrutture sull’ambiente</i>	21
1.1.3 <i>E per quanto riguarda il trasporto marittimo e aereo?</i>	22
1.2 Il processo decisionale e le misure di mitigazione a sostegno della sostenibilità	24
1.3 La BRI tra le nuove ondate di progetti infrastrutturali	30
2 Il contesto europeo e il caso dei Balcani	43
2.1 La “Belt and Road Initiative” in Europa: Un’opportunità o una minaccia?	45
2.2 La politica locale dei Paesi Balcani e i progetti infrastrutturali della BRI	55
2.2.1 <i>Non solo infrastrutture di trasporto</i>	70
2.2.2 <i>Il progetto di punta della Via della Seta Marittima: il Porto del Pireo in Grecia</i>	84
2.2.3 <i>Uno sguardo più attento alla Serbia: Responsabilità di un Paese Pivot</i>	89
2.3 L’impatto ambientale, economico e sociale dei progetti BRI nei Balcani	96
2.4 Partecipazione e influenza della comunità civile locale	114
3 Una consapevolezza della Cina verso lo “Sviluppo verde”	123
3.1 <i>Il concetto di finanza verde</i>	127
3.2 La “Green Belt and Road Initiative”	131
3.3 I Piani di Cooperazione Internazionale	140
3.3.1 Il ruolo delle istituzioni finanziarie nella cooperazione internazionale e nell’attuazione delle misure di mitigazione	149
CONCLUSIONI	159
BIBLIOGRAFIA	162
SITOGRAFIA	175

前言

如今全球环境保护的一个最大的问题是需要紧急动议。气候暖化是其中最严重的后果。除此之外，土地使用、水污染、物种灭绝这些高频现象也影响了生态环境。这些环境影响威胁着人类健康。

在全球化时代，运输基础设施的职能十分重要。运输基础设施的现代化水平是衡量世界国家富裕程度的指标。原因是外国投资不断增加。然而，运输领域被认为是世界上污染最严重的领域之一，其基础设施对环境造成了严重影响。

这个毕业论文旨在研究在“一带一路”倡议背景里的环境和社会问题。2013年，中国提出了旨在改善跨互联的一带一路倡议。这一倡议主要包括两个部分：丝绸之路经济带和海上丝绸之路。但是，就西方国家之内的关于环境和社会影响大小引起了一些担心。

一带一路倡议能够很大的改善参与国的贸易、投资和经济水平，但先决条件是中国和别的国家进一步深化政策改革与减缓环境和社会风险。许多人认为倡议可以带来很多的机遇，其他人则担心其潜在的危险，还有地方社区和环境可能因此遭到破坏。确实，大型交通项目使国家和当地社区面临环境和社会风险。它的规模如此之大，量化其影响是一项重大挑战。多条一带一路交通路线穿越的地区容易出现环境退化、洪水和山体滑坡。部分路段穿过具有重要生态意义但保护不足的区域。另外还存在污染加剧、非法采伐和野生动物非法贸易增加的风险。

在巴尔干领土里发生了关于一带一路背景里一些争议，这个论文尝试理解政策和社会理由是什么。一个理由是大部分的巴尔干国家面临现有基础设施服务落后的问题。关于这一点，中国对财力不够的国家提供很大的投资款项。巴尔干地区的政治形态显示出很高的贪污水平，而且在一带一路倡议上的一些基础设施项目的合同缺乏透明度。这么少的透明度政治的结果导致很多巴尔干地区的国家违反了关于环境和社会标准的国际政策。

为了解决这些问题，项目应当符合国家发展重点，但是还应当遵守国际环境和社会标准。关于这一点，加强协调与合作，不仅是中国与单个受援国之间，还是中国与国际机构（欧盟）之间，都需要有意的监视项目的可操作性。配套政策

改革是各国释放一带一路倡议并推动保护环境和社会的根本条件。中国与参与国的合作促进了各国海关管理部门之间的合作，提高了投资保护力度，减少了腐败。

现在社会上一个重要的方向是研究污染与环境的运输部门。这样的问题经常围绕在忽视保护环境的政治与治理的情况。从全球化的影响来看，这个情况规模都很大。因此，在全球语境下，全体一致和共同体所有国家之间的形成环境自觉，对缓和环境安全问题与改善人类生活质量十分重要。

选择巴尔干作为个案研究是因为在这个地区上，关于一带一路倡议有很多的中国投资。存在的科学文献提供了很多对于环境和社会问题的争吵，而且这些争吵常常是因为一带一路倡议的基础设施项目。这种特别的个案研究可以帮助理解别的全球地区的国际争议。一带一路倡议存在大型基础设施项目的常见风险。当倡议的透明度和开放性有限，以及某些参与国的经济基础和治理薄弱，就有可能加剧这些风险。

除了上面列举的理由，研究配套政策、国际合作计划、以及中国如何处理保护环境的规范也十分重要。配套政策也有助于一带一路项目的收益共享，包括加强环境和社会保障。另外，在国际合作内还可以有利于在不同参与方，比如政府机构、借贷机构、私营企业和国有企业。

这个论文的第一个章进行了运输基础设施环境影响的分析，解释了运输对环境的直接和间接影响及其对人类健康的后果。该章提供了环境影响评估与监测的办法，并详细描述了其对环保的影响。最后解释了一带一路是如何成为这些新运输投资潮涌的动力。

第二章从在欧洲语境下对一带一路倡议的背景进行分析。论文呈现了西方对于中国全球倡议的关注，并且展现了欧盟很强烈的政治统治特性。该章继续了描述巴尔干的国内政策，并且解释中国投资在领土内非常欢迎的理由。一带一路倡议存在大型基础设施项目的常见风险。目前在巴尔干地区，一些数目巨大的一带一路项目，因为该倡议造成了一系列环境与社会问题。倡议的透明度和开放性有限，以及某些参与国的经济基础和治理薄弱，都有可能加剧这些风险。另外，该章提及了在决定程序内公民社会与民间组织角色。走廊沿线各经济体的腐败风

险各不相同，这与国内的制度质量密切相关。减少腐败的措施包括了提高基础设施项目透明度的合作机制，以及各种形式的社区监督。

第三章与最后章描述了中国对于国内外环境政策的意识。此外，该章还描述了中国政府对于环境灾害的措施办法。随后，介绍了中国对本国和投资所在国采取的政策。中国政府在提出“共同建设丝绸之路经济带”倡议的同时，特别强调了环境建设的主导作用。所以持久地支持丝绸之路经济带的绿色发展，是中国“一带一路”建设的重要内涵和目标。绿色“一带一路”是中国提出的绿色发展新趋向的体现之一。将丝绸之路经济带建设与环境建设融于一体，共建绿色大陆桥，是现在中国“一带一路”建设的重要内涵和目标。绿色丝绸之路经济带需要绿色枢纽支撑，对枢纽部位的环境建设应关注在先。此外，国际合作计划便是为了避免其他风险的很重要评估工具之一。中国领导人在提出“共同建设丝绸之路经济带”倡议的同时，还提出了绿色发展理念。这深刻揭示了经济建设和环境建设的辩证关系，强调了环境建设的主导作用。大规模绿色低碳投资有助于拉动经济。能否充分发挥一带一路倡议的潜力，将取决于建立缓释风险和支持配套改革的政策和制度。具体改革措施包括改善监管环境，通过法律规则及其执法加强对投资的法律保护。

这个论文解释了环境问题的直线透视图，还说明了目前关于环保的困难，以及各国国内政治环境治理的高影响力。此外，经济发展在环境问题中也占主导作用，因为破坏环境带来的是短期的经济福利，而发展中国家更加经受这种事情，以可持续资源为代价刺激短期经济发展。

欧盟在处理环境影响和环境监测上有着长期规章制度，但是巴尔干并未做到与时俱进。寻求国际政府机构的帮助可以是一个理想的办法，以阻止这种疏忽。最近绿色发展还是中国五大发展理念之一，也是世界范围的重要政策与发展议题。然而，推动绿色转型发展存在着共性难题及挑战。环境外部性与资本市场失灵的问题在发展中国家尤为显著。在环境治理相对薄弱的发展中国家，环境资源政策的设计与执行难以有效地通过市场型政策工具将环境外部性纳入企业与个人决策

中，从而难以为企业与个人选择绿色生产与生活方式提供合理激励。关于这一点，不一样的国际权力应该控制外国投资。

国际合作的援助，有助于减少损害环境的行动。因此，这些国际规章制度的执行应该有效的。此外，金融机构也起到非常重要的检测作用。在此背景下，有针对性地为绿色项目提供融资的绿色金融政策成为世界各国解决环境外部性与资本市场失灵、推进绿色发展的重要手段之一。比如说，金融机构可能拒绝提供资金给有环境影响的项目。反而，它们应该鼓励对绿色发展的项目。各类金融机构和市场参与主体应该从完善治理机制、明确绿色发展目标、强化环境信息披露上采取行动。另外，金融机构应该掌握环境与气候风险分析方法、提升风险披露水平以及开发和利用创新气候风险管理工具。服务于绿色发展的金融政策有助于缓解环境外部性与资本市场失灵，近年来应用广泛。这将促使丝绸之路经济带建设成一条既有互利双赢绿色经济带，使之以可持续发展的方式长久惠及中国和全世界。

基础设施建设存在一些固有风险。为了减缓这些风险，需要加强数据报告和透明度，特别是加强债务数据报告和透明度。同时也需要公开透明的政府采购和对社会环境高标准的遵守。最后，实现一带一路倡议的宏伟目标，需要包括中国在内的各个参与国齐心协力，沟通合作，以推进更深层次的改革。

INTRODUZIONE

L'attuale periodo storico ci pone davanti a molte sfide rivolte all'ecologia e diventa sempre più urgente trovarne una soluzione. Il cambiamento climatico è una di quelle più serie da affrontare, ma anche il degrado ambientale in forma più ampia necessita di una profonda attenzione. Disastri ambientali legati all'utilizzo del suolo, alla contaminazione dell'acqua, alla perdita della specie sono sempre più frequenti e stanno cambiando i connotati degli ecosistemi naturali. Questi provocano disagi anche a livello sociale, influenzando la qualità della salute delle persone, nonché la loro condizione di vita.

Nell'era della globalizzazione che è sempre più in crescita, le infrastrutture di trasporto ricoprono un ruolo fondamentale e il loro utilizzo diventa sempre più massivo. Il livello di ricchezza e prosperità delle Nazioni è spesso misurato dall'efficienza delle infrastrutture di trasporto, che sono molto importanti per lo sviluppo economico e per la crescita del PIL. Per tali ragioni, gli investimenti in questo settore assumono una tendenza in continuo aumento. Il settore dei trasporti, tuttavia, è considerato tra i più inquinanti nel mondo per emissioni di CO₂ e anche le sue infrastrutture hanno un impatto significativo sull'ambiente che le circonda.

Il presente lavoro di tesi si propone di affrontare le dinamiche ambientali e sociali nel contesto della *Belt and Road Initiative* promossa dalla Cina. L'iniziativa ricopre un'estensione geografica significativa e i suoi investimenti si concentrano sulle infrastrutture di trasporto, allo scopo di migliorare la mobilità globale. La portata dell'iniziativa pone delle preoccupazioni sull'impatto ambientale e la sua evoluzione in ambito internazionale può essere in disaccordo con gli sforzi di salvaguardia ambientale.

L'impegno dell'iniziativa nel territorio dei Balcani presenta questo tipo di anomalie e il presente elaborato cerca di identificarne le motivazioni politiche e sociali. Il contesto internazionale assume un ruolo chiave perché si mostra primo oppositore. Tuttavia, questo lavoro, prova a ricercare negli stessi oppositori il ruolo di riconciliazione, analizzando come la cooperazione internazionale possa influire nelle misure di mitigazione ai problemi ambientali legati all'ambito dell'iniziativa cinese.

Esaminare le prospettive di inquinamento e deperimento ambientale del settore dei trasporti è un passo importante per la società attuale. Questo, molto spesso è ancorato a dinamiche politiche e di governance che trascurano il fondamentale bisogno di una tutela efficace dell'ambiente. I rischi sono elevatissimi e tutti assumono una grossa portata, se applicati al fenomeno della globalizzazione. Il protagonista principale delle catastrofi naturali è l'essere umano che, però, ne è anche l'artefice. Per tale ragione creare una forte consapevolezza a livello globale, che sia unanime e condivisa, può alleviare la condizione della salute ambientale e, di conseguenza, la qualità della vita di chi lo abita. Rivolgere un pensiero all'eredità che il mondo lascia alle generazioni future è la chiave di questa consapevolezza.

La scelta del caso studio dei Balcani è dettata dalla forte presenza di investimenti cinesi nel contesto della Belt and Road Initiative. La letteratura esistente fornisce un quadro approfondito delle controversie politiche che si sono riversate sul problema ambientale e sociale. Questo può essere d'aiuto nella comprensione delle dinamiche internazionali se applicato in altre aree regionali del mondo.

Destinare una parte dello studio ai trattati bilaterali e multilaterali, ai Piani di Cooperazione Internazionale e alle norme che la Cina ha elaborato per la risoluzione delle diatribe nella politica ambientale, risulta essere un forte sostegno per conoscere i sistemi di monitoraggio e mitigazione. Il modo in cui la Cina ha acquisito sensibilità e consapevolezza nei confronti dell'ambiente è motivo di speranza.

Nel percorso di stesura di questo elaborato è stata esaminata la letteratura esistente sulla Belt and Road Initiative, sulle relazioni internazionali tra Cina ed Europa e sulle dinamiche di impatto ambientale, utilizzando articoli scientifici e journal per la maggior

parte in lingua inglese, italiana e cinese. Vengono considerati nel corso della scrittura anche i discorsi ufficiali in lingua originale del Presidente Xi Jinping nella presentazione dell'iniziativa nei vari contesti internazionali. Nell'ultimo capitolo in particolare, sono esaminati i testi governativi ufficiali sui regolamenti emessi dai ministeri del governo cinese per quanto riguarda le politiche ambientali e le misure di attuazione della Belt and Road Initiative. Per i dati più concreti sulle statistiche e sul numero di Paesi partecipanti alla BRI, ci si avvale dell'utilizzo del Portale ufficiale della *Belt and Road Initiative*, sia in lingua inglese che in lingua cinese.

Il primo capitolo propone una panoramica dell'impatto ambientale delle infrastrutture di trasporto. Si concentra sugli effetti diretti e indiretti che questo causa nell'ambiente e le conseguenze che provoca sulla salute e la vita degli esseri viventi, l'uomo compreso. Fa una dettagliata descrizione di come le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione Ambientale Strategica, nonché altre misure di monitoraggio ambientale, possano influire sulla tutela degli ecosistemi. Prosegue con un ampio spettro della *Belt and Road Initiative* come motore di nuove ondate di investimenti nel settore dei trasporti.

Nel secondo capitolo si applica il contesto della *Belt and Road Initiative* sul palcoscenico europeo. Vengono presentate le preoccupazioni che l'Occidente avanza nei confronti del progetto globale cinese, rivelando anche un forte carattere di dominanza politica da parte dell'Unione Europea. Il capitolo prosegue con la descrizione della politica interna dei Balcani, cercando di dare un'interpretazione alla facile permeabilità della Cina nella regione. Viene raccontato del numero considerevole di progetti che, ad oggi, esistono nei Paesi Balcani nell'ambito dell'iniziativa e delle cause ambientali e sociali che questa ha determinato. Si fa un breve accenno alla funzione della comunità civile e i sistemi di organizzazioni, notando che la loro influenza può essere un valido contributo nei processi decisionali.

Il terzo e ultimo capitolo offre una visione più consapevole della Cina nelle dinamiche ambientali sia nella politica interna che quella estera. Descrive l'impegno del governo cinese nel voler porre un rimedio globale al disastro naturale e fa un resoconto delle politiche adottate dalla Cina per il proprio Paese e per i Paesi che ospitano i suoi investimenti. La "Green Belt and Road Initiative" risulta tra queste nuove tendenze

ecologiche di sviluppo verde e i Piani di Cooperazione Internazionale sono lo strumento di valutazione essenziale per evitare ulteriori rischi.

Lo studio assume un'ampia prospettiva delle dinamiche che interessano l'ambiente, mettendo in luce le difficoltà che attualmente si incontrano nella salvaguardia ambientale. La politica interna di ogni Paese rispecchia un ruolo di forte influenza nella governance ambientale, elaborando contesti che non sono semplici da gestire se non vengono rispettate le questioni più urgenti. Lo sviluppo economico ha, in questi casi, un ruolo predominante perché la priorità principale viene trasferita al benessere economico a breve termine. I Paesi in via di sviluppo, in particolare sono quelli che soffrono maggiormente di questa tendenza perché carenti di risorse di sviluppo più sostenibili.

L'Unione Europea elabora da tempo forti misure di monitoraggio dell'impatto ambientale e il contesto dei Balcani risulta non essere al passo coi tempi. Un profondo sostegno da parte delle istituzioni governative internazionali è la soluzione ideale per contrastare questo fenomeno di negligenza forzata. Gli investimenti esteri, inoltre, dovrebbero essere regolamentati da forze tripartite per evitare di incorrere in questi rischi ambientali che assumono connotazioni politiche.

L'ausilio della cooperazione internazionale, attraverso la regolamentazione della salvaguardia ambientale, in questo percorso risulta avere le giuste caratteristiche per mitigare azioni che vadano a nuocere all'ambiente e alla società. Tuttavia, risulta doveroso perseguire l'applicazione di questi regolamenti, monitorandone la validità effettiva. Le istituzioni finanziarie internazionali potrebbero assumere un forte ruolo di controllo. La base principale di una governance ambientale di successo rimane una buona dose di consapevolezza dei rischi e delle sofferenze ambientali che il mondo e l'umanità sta subendo.

1 L'impatto ambientale dei trasporti e la “*Belt and Road Initiative*”

1.1 Impatto ambientale delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto

Lo scambio di beni e servizi tra i Paesi nel mondo è sinonimo di prosperità e lo è sempre stato. Tuttavia, con l'avvento delle nuove tecnologie e l'attuale Quarta Rivoluzione Industriale, che sta totalmente cambiando il modo di interagire in ogni ambito della vita, bisogna tener conto di altri fattori molto importanti. Il cambiamento climatico e la scarsità delle risorse sono importanti conseguenze di cui bisogna prendersi cura senza ancora altri indugi¹.

Secondo alcuni studi, quindi, l'aumento di importazioni può influire notevolmente sulle emissioni di gas serra. Questo può avvenire attraverso diverse dinamiche, a seconda del contesto in cui si manifesta. È, infatti, noto che un aumento delle importazioni porti ad un aumento delle attività di trasporto, che a loro volta richiedono un aumento nell'utilizzo di carburante e, di conseguenza, ad un aumento dell'inquinamento ambientale². Inoltre, lo sviluppo delle infrastrutture può contribuire alla perdita di biodiversità attraverso l'abbattimento delle strade, l'inquinamento ambientale e la facilitazione delle attività di bracconaggio³.

Riportando l'attenzione ancora al concetto di prosperità, la letteratura esistente ci informa del fatto che l'aumentare del PIL in un determinato Paese, sia conseguenza di una variazione della qualità dell'ambiente. Infatti, con l'aumentare del consumo aumentano anche i livelli di produzione e di richiesta energetica, causando una riduzione della qualità

¹ “Trade Today and Tomorrow”, ISOFocus, September-October 2019, https://www.iso.org/isofocus_136.html

² M. Sulaman et al., “Effect of urbanization and international trade on CO2 emissions across 65 belt and road initiative countries”, ELSEVIER, 2020

³ M. Cui, D. Brombal, From resistance to transformation - The journey to develop a framework to explore the transformative potential of environmental resistance practices, in PSC, VOL. 49, N. 5, pp. 559-620 (2023)

dell'ambiente. Anche i livelli di deforestazione potrebbero aumentare a causa dell'aumento del PIL. Questo perché è più probabile che le regioni forestali di un Paese vengano incluse nell'economia urbana e nelle reti di commercio globale⁴.

L'aumento delle emissioni di CO₂ proveniente dai trasporti, quindi, indica che è aumentato anche il consumo di combustibili fossili. Entrambe le conseguenze provengono da un'incisiva crescita economica, che si avvale del commercio globale e di un ampio impiego di mezzi di trasporto, nonché di una forte crescita demografica, la quale contribuisce ad un incremento del numero di automobili private⁵.

Questo paragrafo cerca di dare luce alle dinamiche ambientali che si sviluppano dietro alla vastissima rete dei mezzi di trasporto, ma anche della costruzione delle loro infrastrutture. Ci si avvale della letteratura esistente per far chiarezza sull'incidenza di questo settore nel deperimento dell'ambiente. L'obiettivo è quello di esaminare le modalità e l'intensità con cui l'inquinamento dei trasporti si manifesta, tenendo conto anche dei diversi contesti su cui si riversa. È di estrema importanza anche cercare di capire quali tra le diverse modalità di trasporto sia più importante e urgente scoraggiarne l'utilizzo e migliorarne le tecnologie.

Riservare maggiore attenzione all'impatto dei mezzi di trasporto, potrebbe non solo favorire una migliore qualità dell'ambiente, ma anche della salute umana. È generalmente noto il fatto che il traffico urbano, per esempio, abbia un impatto diretto sulla salute umana, aumentando il rischio di mortalità⁶. Ogni anno circa 3,5 milioni di persone muoiono prematuramente a causa dell'inquinamento esterno, anche quello provocato dai trasporti⁷. Infatti, se la qualità dell'aria dipende principalmente dalle emissioni di gas serra e che variano su base giornaliera, per quanto riguarda l'impatto sulla salute umana,

⁴ E. Losos et al., Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure, January 2019, World Bank Group, p.13-14

⁵ Solaymani S., "CO₂ emissions patterns in 7 top carbon emitter economies: The case of transport sector", ELSEVIER, Energy, 2019, p. 995

⁶ T. D'Alfonso et al., Air transport and high-speed rail competition: Environmental implication and mitigation strategies, ELSEVIER, Transportation Research Part A, 2016

⁷ "Mobilizing Sustainable Transport for Development", consultabile al link https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Documents/Mobilizing_Sustainable_Transport.pdf#search=belt%20and%20road%20initiative

questo richiede più tempo per fare una stima concreta e soprattutto gli effetti persistono nell'arco della vita di una persona⁸.

Fatta, quindi, la premessa che l'inquinamento dell'ambiente riduca la qualità della vita di chi lo abita, bisogna indagare più a fondo su come le infrastrutture e i mezzi di trasporto possono provocare gravi danni ad esso e, soprattutto, a lungo termine quali potrebbero essere le conseguenze per l'intero Pianeta.

La riduzione della qualità dell'aria causata dai gas serra non è l'unico determinante dei rischi della salute umana. Altre minacce naturali, sempre provocate dalle emissioni di CO₂, come le siccità prolungate, il riscaldamento globale e gravi inondazioni, hanno sollevato la preoccupazione di molti per quanto riguarda il destino dell'umanità e della Terra⁹.

In questo contesto, il settore dei trasporti assume una connotazione negativa, perché nonostante il continuo progresso in diversi ambiti a cui si può senza alcun dubbio attribuirgli il merito, nella salvaguardia ambientale il suo contributo non è del tutto positivo.

Prima di delineare in che modo le infrastrutture contribuiscano all'impatto ambientale, sarebbe opportuno richiamare i quattro ambiti principali dell'inquinamento nell'ambiente: atmosfera, idrosfera, litosfera e biosfera.

- Inquinamento dell'atmosfera: è il tipo di inquinamento che si riferisce all'aria circostante. Esso può avvenire attraverso il rilascio nell'atmosfera di alcuni gas, polveri sottili o aerosol liquidi dispersi finemente nell'aria, in quantità in cui l'ambiente naturale non è in grado di assorbirli o diluirli. Questa è la principale causa del cambiamento climatico, a cui gli scienziati delegano la maggior parte della responsabilità, soprattutto per quanto riguarda i gas serra. Tra i vari gas abbiamo l'anidride carbonica, che tra tutti non è il più potente, ma neanche da sottovalutare perché è quello emesso in maggior volume a causa della

⁸ T. D'Alfonso et al., Air transport and..., in Transportation Research Part A, 2016 op. cit.

⁹ Solaymani S., "CO₂ emissions patterns in 7 top carbon emitter economies: The case of transport sector", ELSEVIER, Energy, 2019, p. 989

combustione dei combustibili fossili. Tra gli altri inquinanti abbiamo anche le particelle di particolato, il monossido di carbonio, l'anidride solforosa, il biossido di azoto e l'ozono (quest'ultimo è un componente comune nella troposfera, ma se arriva ai livelli più bassi dell'atmosfera, risulta altamente nocivo)¹⁰.

- Inquinamento dell'idrosfera: è il tipo di inquinamento che si riferisce ai corpi d'acqua, quindi fiumi, laghi, oceani, falde acquifere o altri corsi d'acqua. Avviene quando sostanze chimiche o microrganismi contaminano i corpi d'acqua alterandone la composizione e degradandone la qualità dell'acqua che diventa tossica sia per l'uomo che per l'ambiente. Il motivo per cui l'acqua è facilmente inquinabile è che questa è in grado sciogliere e diluire più sostanze di qualsiasi altro liquido terrestre. Le principali fonti di inquinamento dell'acqua sono l'agricoltura, che non solo è il più grande consumatore di risorse idriche, ma è anche un grande inquinatore. La pioggia contribuisce a diffondere l'inquinamento agricolo trasportando agenti patogeni (batteri e virus) attraverso i fertilizzanti, pesticidi e rifiuti animali che vengono immessi nei corsi d'acqua. Quando avviene un eccesso di azoto e fosforo nell'acqua e nell'aria si può assistere a delle fioriture algali altamente tossiche, pericolose per l'uomo, ma anche per la fauna selvatica¹¹; abbiamo poi l'inquinamento da acque reflue sia domestiche che commerciali e industriali. Anche in questo caso le piogge trascinano il deflusso di sostanze meteoriche e riversano nei corsi d'acqua sali stradali, olio, grasso, sostanze chimiche e detriti dalle superfici impermeabili. Oltre agli agenti patogeni e all'azoto e al fosforo, le acque reflue possono trasportare metalli pesanti e sostanze chimiche e tossiche dei rifiuti industriali; abbiamo ancora l'inquinamento da olio, di cui i consumatori ne sono la principale causa. Si fa riferimento, soprattutto, al petrolio nei mari compresi i carburanti che colano dalle automobili e dai camion, ma anche da fabbriche, fattorie e città. L'attività dell'industria navale rappresenta circa un terzo di questo tipo di inquinamento idrico; si aggiungono alla lista i

¹⁰ Nathanson, Jerry A., "air pollution". *Encyclopedia Britannica*, 23 Mar. 2024, consultabile al link <https://www.britannica.com/science/air-pollution>. Accessed 30 March 2024. (ultima consultazione 30/03/2024)

¹¹ <https://www.nrdc.org/stories/water-pollution-everything-you-need-know#whatis> (ultima consultazione 08/04/2024)

rifiuti radioattivi che sono quegli inquinanti che emettono radiazioni superiori a quelle che l'ambiente rilascia naturalmente. Questi sono generati dall'estrazione dell'uranio, dalle centrali nucleari, dal collaudo di armi militari e da ospedali o istituti scientifici che utilizzano materiali radioattivi per la ricerca e la medicina. Questi sono molto importanti perché possono rimanere nell'ambiente per migliaia di anni, rendendo lo smaltimento davvero difficile.

- Inquinamento della litosfera: è quel tipo di inquinamento che si riferisce al suolo e al sottosuolo, i cui inquinanti causati dall'attività umana ne alterano la composizione chimica naturale, i quali si diluiscono nel terreno che li immagazzina temporaneamente, causando gravi problemi alla salute umana e dell'ambiente. Anche per questo tipo di inquinamento, le cause e i settori coinvolti possono essere diversi. L'agricoltura, per esempio, è un'ampia fonte di inquinamento del suolo, che può diffondere metalli, fertilizzanti e pesticidi utili alla crescita delle piante e che possono non essere assorbite interamente da queste, diffondendosi nell'aria e nel suolo, diventando altamente nocivi. Anche i rifiuti, sia urbani che industriali, sono una grande fonte di inquinamento del suolo, i quali, se non gestiti in maniera adeguata, contribuiscono alla contaminazione locale, ma anche globale¹².
- Inquinamento della biosfera: la biosfera è la parte più superficiale del pianeta Terra, essa comprende sia gli esseri viventi che l'ambiente circostante in cui essi vivono. I primi tre ambiti sopra citati, insieme, compongono questo quarto ambito¹³. In questa tutti gli organismi viventi, in relazione agli spazi fisici, compongono i cicli vitali, creando un ambiente in grado di autorigenerarsi e in perfetta armonia¹⁴. L'inquinamento della biosfera, quindi, è la conseguenza

¹²Rintracciabile al link (ultima consultazione 11/04/2024) <https://www.eea.europa.eu/it/segnali/segnali-2020/articles/inquinamento-del-suolo-e-del#:~:text=Gestione%20dei%20rifiuti%2C%20industria%20e%20oltre%20i%20confini&text=Anche%20l'inquinamento%20del%20suolo,e%20depositarli%20sulla%20superficie%20terrestre.>

¹³ Da definizione TRECCANI, rintracciabile al link [https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia-del-Novecento\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia-del-Novecento)/) (ultima consultazione 11/04/2024)

¹⁴ Alonzi A. et al., BIOSFERA, Vol. 7, rintracciabile al link https://indicatoriambientali.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2007/versions_integrale/Biosfera.pdf (ultima consultazione 11/04/2024)

dell'inquinamento di aria, suolo e acqua a lungo termine, che incidono in maniera, a volte irreversibile, modificando i connotati di un ecosistema. Questo diventa dannoso per l'umanità e per l'ambiente¹⁵. Ciò su cui, quindi, l'inquinamento va ad impattare nella biosfera è proprio la composizione chimica e fisica degli ecosistemi. Molti degli inquinanti possono essere degradati da alcuni microrganismi, mentre molti altri non possiedono i meccanismi necessari di scissione o assimilazione e, quindi, difficili da smaltire o diluire¹⁶.

Gli inquinanti atmosferici hanno un grave effetto sull'inquinamento e il cambiamento climatico perché questi persistono nell'atmosfera e vengono trasportati dal vento, oltrepassando i confini locali, regionali e continentali, portando ad effetti decisamente gravi. Uno dei rischi più gravi è, quindi, il cambiamento climatico e il riscaldamento globale. La tendenza al riscaldamento climatico potrebbe portare ad ulteriori rischi ambientali a livello del suolo, dell'acqua e degli ecosistemi mondiali¹⁷.

Anche per quanto riguarda l'inquinamento idrico la situazione può diventare un grave problema perché una volta che gli inquinanti entrano nelle falde acquifere possono diffondersi lontano dalla fonte originaria di contaminazione, allargandosi a laghi, fiumi e oceani, diventando dannosi per l'essere umano, ma anche per l'ambiente e la fauna selvaggia.¹⁸

Il più grande problema dell'inquinamento della litosfera, invece, è che alcuni rifiuti si degradano nel tempo, ma altri restano lì per sempre impattando sulla salute umana, sulla biodiversità del suolo e sulla salute dell'ecosistema¹⁹.

¹⁵ Da definizione TRECCANI, rintracciabile al link [https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia-del-Novecento\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia-del-Novecento)/) (ultima consultazione 11/04/2024)

¹⁶ Ibanez J.G. et al., *Effect of Pollutants on the Biosphere: Biodegradability, Toxicity, and Risks*, in Springer, (2007)

¹⁷ Nathanson, Jerry A., "air pollution". *Encyclopedia Britannica*, 23 Mar. 2024, consultabile al link <https://www.britannica.com/science/air-pollution>. Accesso 30 March 2024. (ultima consultazione 04/04/2024)

¹⁸ <https://www.nrdc.org/stories/water-pollution-everything-you-need-know#whatis> (ultima consultazione 08/04/2024)

¹⁹ Consultabile al link <https://www.eea.europa.eu/it/segnali/segnali-2020/articles/inquinamento-del-suolo-e-del#:~:text=Gestione%20dei%20rifiuti%2C%20industria%20e%20oltre%20i%20confini&text=Anche%2>

All'inquinamento della biosfera, quindi, bisogna prestare maggiore attenzione, perché diventa la somma di tutte le conseguenze dell'inquinamento dell'atmosfera, dell'idrosfera e della litosfera. L'esempio più comune è quello di cui più spesso viene discusso negli ultimi anni è per esempio l'innalzamento delle temperature, causa dell'effetto serra e conseguenza diretta dell'aumento delle emissioni di CO₂ nell'aria. Così come le deposizioni acide, che vengono a crearsi nell'aria, ma si depositano nel suolo, cambiandone la composizione chimica e rendendoli anche tossici. Ancora abbiamo la diffusione di sostanze tossiche inorganiche e organiche, come i metalli pesanti e altri gas nocivi, che portano a cambiamenti nella biosfera²⁰.

Fatto, quindi, un accenno su come l'inquinamento può impattare sui diversi ambiti dell'ambiente, si passa a fare un approfondimento di come le infrastrutture di trasporto possono comportare danni all'ambiente. Questi possono avvenire principalmente in due diverse modalità: effetti diretti ed effetti indiretti²¹.

Gli effetti diretti comprendono quelli abiotici, ecosistemici e della fauna selvatica. Questi tendono ad essere rintracciati in maniera immediata e sono attribuiti ad un progetto stradale o ferroviario²².

Gli effetti indiretti, invece, sono collegati principalmente all'utilizzo del territorio e ai cambiamenti in diversi contesti che esso può provocare. Questi sono più difficili da essere individuati e localizzati, ma hanno impatti più pervasivi nel lungo periodo²³.

Usando parole semplici, gli effetti diretti delle infrastrutture di trasporto, sono quelli che tendono ad essere localizzati a breve termine. Gli effetti indiretti invece sono generati dalla reazione dell'utilizzo del suolo e portano seri rischi nel lungo termine²⁴.

0l'inquinamento%20del%20suolo.e%20depositarli%20sulla%20superficie%20terrestre. (ultima consultazione 11/04/2024)

²⁰ Da definizione TRECCANI, rintracciabile al link [https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia-del-Novecento\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia-del-Novecento)/) (ultima consultazione 11/04/2024)

²¹ E. Losos et al., Reducing Environmental Risks from... 2019, in World Bank Group, p. 5, op. cit.

²² Idem

²³ Ibidem

²⁴ Is a Green Belt and Road Feasible? How to mitigate the environmental risk of BRI infrastructure projects, dal World Bank Blogs, consultabile al link <https://blogs.worldbank.org/trade/green-belt-and-road-feasible-how-mitigate-environmental-risk-bri-infrastructure-project> (ultima consultazione 24/01/2024)

1.1.1 Gli effetti diretti dei trasporti e delle infrastrutture sull'ambiente

Si è precedentemente detto che gli effetti diretti possono essere abiotici, ecosistemici e della fauna locale. La maggior parte degli effetti abiotici si può manifestare lungo il bordo della strada, come, per esempio, le frane distruttive. Una volta operative, le strade modificano il loro ambiente circostante, alterando talvolta i sistemi idrologici, le modalità di erosione dei sedimenti e quelle della deposizione dei detriti.²⁵ Da ciò ne deriva una sostanziale perdita della biodiversità ed una delle cause potrebbe derivare dal fatto che i progetti infrastrutturali si concentrano su aree ecologiche molto vulnerabili.²⁶ Ovviamente, non tutti i siti su cui le infrastrutture vengono costruite hanno le stesse caratteristiche e le modalità di tali cambiamenti possono avvenire secondo intensità e dinamiche diverse. Anche nella costruzione delle ferrovie è possibile riscontrare le stesse problematiche, soprattutto per i binari dell'alta velocità che spesso richiedono delle traiettorie prevalentemente dritte e con pochi ostacoli, con la conseguente necessità di dover costruire tunnel e ponti²⁷.

La costruzione di vie di comunicazione terrestri e di hub logistici di maggiori dimensioni determina altre conseguenze ambientali come il disboscamento, l'erosione del suolo, la perdita di habitat e una mortalità maggiore della fauna locale dovuta agli impatti coi mezzi di trasporto. Queste cause appena elencate, invece, fanno parte degli effetti ecosistemici, secondo cui la perdita di habitat dovuta alle strade è pari all'1-2% del suolo nella maggioranza dei Paesi. Nelle aree urbane, la perdita di habitat potrebbe essere maggiore rispetto ai paesaggi di frontiera meno sviluppati²⁸.

La perdita dell'habitat porta a gravi conseguenze per quanto riguarda la perdita di servizi ecosistemici, quali l'immagazzinamento e la cattura del carbonio, la fornitura e la qualità dell'acqua, la stabilizzazione del suolo e la protezione di questo dall'erosione²⁹, nonché

²⁵E. Losos et al., Reducing Environmental Risks from..., in World Bank Group, p.5, op.cit.

²⁶ Daniele Brombal, "Orizzonti di Sostenibilità Lungo le Nuove Vie della Seta", 2019 ORIZZONTE CINA, VOL. 10, N. 3

²⁷ E. Losos et al., Reducing Environmental Risks from..., in World Bank Group, p. 5, op. cit.

²⁸ Idem

²⁹ Ibidem, p. 6-7

la perdita di specie. La biodiversità è, quindi, severamente compromessa quando le specie alloctone di flora e fauna, si spostano per creare nuovi habitat in cui sopravvivere.³⁰

Anche l'“effetto strada”, o più comunemente conosciuto come effetto margine, fa parte delle cause degli effetti diretti che riguardano l'ecosistema. Questo si riferisce all'area paesaggistica adiacente alla strada. I margini sul ciglio della strada portano ad un cambiamento microclimatico, dovuto ad una diversa penetrazione della luce, del vento e dell'inquinamento chimico. Come ulteriore conseguenza, le specie alloctone che non riescono a sopravvivere a tali alterazioni, sono rimpiazzate da specie infestanti, in grado di resistere a nuove condizioni climatiche e di composizione del suolo³¹.

L'effetto margine può diventare la causa di effetti abiotici, come per esempio gli incendi boschivi. La vegetazione lungo i margini, essendo esposta alla luce e al vento, diventa particolarmente secca. Una volta che l'incendio ha origine lungo il ciglio della strada, esso può propagarsi verso la foresta interna e più folta, provocando anche la morte di alcune specie animali.³²

Tuttavia, l'effetto margine può avere luogo in maniera differente a seconda delle caratteristiche delle strade e dei territori circostanti. Le caratteristiche possono riguardare la sola strada, ma anche le variabili che la caratterizzano: 1) la tipologia di strada, se divisa o non divisa, se è asfaltata, la sua altezza rispetto al paesaggio adiacente; 2) il traffico, che è determinato dal tipo di veicolo, dalla velocità e dal volume; 3) il paesaggio adiacente e la sua topografia, idrografia, tipo di vegetazione, qualità dell'habitat; 4) la velocità e la direzione del vento prevalente; 5) le caratteristiche delle specie e la loro sensibilità all'impatto³³.

Anche le ferrovie possono far parte delle cause dell'“effetto strada”, ma in dimensioni notevolmente più ridotte. Questo perché l'ampiezza del disboscamento è meno estesa rispetto a quella delle strade e anche perché il traffico ferroviario è meno frequente rispetto a quello stradale. Inoltre, corridoi più stretti comportano minori cambiamenti

³⁰ Daniele Brombal, “Orizzonti di Sostenibilità...”, in ORIZZONTE CINA, 2019, op. cit.

³¹ E. Losos et al., Reducing Environmental Risks..., in World Bank Group, p. 7, op. cit.

³² Idem

³³ Ibidem

nell'esposizione della luce, nei modelli di vento e di microclima, nonché minori opportunità di invasione da parte di specie infestanti. Un'altra motivazione deriva dall'intensità del traffico che è sicuramente meno frequente di quella di automobili e camion, seppur più rumorosa. Questo causa disturbi comportamentali della fauna selvatica meno frequenti e una minore percentuale di collisione³⁴.

Tra gli altri effetti del cambiamento ecosistemico possiamo citare anche la frammentazione del paesaggio, la quale va anche ad intensificare le cause dell'effetto margine. La frammentazione del paesaggio, quindi, incide molto sulla perdita di habitat. Questo avviene perché porzioni più piccole di habitat, rendono la sopravvivenza delle specie alloctone molto difficile, portando ad una drastica trasformazione del paesaggio³⁵.

Anche per quanto riguarda la frammentazione del paesaggio, le linee ferroviarie ne sono una causa minore rispetto alle strade. Il motivo principale deriva sempre dalla caratteristica di circoscrizione del progetto, perché, parlando di percorsi più rettilinei, si creano meno percorsi irregolari, limitando anche l'accesso ai terreni adiacenti e la costruzione di nuove strade secondarie³⁶.

La frammentazione del paesaggio è, per esempio, anche causa principale degli effetti sulla fauna selvatica. Già dagli anni '70 i ricercatori si sono concentrati sui rischi delle strade sulla fauna selvatica, come una delle cause più importanti da esaminare. Le ricerche condotte si concentrano su una varietà di specie, tra cui anche gli insetti impollinatori. Altre analisi dimostrano che la riduzione di una porzione di frammento e il conseguente aumento dell'isolamento, ha ridotto l'abbondanza di specie animali come mammiferi, uccelli e insetti³⁷. Si aggiunge anche il rischio di collisione della fauna selvatica con i veicoli, la quale è attratta da vie e sentieri aperti, soprattutto per quanto riguarda i predatori e i grandi erbivori³⁸.

³⁴ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, 2019, in World Bank Group, p. 8, op. cit.

³⁵ *Idem*

³⁶ *Ibidem*

³⁷ *Ibidem*

³⁸ *Ibidem*

Anche nell'ambito ferroviario possiamo assistere a dinamiche simili per gli effetti della fauna selvatica. Molto soggetti alle collisioni sono mammiferi ungulati e carnivori, molto spesso attratti dalla fitta vegetazione vicino ai binari che ne limita la visibilità³⁹.

La costruzione di strade e ferrovie, in aggiunta a quanto detto finora, crea delle barriere interrompendo la migrazione delle specie animali, dividendo le popolazioni e riducendo la variabilità genetica. Tutto ciò porta alla conseguenza del rischio di estinzione delle specie animali. Le specie più soggette sono i mammiferi migratori e nomadi, che durante l'arco dell'anno vanno alla ricerca dell'habitat e del clima più adatto.⁴⁰

L'inquinamento dell'aria e delle acque provocato dalle emissioni di gas serra è anch'esso un effetto diretto, uno dei più preoccupanti in assoluto. Il dato più rilevante deriva dall'ormai noto e diffuso problema delle emissioni di CO₂, di cui il settore dei trasporti è uno dei primi in classifica. Secondo le stime, questo settore rappresenta circa il 24% delle emissioni di CO₂ globali, dovute alla combustione di combustibili fossili⁴¹, seguito subito dopo dal settore di produzione di elettricità e produzione termica, di cui il primo è un ampio utilizzatore⁴². Inoltre, secondo quanto previsto dall'Agenzia Internazionale dell'Energia, le emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti continueranno a crescere del 41% entro il 2030, raggiungendo una stima di 9,3 miliardi di tonnellate⁴³.

Secondo lo studio scientifico di Wang et al., la tendenza delle emissioni di CO₂ nelle varie aree geografiche è altalenante, con una tendente riduzione nell'ultima parte del periodo in cui si focalizza la ricerca. Si nota in esso una tendenza a diminuire le emissioni di CO₂ legate ai trasporti in quelle aree geografiche mediamente sviluppate, in cui si è molto investito nel settore delle energie pulite. I Paesi, invece, ancora in via di sviluppo o poco sviluppati, hanno una maggiore difficoltà a mantenere anche solo livelli stabili⁴⁴.

³⁹ E. Losos et al., Reducing Environmental Risks from..., in World Bank Group, p. 11, op. cit.

⁴⁰ Idem

⁴¹ Ibidem

⁴² Solaymani S., "CO₂ emissions patterns...in Energy, p. 989, op. cit.

⁴³ C. Wang et al., "CO₂ emissions in transportation sector across 51 countries along the Belt and Road from 2000 to 2014", April 2020, ELSEVIER, Journal of Cleaner Production

⁴⁴ C. Wang et al., "CO₂ emissions in transportation...", in Journal of Cleaner Production, April 2020, op. cit.

1.1.2 Gli effetti indiretti dei trasporti e delle infrastrutture sull'ambiente

Abbiamo accennato al fatto che i nuovi progetti destinati alle infrastrutture di trasporto possono avere effetti indiretti per quanto riguarda gli ecosistemi circostanti e gli impatti che si possono avere anche sul cambiamento climatico sono considerevoli e da non sottovalutare. Gli effetti indiretti cominciano a manifestarsi principalmente quando i progetti sono già in funzione, mettendo in moto cambiamenti aggiuntivi e non intenzionali⁴⁵.

La costruzione di strade è spesso correlata a cambiamenti nei tassi di deforestazione, questo perché la costruzione di strade dà avvio agli insediamenti aumentando l'accesso alle foreste da parte di agricoltori e allevatori. Ovviamente, questo avviene secondo dinamiche e caratteristiche diverse, che non seguono un'unica regola. Il grado di deforestazione provocato dalle strade può variare in base alla topografia e all'idoneità agricola, ma anche in base ai livelli di ricchezza locale e agli accordi di proprietà⁴⁶. In ogni caso, è sempre alto il rischio di creare un nuovo tessuto urbano o industriale attorno alla nuova area che ha subito deforestazione. Vengono, infatti, a crearsi contesti forestali in cui la densità di popolazione è alta e i cui servizi urbani e cittadini si sviluppano intorno al contesto. Questo tipo di cambiamento a livello delle aree forestali potrebbe incrementare la deforestazione per fare sempre più spazio alle attività umane, soprattutto di natura commerciale. Questo potrebbe avvenire in diversi contesti con livelli di reddito differente, ma di sicuro, in aree in cui il reddito è relativamente alto, è più probabile che le regioni forestali di un Paese siano maggiormente integrate nell'economia urbana e nelle reti commerciali globali⁴⁷.

Quindi, se da un lato un'autostrada ad accesso limitato che va a sostituire strade secondarie più piccole, potrebbe portare una riduzione alle aree forestali, dall'altro, in aree più sviluppate è probabile che prevalgano l'aumento del commercio e di attività produttive o di servizi⁴⁸. Questo anche per quanto riguarda le ferrovie. Alcuni studi hanno constatato che, nonostante gli effetti di questo tipo di infrastruttura siano meno incisivi

⁴⁵ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, in World Bank Group, p. 12, op. cit.

⁴⁶ *Idem*

⁴⁷ *Ibidem*

⁴⁸ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, in World Bank Group, p. 16, op. cit.

rispetto a quelli delle strade, può essere comunque effetto di una nuova densità urbana. Gli effetti sono molto simili e creano spazio all'espansione delle materie prime agricole e aumentano l'urbanizzazione e la migrazione⁴⁹.

L'accesso di nuove strade a frontiere precedentemente poco contaminate, può portare ad una deforestazione assoluta con conseguenze come la perdita di habitat, la frammentazione, effetti di margine e perdita della biodiversità. Tutti elementi esaminati tra gli effetti diretti, ma con conseguenze ancora più gravi e il rischio che si protraggano nel lungo periodo⁵⁰.

Un'altra importante conseguenza della deforestazione è il cambiamento della temperatura terrestre. Il disboscamento, la deforestazione e la modifica degli ambienti ecologici, infatti, sono molto spesso responsabili di una fonte significativa di emissioni di carbonio, soprattutto se si considerano le aree ecologiche più sensibili e le aree tropicali⁵¹.

1.1.3 E per quanto riguarda il trasporto marittimo e aereo?

Abbiamo, finora dato maggiore attenzione al trasporto via terra, ma bisogna considerare anche quello via mare e via aerea, se si vuole fare un approfondimento di come tutte le infrastrutture di trasporto possano incidere sull'ambiente.

Il trasporto marittimo potrebbe essere relativamente efficiente, rispetto a quello via terra o al trasporto aereo⁵². Infatti, secondo quanto viene affermato sul sito ufficiale dell'Organizzazione Marittima Internazionale, il trasporto marittimo contribuisce all'inquinamento marino in una misura più contenuta rispetto al resto delle attività umane⁵³. Tuttavia, negli ultimi decenni, il trasporto via nave è aumentato notevolmente,

⁴⁹ Idem

⁵⁰ Ibidem, p. 13

⁵¹ Ibidem, p. 17

⁵² S. Muhammad, X. Long, "China's seaborne oil import and shipping emissions: The prospect of Belt and Road Initiative", in *Marine Pollution Bulletin*, 2020

⁵³ International Maritime Organization, *Marine Environment*, consultabile al link <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>

facendo di conseguenza aumentare anche le emissioni marine di gas serra. Esso, infatti, contribuisce a circa il 3% delle emissioni globali annuali di CO₂⁵⁴.

Ad oggi il trasporto marino rappresenta più dell'80% del trasporto mondiale di merci, non solo perché è un mezzo sicuro, ma anche perché è a basso costo⁵⁵. È per tale ragione che una maggiore attenzione sui sistemi di regolamentazione e di mantenimento del sistema marino è, anche in questo caso, peculiare per non raggiungere livelli di inquinamento irreversibili e dannosi per l'ecosistema.

I rischi ambientali provocati dal trasporto marittimo possono essere molteplici e non si fermano alle emissioni di gas serra. Tra questi, per esempio, abbiamo l'inquinamento provocato dalle navi da petrolio; quello causato da sostanze liquide nocive trasportate in maniera sfusa; sostanze nocive imballate; liquami e rifiuti; e come accennato prima, l'inquinamento atmosferico. Altri rischi sono rappresentati dai sistemi antivegetativi utilizzati sulle navi e dal trasferimento di specie invasive attraverso l'acqua di zavorra.⁵⁶ Lo scarico di liquami grezzi così come di acque reflue nel mare, quindi, possono portare alla riduzione di ossigeno, ma anche ad un forte impatto ambientale⁵⁷.

Anche l'impatto dell'aviazione sull'ambiente è motivo di forte preoccupazione, soprattutto dopo l'aumento della domanda di trasporto aereo. Il comitato sui cambiamenti climatici prevede che nel 2050, le emissioni di CO₂ del trasporto aereo saranno 7-8 volte superiori a quelle del 1990⁵⁸.

Il trasporto aereo è considerato il facilitatore del commercio, perché si riesce a immettere un prodotto nel mercato più rapidamente, migliora la comunicazione tra acquirenti e venditori ed è estremamente affidabile. Prodotti di alto valore e merci deperibili, infatti, vengono trasportati tramite aviazione, consentendo di preservare nella maniera migliore

⁵⁴ S. Muhammad, X. Long, "China's seaborne oil...", in *Marine Pollution Bulletin*, 2020 op. cit.

⁵⁵ International Maritime Organization, consultabile al link <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/beltandroadforum.aspx>

⁵⁶ International Maritime Organization, *Marine Environment*, consultabile al link <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Pollution-Prevention.aspx>

⁵⁷ Idem

⁵⁸ T. D'Alfonso et al., *Air transport and high-speed rail...* in *Transportation Research Part A*, 2016, op. cit.

le loro condizioni. Tuttavia, è un mezzo molto costoso. Circa 4 o 5 volte superiore a quello su strada e da 12 a 16 volte superiore a quello via mare⁵⁹.

Inoltre, l'impatto ambientale delle operazioni di volo degli aerei sulla qualità dell'aria e sui cambiamenti climatici non dipende solo dalle emissioni di CO₂, ma anche da altri fattori: il tempo di volo; la capacità dei posti a sedere sull'aereo; il consumo di carburante; l'altezza della zona di miscelazione; distanza dall'aeroporto al centro città⁶⁰.

Secondo quanto descritto sul sito ufficiale dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), nella sezione sui cambiamenti climatici, solo nel 2018 circa il 65% del consumo totale di carburante per l'aviazione proveniva proprio dall'aviazione internazionale. Secondo le stime riguardo alla domanda nel settore, questa percentuale dovrebbe rimanere tale fino al 2050⁶¹. È da riflettere su quanto questo sia un dato preoccupante considerando la rapida crescita del commercio globale e l'utilizzo costante dei mezzi aerei per il trasporto di merci in tempi più rapidi e in maniera più efficiente.

1.2 Il processo decisionale e le misure di mitigazione a sostegno della sostenibilità

Nel paragrafo precedente abbiamo descritto a grandi linee quali per l'ambiente potrebbero essere i rischi dettati dal trasporto, se questo e le sue infrastrutture non sono pensati secondo degli standard ambientali adeguati.

Infatti, per quanto riguarda il settore dei trasporti, considerando la sua vasta estensione geografica e la vasta gamma di imprese messe in atto su larga scala, i rischi ambientali potrebbero essere più estesi⁶².

⁵⁹ The Second ICAO Air Cargo Development Forum, Zhengzhou, China, 5-7 September 2018, consultabile al link https://www.icao.int/Meetings/IACD2018/Documents/IACD2018_Concept%20Note.pdf#search=belt%20and%20road%20initiative

⁶⁰ Idem

⁶¹ International Civil Aviation Organization, sito ufficiale, rintracciabile al link

https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange_Trends.aspx

⁶² E. Losos et al., Reducing Environmental Risks from..., in World Bank Group, 2019, op. cit.

Secondo uno studio condotto dal *World Bank Group*, il primo dato negativo a spiccare sulle leggi degli investimenti nei vari Paesi è la forte mancanza di trasparenza nella delineazione dei progetti⁶³. Le azioni di mitigazione diventano necessarie in tale contesto, perché possono ridurre i rischi, i costi e i ritardi del progetto, ma possono anche soddisfare tutte le parti interessate. È importante, infatti, condurre una buona valutazione già dalla genesi del progetto, così da ridurre i rischi ambientali mantenendo i guadagni economici⁶⁴.

Sicuramente azioni di prevenzione sono le più efficaci, soprattutto se si parla di salvaguardia ambientale. Evitare il problema, invece che risolverlo, è già un grosso punto di partenza quando si fa riferimento a progetti infrastrutturali di enormi dimensioni.

Una misura preventiva efficace, per esempio, potrebbe essere quella di individuare le Aree Protette (PA) e i Paesaggi di Frontiera (IFL), che sarebbero delle zone non contaminate e altamente sensibili a livello ecologico, rendendole completamente non oltrepassabili. Quindi, non consentire a priori la costruzione di qualsiasi infrastruttura di qualsiasi natura o dimensione, per fare in modo che queste aree non subiscano l'intervento e l'abuso dell'uomo⁶⁵.

Così come le misure di evitamento appena accennate, anche quelle di riduzione dei rischi sono una fonte alternativa per la salvaguardia ambientale. Si tratta di individuare i rischi che l'ambiente potrebbe subire con la costruzione e poi la messa in atto delle infrastrutture di trasporto e in seguito delineare come è possibile trarne il minor rischio possibile. In questa maniera si evitano danni irreversibili all'ambiente e di portata considerevole⁶⁶.

Uno dei più diffusi meccanismi utilizzati è la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). Queste valutazioni sarebbero in grado di affrontare gli effetti diretti locali attraverso la modifica dei progetti infrastrutturali o attraverso il ripristino delle aree già in degrado.

⁶³ P. Kher, T. Tran, *Investment Protection along the Belt and Road*, January 2019, World Bank Group

⁶⁴ "Is a Green Belt and Road feasible? How to mitigate the environmental risks of BRI Infrastructure projects", World Bank Blog, consultabile al link <https://blogs.worldbank.org/trade/green-belt-and-road-feasible-how-mitigate-environmental-risk-bri-infrastructure-project> (ultima consultazione 25/01/2024)

⁶⁵ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, in World Bank Group, 2019, op. cit.

⁶⁶ Idem

Solitamente le VIA si focalizzano su un preciso progetto di sviluppo, per esempio un nuovo segmento autostradale o ferroviario. L'obiettivo principale di tali valutazioni è quello di prevenire i danni all'ambiente, considerandone anche i risvolti sociali⁶⁷. Una VIA applicata nella giusta maniera e nelle giuste tempistiche potrebbe prevenire danni irreparabili e generare benefici sociali e di conservazione molto importanti. Possiamo, per esempio, elencare la protezione della biodiversità, l'aumento dello stoccaggio del carbonio e il mantenimento della qualità dell'acqua⁶⁸.

Un'efficace applicazione delle valutazioni ambientali tiene anche conto degli obiettivi politici affinché si possa arrivare a dei compromessi che soddisfino tutte le sfere interpellate. Questi dovrebbero cominciare nella fase di pianificazione del progetto, prima che l'attività venga avviata⁶⁹.

Il problema principale dell'efficacia delle VIA, infatti, è dettato dalle tempistiche di applicazione. Molto spesso vengono messe in atto delle valutazioni, solo quando i progetti sono già stati avviati o sono in procinto di iniziare. Un utilizzo più efficace di questi meccanismi di valutazione avverrebbe nel caso di un'analisi più approfondita quando il progetto non è ancora messo in atto, così da evitare che aree ecologicamente sensibili subiscano un considerevole impatto ambientale⁷⁰.

Un altro limite dell'applicazione e l'efficacia delle VIA è che questi variano in base ai Paesi in cui vengono richieste. Le variabili sono diverse, ma dipendono soprattutto dalla rigidità delle leggi ambientali che i Paesi individualmente possiedono. Si è comunque notata una tendenza sempre più crescente dell'applicazione di valutazioni preliminari e alcuni Paesi hanno addirittura istituito delle figure specializzate nel controllo e nel monitoraggio delle VIA⁷¹.

⁶⁷ Ibidem

⁶⁸ Ascensao F et al. Reducing Environmental challenges for the Belt and Road Initiative, in *Nature Sustainability*, VOL. 1, 2018, p. 207

⁶⁹ Idem

⁷⁰ "Is a Green Belt and Road feasible? How to mitigate the environmental risks of BRI Infrastructure projects", World Bank Blog, consultabile al link <https://blogs.worldbank.org/trade/green-belt-and-road-feasible-how-mitigate-environmental-risk-bri-infrastructure-project> (ultima consultazione 25/01/2024)

⁷¹ E. Losos et al., Reducing Environmental Risks from..., in World Bank Group, p. 35, 2019, op. cit.

Sebbene la presenza di legislazione non sia l'unico fattore responsabile delle prestazioni ambientali di un Paese, tuttavia, le strutture normative ricoprono un ruolo necessario nella conformità e nell'applicazione di valutazioni ambientali. Sempre parte del loro compito è quello di creare una società più consapevole e più responsabile a livello ambientale. Per tale ragione le differenze tra i vari Paesi nella tutela ambientale sono notevoli e questo, molto spesso, dipende dalla volontà e dalla capacità di ogni singolo Stato di far rispettare tali normative⁷².

L'applicazione delle VIA, quindi, può diventare più complicata quando i progetti infrastrutturali sono transfrontalieri e finanziati da un mix di fondi internazionali⁷³. Tuttavia, tali sistemi di mitigazione, sarebbero proprio in grado di soddisfare le linee guida e gli standard stabiliti dai vari attori coinvolti nei progetti (banche multilaterali di sviluppo, banche internazionali, associazioni industriali e altri attori finanziari⁷⁴, nonché attori politici e attori civili). Potrebbero anche soddisfare le politiche e le normative ambientali stabilite dai governi dei Paesi ospitanti⁷⁵. Per questa ragione i governi nazionali devono avere una forte responsabilità nel garantire uno sviluppo che abbia un impatto ambientale e sociale minimo⁷⁶.

Di valore ancora più ampio sono le Valutazioni Ambientali Strategiche (VAS), che sono propriamente delle valutazioni regionali o settoriali, condotte principalmente da agenzie governative. Tramite queste valutazioni, vengono esaminate le priorità all'interno dei progetti infrastrutturali che vengono proposti⁷⁷.

Per compensare alle lacune delle VIA, che abbiamo sopra descritto, le VAS vengono utilizzate su una scala più ampia. Essi, infatti, non fanno riferimento esclusivamente al solo progetto, ma danno una valutazione approfondita di un'area geografica, anche di un'intera Nazione, concentrandosi sulla totalità del settore, in questo caso quello dei trasporti⁷⁸.

⁷² Idem

⁷³ Ascensao F. et al., *Environmental challenges for...*, op. cit.

⁷⁴ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, in World Bank Group, op. cit.

⁷⁵ Idem

⁷⁶ Ascensao F. et al., *Environmental challenges for...*, p. 208, op. cit.

⁷⁷ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, in World Bank Group, op. cit.

⁷⁸ Idem, p.33

Anche le VAS, però, presentano dei limiti. Questi derivano dalla fattibilità e dalla messa in atto delle valutazioni. Le VAS, infatti, non hanno una valenza giuridica, ovvero, non in tutti i Paesi esiste un obbligo legale e formale per condurre valutazioni preliminari. Queste sono state pensate per essere flessibili, per poter soddisfare i diversi attori coinvolti nel processo⁷⁹.

Il modo più ottimale per l'applicazione di VIA e VAS sarebbe quello di integrare le valutazioni preliminari nelle politiche esistenti, così da non essere bypassate del tutto.

Le VAS, esattamente come le VIA, se adottate nelle fasi iniziali dei progetti di pianificazione, possono fortemente contribuire alla costruzione di infrastrutture solide ma senza portare conseguenze disastrose all'ambiente. Una valutazione preliminare consente a tutti i decisori una maggiore flessibilità nel posizionare, per esempio, nuove infrastrutture di trasporto dove queste possano causare il minor disastro ambientale, mantenendo i benefici economici, così come quelli sociali, e gli obiettivi di connettività auspicati⁸⁰.

Inoltre, questo tipo di valutazioni, se fatti in maniera efficiente, possono guidare le strategie di mitigazione, quali: la riduzione dell'impatto attraverso la modifica del progetto, il ripristino delle aree impattate e lo sviluppo di compensazioni per rimediare ad impatti e danni inevitabili⁸¹.

La compensazione di biodiversità è, per esempio, un'altra pratica di mitigazione molto utile nel contesto ambientale. In alcuni Paesi, questa è una pratica soggetta a legislazione, mentre in altri sono principalmente azioni volontarie, non seguite dalla legge, che comunque presenta delle attrattive per gli sviluppatori dei progetti⁸².

Le compensazioni sono delle azioni con l'intento di creare guadagni di biodiversità per, appunto, compensare le perdite causate dallo sviluppo. Queste vengono utilizzate come ultima risorsa, dopo che altre pratiche di mitigazione sono già state applicate. L'obiettivo

⁷⁹ Ibidem, p. 34

⁸⁰ Ibidem

⁸¹ Ibidem p. 19

⁸² Bull J.W. et al., Biodiversity offsets in theory and practice, in Oryx, VOL. 47, N. 3, 2013, pp. 369-380

principale è quello di non ottenere nessuna perdita netta della biodiversità. Questa pratica fa parte di una gerarchia di mitigazione che segue un ordine ben preciso di attuazione⁸³.

Tra le pratiche a monte della gerarchia di mitigazione, abbiamo l'evitamento, che per semplicità di azione è anche quello più efficace per ridurre gli impatti negativi sull'ambiente. Questo perché evitare i rischi derivanti da un progetto di trasporto, potrebbe spostare il progetto in un'altra località meno sensibile o, addirittura, dare priorità ad altri progetti che richiedano meno risorse da utilizzare o da sprecare. Le Aree Protette e i Paesaggi di Frontiera che sono state prima menzionate, fanno parte di quelle aree che sarebbe bene fossero soggette alla pratica di mitigazione dell'evitamento. Queste analisi preliminari farebbero in modo di individuare aree geografiche estese con una particolare vulnerabilità, allo scopo di evitare frane, inondazioni, interruzioni idrologiche e altri rischi che potrebbero essere minimizzati⁸⁴.

Al di sotto di questa catena gerarchica, laddove l'evitamento non può essere applicato, si può ricorrere alla minimizzazione, un'altra pratica di mitigazione che ha l'obiettivo di ridurre i danni ambientali di un progetto il più possibile. Anche questa pratica è più efficace se applicata prima che il progetto abbia inizio e le sue strategie per minimizzare l'impatto ambientale sono diverse secondo alcune variabili. Alcune si concentrano sull'adeguamento del progetto, altre invece sull'ubicazione e le tempistiche impiegate per la realizzazione⁸⁵.

La terza pratica è il ripristino, utilizzata per riparare gli impatti sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici. Questa viene messa in atto quando le altre due pratiche precedenti non possono essere applicate o quando la loro applicazione risulta inefficace. Il ripristino, di solito viene applicato nel momento in cui un certo progetto infrastrutturale già in funzione abbia causato la perdita di biodiversità, richiedendo così la necessità di ripristinare la vegetazione⁸⁶.

⁸³ Idem

⁸⁴ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, p. 20, op. cit.

⁸⁵ Idem p. 22

⁸⁶ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, p. 25, op. cit.

Come ultima risorsa abbiamo le compensazioni di biodiversità, alle quali abbiamo già accennato, il cui obiettivo è quello di evitare perdite nette. Tuttavia, la loro efficacia e il loro risultato non è sempre certo e ottimale. Infatti, la localizzazione di una compensazione, per rimediare alla perdita di biodiversità in un dato luogo, non è detto che possa diventare beneficio per tutti. Perché questo vuol dire estirpare la biodiversità dall'area impattata per traslarla da un'altra parte. Le comunità locali, così come la fauna autoctona, rischiano di non godere dei benefici derivanti dalla compensazione. Di conseguenza, la nuova area che verrà trattata tramite compensazione, potrebbe modificarne i connotati originari, senza però nessun beneficio certo a lungo termine⁸⁷.

Risulta importante far chiarezza sul fatto che le sopra elencate pratiche della gerarchia di mitigazione sono principalmente utilizzate per progetti riguardanti strade e ferrovie, i quali comportano effetti diretti sull'ambiente, con conseguenze come la deforestazione, la perdita di habitat e della fauna, nonché un aumento delle emissioni di carbonio.

1.3 La BRI tra le nuove ondate di progetti infrastrutturali

Abbiamo precedentemente parlato del fatto che il commercio e lo scambio di beni è una risorsa fondamentale per la società. Il commercio agevola anche altre sfere della società odierna, contribuendo al benessere sociale tramite un aumento del PIL, che di conseguenza porta ad altri benefici sociali.

Se facessimo un salto nel passato e considerassimo l'antica Via della Seta, ci renderemmo conto di quanto il commercio e la connessione tra i paesi siano stati essenziali per l'evoluzione delle civiltà⁸⁸. La Via della Seta, infatti, è la rete di rotte commerciali dell'antichità più conosciuta al mondo. Con questa le civiltà fiorirono e, oltre allo scambio di merci e beni, ne scaturì anche uno scambio di culture, tradizioni, scienza, medicina⁸⁹.

⁸⁷ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, p. 26, op. cit.

⁸⁸ "Trade Today and Tomorrow", *ISOFocus*, September-October 2019, op. cit.

⁸⁹ *Idem*

Nella società moderna, le cose non sono molto cambiate, si sono solo evolute le dinamiche degli eventi e l'utilizzo delle tecnologie. Infatti, molto spesso alla base di un progetto per risanare l'economia di un Paese si trovano tra i disegni di legge lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto. Gli studi economici ci insegnano proprio questo: in generale, lo sviluppo dei trasporti e delle infrastrutture crea molti benefici all'economia di un Paese perché tra i vari effetti si riducono i costi di trasporto, l'accessibilità e la mobilità subisce un netto miglioramento, si ha una maggiore predisposizione al commercio e vengono a crearsi nuovi posti di lavoro con conseguente aumento della produttività⁹⁰.

Fatta, quindi, questa premessa e considerando i dati precedentemente descritti, l'attenzione di questo paragrafo si focalizzerà su un grande programma infrastrutturale, la *Belt and Road Initiative*, che da una decina d'anni si sta espandendo per tutto il globo.

Il 7 settembre 2013, il presidente della Cina *Xi Jinping* presenta per la prima volta il progetto della *Belt and Road Initiative* (丝绸之路经济带), in occasione di un discorso tenuto all'università Nazarbayev in Kazakistan.⁹¹ Il progetto ha come obiettivo quello di agevolare la comunicazione, soprattutto economica e commerciale, tra i Paesi nel mondo. Il focus geografico principale sono l'Asia, l'Africa e l'Europa. Si tratta di un progetto di dimensioni senza precedenti che riprende, in larga scala, la storica Via della Seta⁹² e che ad oggi conta l'adesione di numerosi paesi euroasiatici e dell'Africa orientale.⁹³ L'iniziativa è considerata dai cinesi come il contributo da parte della Cina allo sviluppo del mondo e dell'umanità. Si propone di costruire una “comunità di destino dell'umanità” (人类命运共同体)⁹⁴.

⁹⁰ Potapstseva E., Martynenko A., “The Impact of Investment in Transport Infrastructure Development on the Country's GDP”, in 20th International Joint Conference, (2020), p. 233

⁹¹ A. He, “The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy”, *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, Volume 4, 2020

⁹² F. Ascensao et al. “Environmental Challenge for...”, op. cit.

⁹³ Daniele Brombal, “Orizzonti di Sostenibilità...”, in ORIZZONTE CINA, op. cit.

⁹⁴ Liu H. et al., jianlun “yidaiyilu” yu renlei mingyun gongtongti jiashe, 浅论 “一带一路” 与人类命运共同体建设, (Breve discussione sulla “Belt and Road” e la costruzione di una comunità di destino dell'umanità), (2019)

Circa un mese dopo, in Indonesia, è stata anche introdotta per la prima volta l'iniziativa della Via della Seta Marittima del XXI secolo⁹⁵ (世纪海上丝绸之路) per includere anche il Mar Meridionale Cinese e la regione dell'Oceano Indiano. L'insieme di questi due progetti verrà designato con il nome *One Belt One Road*, in cinese sta per 一带一路, per meglio descrivere l'unione via terra e via mare tra le varie Nazioni a cui porterà questo grande progetto⁹⁶.

L'iniziativa coinvolge equamente diverse parti e mira allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto via terra, ma anche allo sviluppo di nuovi porti nell'oceano Pacifico e nell'oceano Indiano. La linea guida di tale iniziativa è il nobile obiettivo di uno sviluppo comune attraverso una cooperazione pacifica, dove tutti i Paesi possano partecipare in maniera equa e possano considerarsi alla pari.⁹⁷ La *Belt and Road Initiative*, inoltre, si offre come uno strumento di regolamentazione comune, che potrebbe prevedere delle politiche coordinate, agevolazioni negli scambi commerciali, un'integrazione finanziaria per chi ne aderisce, ma non solo, anche una condivisione di quelli che sono i costrutti culturali e le conoscenze scientifiche di ogni Paese.⁹⁸

Nel discorso tenuto in Kazakistan, il presidente Xi Jinping presenta i cinque principi fondamentali per il conseguimento dell'obiettivo:

1. Rafforzare la comunicazione politica, precisando che si possono formulare dei piani e delle misure di cooperazione, pur riservando le differenze e rispettando i tempi di sviluppo di ogni Nazione.
2. Il rafforzamento della connettività stradale, per facilitare gli spostamenti, avvalendosi del coordinamento con la *Shanghai Cooperation Organization*.⁹⁹

⁹⁵ A. He, "The Belt and Road Initiative...", in *Journal of infrastructure*, op. cit.

⁹⁶ Bompard E.F. et al., "Multidimensional assessment of the energy sustainability and carbon pricing impacts along the Belt and Road Initiative", 2021, ELSEVIER, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*

⁹⁷ F. Ascensao et al. "Environmental Challenge for...", in *Springer Nature*, op. cit.

⁹⁸ Johanna Coenen et al., "Environmental Governance of...", in *WILEY*, op. cit.

⁹⁹ La Shanghai Cooperation Organization (Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai), è un sistema di cooperazioni attivo dal 2001 in Asia Centrale. I membri di tale organizzazione sono Cina, Russia, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan e Uzbekistan. L'intenzione della SCO è quella di risolvere le dispute territoriale tra i paesi aderenti, ma anche quella di intensificare la cooperazione in ambito economico, energetico e culturale. Estratto della definizione dal sito di Treccani, rintracciabile al link

3. Implementare i flussi commerciali, sia attraverso il commercio che gli investimenti tra i Paesi.
4. Rafforzare la circolazione della valuta, con lo scopo di abbattere i costi di circolazione e aumentare il livello di resistenza ai rischi finanziari.
5. Consolidare i legami interpersonali e, quindi, l'amicizia tra le Nazioni, per avere sostegno reciproco e poter mettere in atto in maniera efficiente i punti sopra citati.

Nel suo discorso, il Presidente cinese ci tiene spesso a pronunciare parole come *友好合作* (COLLABORAZIONE AMICHEVOLE), *好朋友* (BUONI AMICI), *互相* (FIDUCIA RECIPROCA), per ribadire l'intenzione della Cina di portare avanti un grande progetto volto agli interessi di tutti, in cui i partecipanti abbiano vantaggi reciproci di sviluppo economico e sociale, senza invadere la libertà né le scelte degli altri.¹⁰⁰

Si tratta di un progetto da non sottovalutare che, se attuato con le giuste cautele, potrebbe davvero dare una svolta al sistema commerciale globale, senza lasciare indietro quei paesi che risultano posizionati ai margini della sfera economica.

La *BRI* è stata pensata per instaurare legami economici più solidi tra i Paesi, per stimolare le economie locali e ridurre la povertà, anche attraverso la costruzione di un sistema commerciale più equilibrato, equo e sostenibile. Attraverso la mobilitazione non solo di capitale finanziario, ma anche di conoscenze, competenze e tecnologie al fine di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile anche in quei Paesi in via di sviluppo¹⁰¹.

Dà, inoltre, la priorità alla connettività delle strutture, in quanto i Paesi lungo i corridoi economici potrebbero migliorare le infrastrutture e gli standard tecnici che vengono applicati nella costruzione, portare avanti una rete di infrastrutture moderne che colleghi tutte le sotto regioni¹⁰².

https://www.treccani.it/enciclopedia/shanghai-cooperation-organization_res-827f66b5-00a4-11e2-b986-d5ce3506d72e_%28Atlante-Geopolitico%29/

¹⁰⁰ Il discorso ufficiale del Presidente Xi Jinping è rintracciabile in lingua cinese al link http://www.xinhuanet.com/politics/2013-09/08/c_117273079_2.htm

¹⁰¹ Jingying S., "Synergy Effect of China's Belt and Road Initiative and Sustainable Development Goals: China's Experiences and Implications", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 45-61

¹⁰² Idem

Si propone anche di promuovere lo sviluppo delle infrastrutture energetiche e, attraverso la cooperazione internazionale, di mettere in sicurezza oleodotti e gasdotti, di creare approvvigionamenti energetici e potenziare le reti elettriche regionali. Sostiene, inoltre, la necessità di cooperare nella ricerca e nello sviluppo di fonti energetiche convenzionali; e allo stesso tempo di lavorare sulla ricerca e sullo sviluppo di fonti energetiche pulite e rinnovabili¹⁰³.

Nell'ambito della sostenibilità ambientale, la *BRI* si impegna a promuovere la costruzione e la gestione di infrastrutture verdi e a basse emissioni di carbonio, senza trascurare il cambiamento climatico. Sostiene, inoltre, l'aumento della cooperazione per la conservazione dell'ambiente, la protezione della biodiversità e la lotta al cambiamento climatico¹⁰⁴.

Dall'annuncio di questa grande iniziativa nel 2013, le azioni mosse alla sua messa in atto sono state tante e vedranno coinvolti diversi attori economici e sociali e tante dinamiche di evoluzione nei vari Paesi che hanno deciso di aderirvi.

Ad oggi, data la portata del progetto e i numerosi ambiti che ne ricopre, risulta difficile definire se un progetto infrastrutturale è semplicemente finanziato dalla Cina o se fa parte dell'iniziativa *BRI*. Il termine *BRI* è spesso utilizzato in maniera generica per riferirsi a qualsiasi progetto cinese nei Paesi coinvolti nell'iniziativa. I progetti che hanno il sostegno da parte della Cina assumono connotazioni finanziarie diverse tra loro: possono avvenire sotto forma di investimenti, cooperazioni tecniche, sovvenzioni, aiuti e prestiti agevolati, e possono anche coinvolgere diversi attori a diversi livelli¹⁰⁵. Esistono, quindi, progetti propriamente *BRI* che si muovono lungo i corridoi economici perseguendo l'obiettivo di connettività alla genesi del progetto. Abbiamo poi altri progetti che, invece, seguono la linea dell'iniziativa, ma la dicitura *BRI* assume, in questi casi, la connotazione di "marchio"¹⁰⁶.

¹⁰³ Ibidem

¹⁰⁴ Ibidem

¹⁰⁵ Teo H.C. et al., *Environmental Impacts of Infrastructure Development under the Belt and Road Initiative*, MDPI, 2019

¹⁰⁶ Hughes A.C., *Horizon Scan of the Belt and Road Initiative*, CellPress, Vol. 35, pp. 583-593, 2020 <https://doi.org/10.1016/j.tree.2020.02.005>

Nel 2014 il governo cinese fonda il *Silk Road Fund*, che verrà utilizzato come fondo di proprietà statale per gli investimenti mirati alla *BRI*. Altre istituzioni bancarie a livello statale faranno da tramite per gli investimenti, tra le più importanti abbiamo la *China Development Bank* (CDB) e la *Exim Bank of China*, che già alla fine del 2018 hanno fornito rispettivamente 196 e 145 miliardi di dollari per i finanziamenti destinati all'iniziativa, corrispondenti a circa il 26% e il 19% dell'ammontare totale dei finanziamenti *BRI*. Altre banche minori che hanno contribuito ai finanziamenti sono la *Industrial and Commercial Bank of China* (ICBC), la *Bank of China*, la *China Construction Bank* (CCB) e l'*Agricultural Bank of China*, il cui contributo comune ammonta a circa a 227.2 miliardi di dollari, alla fine dello stesso anno. Tra i finanziatori ci sono anche alcuni fondi bilaterali e multilaterali, ma che per la maggior parte sono sponsorizzati sempre dalla Cina. Tra questi abbiamo il Fondo per gli investimenti Cina-ASEAN, il Fondo di cooperazione per gli investimenti Cina-Europa Centrale e Orientale, il Fondo Cina-Europa Centrale e Orientale, il Fondo di Cooperazione economica Cina-Eurasia, il Fondo di investimento Russia-Cina, il Fondo di sviluppo Cina-Africa, il Fondo di investimento congiunto Cina-Emirati Arabi e quello Cina-Qatar. Alcuni di questi fondi esistevano già prima della messa in atto dell'iniziativa, ma hanno avuto una continuità anche in seguito.¹⁰⁷

Ad oggi il progetto della *Belt and Road Initiative* conta l'adesione di più di 100 paesi, circa il 48% della popolazione mondiale e circa il 23% del PIL globale.¹⁰⁸ La maggior parte delle adesioni arriva dai Paesi in via di sviluppo, i quali hanno visto nell'iniziativa l'opportunità di una crescita economica e di uno sviluppo sociale.¹⁰⁹

I risultati del primo Forum sulla *BRI* sono stati eccellenti e più di 150 Paesi e organizzazioni internazionali hanno firmato accordi di cooperazione con la Cina per la costruzione della *Belt and Road*. Il progetto architettonico di una migliore connettività che i cinesi definiscono 六廊、六路、多国、六港 (sei corridoi, sei strade, tanti Paesi e

¹⁰⁷ Alex He, "The Belt and Road Initiative...", in *Journal of Infrastructure*, op. cit.

¹⁰⁸ Fernando Ascensao "Sviluppo delle Infrastrutture su Larga Scala: impatti ambientali a livello locale e globale", 2019 *ORIZZONTE CINA*, VOL. 10, N. 3

¹⁰⁹ Kostantino Tsimonis et al., "A synergy of Failures: Environmental Protection and Chinese Capital in Southeast Europe", 2020 *Journal of Current Chinese Affairs*, VOL. 48

tanti Porti) è in continua evoluzione e raccoglie continuamente numerosi consensi. La portata e l'estensione geografica è gradualmente cresciuta¹¹⁰.

Anche per la Cina stessa, i vantaggi ottenuti dall'avvio dell'iniziativa grazie agli investimenti infrastrutturali sono stati di notevole portata. Questi hanno portato grandi opportunità per le industrie cinesi in diversi settori, tra cui quello dei trasporti, che guidati dalle imprese statali e no, si sono espansi nei paesi lungo i corridoi economici.¹¹¹

Secondo le stime della letteratura esistente in questo ambito, entro il 2030 gli investimenti legati alla *BRI* potrebbero aumentare il benessere globale dell'1,3%, in termini di PIL globale, mentre per quanto riguarda il commercio, le stime ammontano al 5%. Inoltre, altri studiosi, affermano che la *BRI* può portare ad una riduzione dei margini di trasporto su strada del 25% e di trasporto marittimo del 5%, con conseguente crescita del volume d'affari di merci importate ed esportate. Le stime parlano di aumenti dai 5 ai 135 miliardi di dollari a seconda di quanto i costi commerciali saranno agevolati.¹¹²

Ad oggi l'iniziativa conta sei principali corridoi economici che nomineremo qui di seguito:

1. *China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC)*
2. *New Eurasian Land Bridge (NELB)*
3. *China-Central and West Asia Economic Corridor (CCWAEC)*
4. *China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)*
5. *China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)*
6. *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIMEC)*

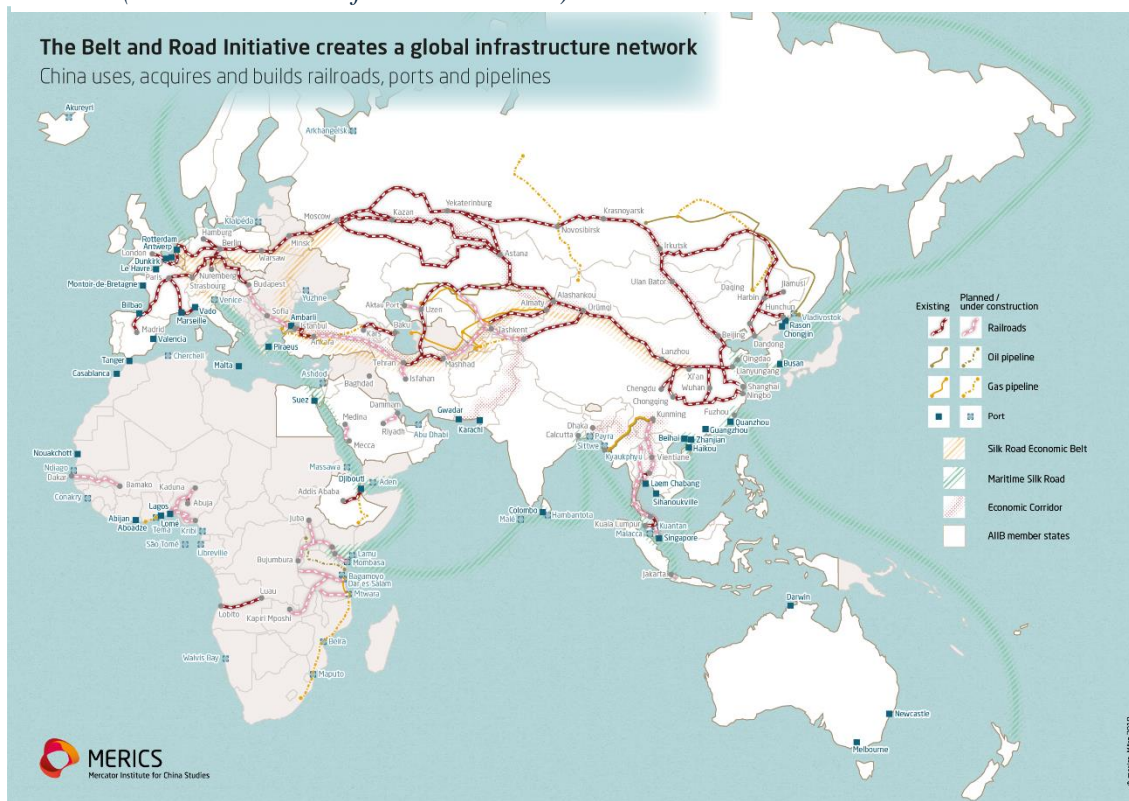
Non risulta difficile capire che le dimensioni del progetto siano colossali, che questo comprende aree geografiche distribuite in quasi tutta la superficie terrestre e che i suoi livelli di connettività implicano maggior impiego di mezzi di trasporto e uno sviluppo massivo delle infrastrutture.

¹¹⁰ Liu H. et al., jianlun "yidaiyilu" yu ..., op. cit.

¹¹¹ Alex He, "The Belt and Road Initiative...", in *Journal of Infrastructure*, op. cit.

¹¹² Maliszewska M., van der Mensbrugge D., *The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts*, 2019, World Bank Group, Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice, p. 3

Figura 1: *Mappa dei corridoi economici della Belt and Road Initiative, disponibile sul sito di MERICS (Mercator Institute for China Studies)*



Alcuni studiosi hanno paragonato la Belt and Road Initiative ad un nuovo Piano Marshall. Tuttavia, la Cina propone l’iniziativa come portatrice di cambiamento a livello mondiale, più aperta e più inclusiva, mirata alla crescita comunitaria della società e non a quella privata delle imprese. Ragione principale per cui i suoi investimenti si concentrano su infrastrutture di trasporto pubbliche e su quelle energetiche. In questo modo è la società tutta a beneficiare dello sviluppo. L’obiettivo principale è quello di una cooperazione tra più livelli, che contribuisce ad un mutuo beneficio. Si presenta portatrice di valori di inclusività e mira alla riduzione della povertà mondiale¹¹³.

La Belt and Road Initiative, quindi, potrebbe davvero portare numerosi benefici ai Paesi che hanno deciso di aderirvi. Di un cambiamento sostanziale, potrebbero soprattutto

¹¹³ Cheng H. e Liu W., *dilixue yu guoji fazhan yanjiu ji zhongguo de jiyu*, 地理学与国际发展研究及中国的机遇, (Studio sulla geografia e sullo sviluppo regionale e le opportunità della Cina), VOL. 77, (2022), pp. 3090-3103

goderne quei Paesi ancora in via di sviluppo, la cui economia è stata spesso minata. Quello che promette l'iniziativa è un qualcosa che effettivamente fa gola alle economie minori, che non godono di un tale livello di benessere. Infatti, si fa pioniera di uno sviluppo uguale per tutti, una politica *win-win*, in cui tutte le parti coinvolte possano trarre beneficio da tali cambiamenti.

Secondo gli analisti della Banca Mondiale, i progetti della *BRI* potrebbero contribuire ad alleviare la povertà mondiale, non solo per i Paesi beneficiari. Le stime parlano di grandi numeri, si pensa che questo grande progetto di investimenti nelle infrastrutture, potrebbe alleviare la povertà estrema di 7,6 milioni di persone, con un guadagno giornaliero di meno di 2 dollari, e la povertà moderata per circa 32 milioni di persone, che invece guadagnano meno di 3,20 dollari al giorno¹¹⁴.

È vero che molti dei Paesi in questione abbiano già goduto di una crescita economica rispetto a prima che la *BRI* fosse attuata. Inoltre, l'iniziativa ha visto come un altro importante traguardo la crescita delle importazioni in numerosi Paesi.

Si possono elencare anche diversi successi a livello sociale. Infatti, la crescita economica, seppur moderata, ha portato in alcuni dei paesi coinvolti, una buona parte della popolazione ad uscire dalla condizione di povertà assoluta. Questo anche grazie all'aumento dei posti di lavoro e, seppur in pochissimi casi, all'aumento degli stipendi e di conseguenza del reddito pro capite¹¹⁵.

Tuttavia, alcuni critici hanno sollevato il timore che la costruzione della *Belt and Road Initiative* possa sì portare grossi benefici, ma a scapito di altri settori globali. È, infatti, stato fatto notare che da un lato alcuni Paesi della *BRI* sono economie a reddito medio-basso che potrebbero migliorare il loro livello economico; dall'altro lato, i loro sistemi eco-ambientali sono fragili e gli investimenti su larga scala potrebbero danneggiarli ulteriormente¹¹⁶.

¹¹⁴ Wilczewska M., Nazarko J., Wang H., Adaptation of Polish..., in Service and Management Engineering, pp. 125-142, op. cit.

¹¹⁵ M. Maliszewska, D. van der Mensbrugge, "The Belt and Road Initiative...", in World Bank Group, pp. 7-10, op. cit.

¹¹⁶ Deng X., Du L., "Estimating the environmental efficiency, productivity, and shadow price of carbon dioxide emissions for the Belt and Road Initiatives countries", August 2020, ELSVIER

Considerando gli importantissimi risultati ottenuti nell'ambito del progetto *BRI*, quindi, trascurare il problema ambientale legato all'iniziativa, sarebbe come fare un passo indietro rispetto al punto a cui si è arrivati finora.

All'inizio di questo capitolo si fa riferimento a come i trasporti e le infrastrutture possano impattare sull'ambiente, con quali dinamiche e in quali misure. Analizzando la letteratura esistente, si può facilmente dedurre che bisogna intraprendere azioni che riguardano l'ambiente nella messa in atto anche dei progetti della *BRI*.

Molti critici hanno sollevato le loro preoccupazioni sulla fattibilità del progetto e il mantenimento della sostenibilità ambientale. Tra le dinamiche elencate precedentemente riguardo ai trasporti, molte di queste sono state notate anche nell'applicazione dei progetti della *Belt and Road Initiative*. Ciò che, però, preoccupa maggiormente è di sicuro la dimensione del progetto, che coinvolge davvero molte aree geografiche ed ecosistemi che presentano caratteristiche molto diverse.

Alcuni degli effetti ambientali già citati, infatti, potrebbero subire un sostanziale aumento all'interno del progetto, mentre altri mantenere i dati invariati.

Per esempio, la frammentazione del paesaggio, non va ad appesantire con ulteriori frammentazioni, poiché si parla di strade abbastanza grandi a più corsie e anche perché molti dei progetti stradali o ferroviari rappresentano degli aggiornamenti piuttosto che nuovi corridoi da costruire.¹¹⁷ Tuttavia, per quanto riguarda l'impatto tra i veicoli e la fauna selvatica, effettivamente, la *BRI* potrebbe avere una forte incidenza. Questo perché la percorribilità delle strade è caratterizzata da un traffico ad alto volume e ad alta velocità, nonché da sentieri aperti che attraggono la fauna selvatica verso le strade. Analogamente per le ferrovie, quando queste attraversano habitat naturali, la fitta vegetazione vicina ai binari ne limita la visibilità, ma anche nel caso opposto, in cui invece la vegetazione è più rada, le probabilità in cui gli animali si avvicinino ai binari sono ancora più alte.¹¹⁸

Il rapido sviluppo economico, inoltre, ha fatto aumentare la domanda di energia nel settore dei trasporti, con il conseguente impatto sul degrado ambientale, ma anche sul

¹¹⁷ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...* in World Bank Group, p. 8, op. cit.

¹¹⁸ Idem, p.10

benessere sociale. Parlando in termini di percentuale, secondo l'articolo analitico di Akbar et al., l'aumento di richiesta energetica, combinato alla costruzione di infrastrutture e alle attività commerciali, rappresentano circa il 60% delle emissioni globali di carbonio ogni anno¹¹⁹.

Non solo, la *BRI* potrebbe avere effetti indiretti sulle emissioni di gas serra attraverso i cambiamenti nel traffico veicolare¹²⁰. Questo non deve per forza essere un dato negativo perché, se si utilizzano modalità di trasporto efficienti dal punto di vista dell'energia, come per esempio le linee ferroviarie ad alta velocità, che hanno un'efficienza energetica più elevata e minori emissioni di gas serra per passeggero o per tonnellata di merci, rispetto a tanti altri mezzi di trasporto, si potrebbero ottenere effetti positivi. Per poter affermare questo, però, bisognerebbe tener conto di diverse variabili, come per esempio la richiesta energetica che ne deriva dallo sviluppo delle linee ferroviarie ad alta velocità¹²¹.

Alcuni critici sostengono che i sistemi eco ambientali su cui l'iniziativa si sta allargando, sono sistemi molto fragili e gli investimenti su larga scala potrebbero danneggiarli¹²². Per far fronte a tali prestazioni economiche di grandi dimensioni, i Paesi sviluppati dovrebbero dare un sostegno considerevole ai Paesi in via di sviluppo¹²³. Per i primi, sarebbe bene capire in maniera approfondita come avvengono le prestazioni ambientali dei Paesi lungo la *BRI* e in seguito capire quali misure di risoluzione adottare. Per i Paesi, invece, coinvolti nell'iniziativa, è essenziale che loro stessi abbiano più consapevolezza degli standard ambientali, in modo da trovare un compromesso tra sviluppo economico e salvaguardia ambientale¹²⁴. In quest'ambito potrebbero risultare molto utili l'impiego delle valutazioni, le VIA e le VAS, che sono state ampiamente accennate nel paragrafo prima.

¹¹⁹Akbar U. et al., "Energy Efficiency in Transportation along with the Belt and Road Countries", MDPI, May 2020

¹²⁰Du H. et al., What drives CO2 emissions from the transport sector? A linkage analysis, ELSEVIER, Energy, 2019, p.19

¹²¹Idem, p. 17

¹²²Deng X., Du L., Estimating the environmental..., in Journal of Cleaner Production, op. cit.

¹²³ Idem

¹²⁴ Ibidem

Tuttavia, non si è registrato un ampio utilizzo delle VIA nella pianificazione dei progetti BRI. Una delle motivazioni si può delegare al costante aumento degli standard da rispettare delineati dalle VIA dalla *International Finance Corporation*, dalla Banca Mondiale e da altre banche multilaterali. Questo ha portato al conseguente risultato di fare appello ad altre fonti di prestito ma che richiedessero standard di valutazione meno elevati¹²⁵. Inoltre, nei Paesi lungo la *BRI*, non solo le politiche ambientali si discostano dagli standard delineati a livello internazionale, ma per quanto riguarda la politica interna, c'è una forte assenza di istituzioni volte all'esecuzione delle strategie di valutazione. Di conseguenza, le probabilità di far rispettare gli standard ambientali dettati dalle VIA e dalle VAS risultano veramente basse¹²⁶.

In ogni caso il primo passo di protezione ambientale dovrebbe essere fatto dai Paesi ospitanti. La Cina si impegna a seguire gli standard e le norme dei Paesi coinvolti nella *Belt and Road Initiative*, anche se questi forniscono le protezioni minime previste per ogni progetto infrastrutturale¹²⁷.

La differenza tra i vari Paesi nelle politiche ambientali e nell'applicazione di queste, porta a forti implicazioni per quanto riguarda gli investimenti nella *BRI*. Molti critici dell'ambiente temono che la Cina, per evitare i costi iniziali di VIA e VAS, concentri i vari progetti in Paesi in cui gli standard sono più bassi e il sistema di applicazione meno rigoroso¹²⁸.

Si è comunque cercato di dare una soluzione a queste dinamiche politiche nei riguardi dell'ambiente. Con il secondo *BRI* Forum, tenutosi nell'aprile del 2019, infatti si ha la fine della prima fase di espansione dell'iniziativa e si dà avvio alla seconda fase, caratterizzata da più approfondite valutazioni per quanto riguarda i rischi e la messa in atto dei progetti *BRI*.¹²⁹

Tuttavia, nonostante gli sforzi intrapresi dai vari attori governativi e non coinvolti nel progetto, l'Europa e l'Unione Europea, continua a covare preoccupazioni e un po' di

¹²⁵ E. Losos et al., *Reducing Environmental Risks from...*, in World Bank Group p. 33, op. cit.

¹²⁶ *Idem*

¹²⁷ *Ibidem*

¹²⁸ *Ibidem*

¹²⁹ Alex He, "The Belt and Road Initiative...", in *Journal of Infrastructure*, op. cit.

scetticismo nei confronti dell'iniziativa. Il timore più forte è sempre connesso all'ecologia del progetto e a quanto questo possa influire sui cambiamenti climatici.

Il dato più allarmante deriva sicuramente dal largo consenso dell'iniziativa ricevuto in Europa. L'altro dato allarmante si riferisce a quella categoria di Nazioni con un'economia in via di sviluppo, che potrebbero sviluppare una forte dipendenza economica da investimenti esteri, emarginando lo scopo della salvaguardia ambientale per una crescita economica interna.

Il prossimo capitolo attenziona il focus su un'area geografica europea in particolare. I Balcani sono spesso stati soggetti all'influenza degli investimenti esteri. Dalle informazioni ricavate per questo capitolo quest'area è quella a cui sono stati destinati il maggior numero di investimenti dell'iniziativa in territorio europeo.

La scelta di questo caso studio è dettata principalmente dalla numerosa letteratura a riguardo e dal consistente numero di progetti presenti nel territorio nell'ambito dell'iniziativa cinese. Inoltre, possiede un ampio repertorio di informazioni che si rivolgono alle controversie politiche derivanti dalla messa in pratica dell'iniziativa e dal conseguente bisogno della costruzione di nuove infrastrutture e della ristrutturazione di quelle già esistenti.

2 Il contesto europeo e il caso dei Balcani

Il capitolo precedente chiude la prospettiva della sostenibilità dei trasporti e presenta il contesto della *Belt and Road Initiative*, di come questa si sia espansa nel corso di questi 10 anni a livello globale e i rischi ambientali e sociali che un'iniziativa di tali dimensioni potrebbe causare.

Si fa accenno a come le economie leader nel versante occidentale del globo abbiano maturato forti preoccupazioni e una forte vena di scetticismo per i traguardi a cui vuole puntare l'iniziativa, mettendo a repentaglio la natura politica e legislativa dei progetti.

Nel delineare la *Belt and Road Initiative*, è stato detto precedentemente che la natura dei progetti contiene a volte delle discrepanze normative e politiche. Questo discorso vale soprattutto per i Paesi in via di sviluppo, che spesso hanno una posizione liminare a livello politico ed economico. Un altro dato rilevante per la questione della sostenibilità, nel senso più completo del termine, deriva dal fatto che la maggior parte dei Paesi partecipanti presenta un livello di gestione e amministrazione che non tutela abbastanza i diritti umani, l'equità e la giustizia. Da contesti politici simili le conseguenze potrebbero essere multiple e devastanti, come per esempio, la sottrazione del suolo a privati ma anche statale, lo sfollamento di persone, la perdita rilevante di risorse¹³⁰. Per tale ragione, i Balcani sono un caso studio interessante anche per tentare di capire in che maniera la Cina si sia addentrata in quest'area con i suoi progetti che coprono l'iniziativa e il modo in cui la collettività europea sta avanzando per mitigare tali azioni economiche e geopolitiche.

¹³⁰Cui M., Brombal D., From resistance to transformation - The journey to develop a framework to explore the transformative potential of environmental resistance practices, in PSC, VOL. 49, N. 5, pp. 559-620 (2023)

I Balcani sono una regione geografica dell'Europa che presenta un livello di sviluppo più basso rispetto agli altri Paesi del continente. Si parla anche di quelli che fanno parte dell'Unione Europea e di quelli che puntano all'integrazione. Per tale ragione, i livelli di investimenti esteri sono altissimi, perché le Nazioni in questione non possiedono le risorse necessarie per uno sviluppo interno.

Nonostante la maggiore percentuale degli investimenti erogati dall'Unione Europea destinati ai progetti infrastrutturali nella regione balcanica, quelli provenienti dall'estero stanno diventando fonte di preoccupazione. In tale prospettiva geopolitica avanzano principalmente la Russia, la Turchia e la Cina, i cui investimenti ricoprono una bassa percentuale, ma che in termini di volume d'affari e ragioni politiche non sono da sottovalutare¹³¹.

Gli investimenti nei Balcani da parte della Russia sono guidati principalmente da fattori politici e di sicurezza, mentre quelli della Turchia sono più indirizzati al commercio. Questi investimenti si concentrano maggiormente sul settore dell'energia e dei trasporti e, in percentuale maggiore, i principali Paesi a cui sono destinati sono la Serbia, la Bosnia Erzegovina e il Montenegro, in percentuali minori anche gli altri Paesi dell'area geografica¹³².

Per la Cina, la questione diventa più ampia e più ostica da delineare, in quanto questa ha cominciato a introdurre i propri investimenti anche nell'ambito della Belt and Road Initiative e il trattato 16+1. Esattamente come le due precedenti Nazioni, i principali investimenti sono dedicati al settore delle energie e dei trasporti e questo si posiziona in netto contrasto con gli obiettivi dell'Unione Europea. Non si parla di competizione per similarità di investimenti, ma di un contrasto nella natura dei progetti. Infatti, se l'Unione Europea mira a infrastrutture a basse emissioni di carbonio e che impattano il meno possibile sull'ambiente, la Cina, invece, ha come obiettivo quello di investire su centrali elettriche a carbone.

¹³¹ M. Holzner, M. Schwarzhappel, Infrastructure Investment in the Western Balkans: A First Analysis, in European Investment Bank, (2018), pp. 13-16

¹³² Idem

Un dato ancora più preoccupante, però, deriva dagli investimenti della Cina nei trasporti. Questi cozzano ancora di più con le ambizioni dell'Unione Europea per numero di investimenti e per similarità nei progetti. Per presentare un esempio, il progetto autostradale in Montenegro che sta portando avanti la Cina, ha trovato già nel campo un altro progetto preso in carico dal Processo di Berlino¹³³.

Comunque, ciò che è allarmante secondo l'Unione Europea è che la maggior parte dei progetti della *Belt and Road Initiative* sono destinati alla regione dei Balcani. Di questi, il 29.4% destinati alla Serbia, il 20.7% alla Bosnia Erzegovina e il 7.4% al Montenegro. In valore monetario, il totale degli investimenti dovrebbe ammontare a 9,1 miliardi di dollari e il 90% di questi progetti è già stato avviato dal 2013¹³⁴.

I Paesi che hanno catturato maggiore attenzione da parte della Cina sono quelli dei Balcani occidentali, di cui solo la Croazia è membro ufficiale dell'Unione Europea, mentre gli altri 5 (Albania, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Macedonia del Nord e Serbia) hanno già avviato le procedure per l'integrazione. Il Kosovo è l'unica Nazione esclusa dai trattati con la Cina, in quanto questa non ne riconosce l'indipendenza¹³⁵.

2.1 La “Belt and Road Initiative” in Europa: Un’opportunità o una minaccia?

La *BRI* rappresenta un modello di sviluppo alternativo che si discosta un po' dal modello occidentale di economia di libero mercato. Agli occhi delle potenze occidentali, infatti, questo modello di sviluppo, che si concentra nella crescita delle economie emergenti e dei mercati sottosviluppati, potrebbe presentare dei rischi e dei problemi che andrebbero analizzati con molta attenzione¹³⁶.

Molti studiosi della questione affermano che quello della Cina è un approccio di *Soft Power* che si discosta totalmente dall'approccio militare che altre potenze hanno

¹³³ M. Holzner, M. Schwarzhappel, *Infrastructure Investment in the...*, pp. 16-18, op. cit.

¹³⁴ *Idem*

¹³⁵ Conley H.A. et al., *China's “Hub-and-Spoke” Strategy in the Balkans*, in *Center for Strategic and International Studies*, (2020), p. 2

¹³⁶ Alex He, “The Belt and Road Initiative...”, in *Journal of Infrastructure*, op. cit.

applicato in passato. Tuttavia, le strategie diplomatiche di cooperazione risultano contraddittorie e spesso hanno forti impatti territoriali¹³⁷.

A tal proposito la Cina sta adottando sempre più misure per avvicinarsi all'Europa e, nonostante il disaccordo su alcune dinamiche, quest'ultima sta attuando delle politiche che consentano questo avvicinamento cercando, però, di mantenere gli spazi geopolitici interni, soprattutto in questo momento di consolidamento nell'Unione Europea nei confronti della parte Orientale del continente¹³⁸.

Può capitare, infatti, che tra gli standard legali, sociali e ambientali internazionali, esistano delle differenze e che queste creino degli intoppi nella definizione di standard appropriati a livello locale. Quello che potrebbe derivare dall'abbassamento delle barriere commerciali è anche un abbassamento degli standard sociali e ambientali, soprattutto in quei Paesi con normative giuridiche più permissive¹³⁹.

Dall'avvio dell'iniziativa, nel 2013, un numero sempre più alto di Paesi europei hanno deciso di aderirvi, considerandola una grande opportunità di sviluppo. Alcuni studiosi sostengono che questo bisogno di affidarsi agli investimenti da parte della Cina, sia l'effetto di regole dell'Unione Europea sempre più austere e rigorose. La *Belt and Road Initiative* potrebbe essere la scappatoia alla crisi economica che ha colpito l'Europa nel 2008. Tra i Paesi desiderosi di entrare a far parte di questo grande movimento geopolitico ed economico si fanno strada la Spagna, il Portogallo, la Grecia, l'Italia, solo per citarne alcuni. Per quanto riguarda i Paesi dell'Europa centrale e orientale, i quali hanno un clima economico e politico interno molto instabile, hanno anche loro cominciato a comprendere l'utilità del progetto, avanzando molto interesse. Anche Paesi come la Germania e la Francia hanno ammesso il valore economico e politico dell'iniziativa¹⁴⁰.

Molti Paesi in territorio europeo hanno aderito vivacemente all'iniziativa, considerandola un'ottima opportunità di sviluppo economico. Uno dei corridoi economici del progetto

¹³⁷Santos J.C.D. et al., *The New Eurasian Land Bridge: elements to think geopolitics and China-Europe cooperation*, in *The Overarching Issues of the European Space*, pp. 165-177 (2021)

¹³⁸ Idem

¹³⁹ Hughes A.C., *Horizon Scan of...*, in CellPress, op. cit.

¹⁴⁰ Fimmen E., "The New Silk Road - Its Strategic Importance for World Peace", in *Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 16-30

della *Belt and Road Initiative*, infatti, si muove proprio verso l'Europa, attraversando molti Paesi utilizzando diversi mezzi e infrastrutture di trasporto. Nel 2015, la Cina e la Commissione Europea hanno firmato un memorandum di intesa per migliorare la cooperazione all'interno della *BRI* per quanto riguarda la politica della rete di trasporto transeuropea¹⁴¹.

Il *New Eurasian Land Bridge* é il corridoio economico di vaste dimensioni che si collega all'Europa. Parte dal centro della Cina nella città di Xi'an, attraversa il paese verso est, passando per le città di Lanzhou e Urumqi, arriva al confine kazaco tramite il passo di Alataw e attraversando anche la Russia, la Bielorussia, arriva nel continente europeo, fermandosi anche in Polonia e con capolinea la Germania. Altra linea molto importante è la tratta Chongqin-Duisburg, lunga circa undici mila chilometri. La città tedesca, che fa da capolinea, è il porto fluviale più importante d'Europa, parlando in termini di volume di merci importate ed esportate. Da quando la tratta è stata inaugurata, nella primavera del 2014, è stato effettuato un avvio sperimentale e propedeutico con due partenze a settimana¹⁴². Ad oggi, con il consolidamento delle linee ferroviarie e una vasta rete di investimenti tra la Germania e la Cina, si contano circa 60 partenze a settimana, con un volume d'affari più ampio e una quantità di merci scambiate notevolmente maggiore¹⁴³, nonché una velocità di trasporto che impiega meno della metà del tempo di quella via nave.¹⁴⁴ La *China-Europe Railway Express* (Chongqin), attualmente conta 40 linee ferroviarie e raggiunge un centinaio di città tra l'Asia e l'Europa¹⁴⁵.

Oltre alla linea Chongqing-Duisburg, la Cina ha già aperto anche altre linee ferroviarie che collegano altre città della Cina ad altre città europee. Abbiamo, per esempio, Wuhan

¹⁴¹ Tianping K., "The Belt and Road Initiative: Progress and Challenges", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 31-44

¹⁴² A. Selvatici, *La Cina e la Nuova Via della Seta: Progetto per un'Invasione Globale*, 2018, Rubettino Editore p. 31

¹⁴³ Articolo rintracciabile al link <https://www.newsilkroaddiscovery.com/china-europe-freight-train-chongqings-10000th-trip-arrives-in-duisburg-germany/>

¹⁴⁴ A. Selvatici, *La Cina e la Nuova Via...*, 2018, Rubettino Editore p. 31, op. cit.

¹⁴⁵ Articolo rintracciabile al link <https://www.newsilkroaddiscovery.com/china-europe-freight-train-chongqings-10000th-trip-arrives-in-duisburg-germany/>

che si collega a Melnik e Pardubice nella Repubblica Ceca, Chengdu che si collega a Lodz in Polonia, Zhengzhou che si collega ad Amburgo, ancora in Germania¹⁴⁶.

Per quanto riguarda la *Maritime Silk Route*, quindi la parte navigabile del progetto della *Belt and Road Initiative*, anche qui la Cina ha mosso interessi a riguardo, soprattutto per le aree portuali che hanno maggiore rilevanza geografica. Ci sono navi che partono da città della Cina, che si muovono da est a sud del Paese, per poi tornare a nord-ovest e di nuovo nell'estremo sud, fino all'isola di Hainan (Quanzhou, Zhanjiang, Guanzhou, Beihai, Haikou). Le stesse navi proseguono verso lo Stretto di Malacca e attraversando l'Oceano Pacifico giungendo al Corno d'Africa, per poi accedere al Mar Rosso. Il Canale di Suez è l'ultimo ponte di accesso al Mar Mediterraneo, che si collega finalmente all'Europa. Nel continente europeo si fa strada ad Atene con il porto del Pireo e punta all'Alto Adriatico.

Sono tutte rotte estremamente importanti a livello strategico. Il porto del Pireo in particolare, non fa solo leva via mare, ma anche via terra. Infatti, una volta arrivate in Grecia, le merci importate possono essere smistate in imbarcazioni più piccole ed essere distribuite nel resto del continente. Si aggiunge a questo il vantaggio che Atene è uno dei principali rami ferroviari che si collega con i Paesi dell'Europa centro-orientale.¹⁴⁷

Per quanto riguarda l'Alto Adriatico, i principali candidati sono Venezia e Trieste, che sono lo sbocco migliore per raggiungere l'Europa Centro-Orientale, rispetto ai porti del nord Europa che sono meno connessi e quindi si necessita di più tempo e più denaro.¹⁴⁸

Sulla base delle informazioni esaminate prima, è naturale affermare che in Europa il progetto abbia collezionato numerosi consensi, soprattutto per quanto riguarda il versante geografico a sud-est.¹⁴⁹ Secondo i dati del portale ufficiale della *Belt and Road Initiative*, il cui ultimo aggiornamento risale al 15 ottobre del 2022, i paesi europei che hanno firmato accordi con la Cina nell'ambito delle Nuove vie della Seta ammontano ad un

¹⁴⁶ Chrysanthopoulos L., "The New Silk Road and Greece", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 172-177

¹⁴⁷ A. Selvatici, *La Cina e la Nuova Via...*, 2018, Rubettino Editore, pp. 36-37, op. cit.

¹⁴⁸ Ibidem, p. 68

¹⁴⁹ Belt and Road Portal, "Profiles", consultabile al link https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10076&cur_page=5

totale di 26 Nazioni¹⁵⁰. Attualmente, gli Stati più coinvolti in Europa nel progetto sono la Grecia e la Turchia¹⁵¹.

Nell'aprile del 2012, viene istituita la piattaforma "16+1", in cooperazione tra la Cina e altri 16 Paesi dell'Europa Centrale e Orientale, dando il via a nuovi orizzonti di cooperazione. Tra questi abbiamo Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia, Estonia e Lituania, Romania e Bulgaria, Albania e Bosnia ed Erzegovina, Croazia, Macedonia, Montenegro, Serbia, Slovenia¹⁵². La Grecia è l'ultimo Paese entrato a far parte della piattaforma, mentre prima aveva solamente lo status di osservatore.

Il primo vertice in assoluto è stato ospitato a Varsavia, nella stessa data della fondazione della piattaforma, da allora si sono tenuti altri quattro vertici: a Bucarest nel 2013, a Belgrado nel 2014, a Suzhou nel 2015, a Riga nel 2016. Questi vertici sono stati inseriti nell'organizzazione della *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*¹⁵³.

Durante il primo vertice è stato istituito un fondo di cooperazione per gli investimenti Cina-CEE, il quale ha come principali investitori la *Export-Import Bank of China* e la *Exim Bank Hungary*. Mentre un secondo fondo di cooperazione è stato istituito in occasione del quinto vertice con principale finanziatore la *Commercial Bank of China* e il cui principale obiettivo è quello di raccogliere circa 50 miliardi di euro in finanziamenti in progetti di infrastrutture, industria manifatturiera e beni di consumo¹⁵⁴.

Lo stesso progetto ha nel tempo coinvolto diversi settori come quello economico, del commercio, degli investimenti e anche della finanza, dando l'opportunità di approfondire la cooperazione tra i Paesi del Centro ed Est Europa e la Cina. Solo nel 2017, il numero

¹⁵⁰ Belt and Road portal, informazioni rintracciabili al link

<http://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm>

¹⁵¹ A. Selvatici, *La Cina e la Nuova Via...*, 2018, Rubettino Editore p. 39, op. cit.

¹⁵² Idem, p. 24

¹⁵³ Bastian J., *The potential of growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the Balkan Silk Road*, in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 13

¹⁵⁴ Idem

di progetti contava un totale di 177 investimenti, tra cui 101 in Bosnia, 47 in Ungheria, 11 in Slovacchia, 8 in Polonia e 10 in Lettonia¹⁵⁵.

Nella Dichiarazione di Riga, firmata a novembre del 2016, tutte le parti coinvolte si impegnano nel dare sostegno per uno sviluppo che coinvolge i porti dell'Adriatico, del Mar Baltico e del Mar Nero e anche lungo le vie navigabili interne¹⁵⁶.

Non vengono trascurate le linee ferroviarie, che di sicuro hanno un impatto molto più incisivo per quanto riguarda lo scambio delle merci, in quanto mezzo più economico. Le principali regioni centrali e occidentali della Cina hanno sviluppato una serie di linee che si collegano all'Europa. Già nel 2016 si contavano 16 principali città con vagoni treno regolari per alcune tratte Europee. Per esempio, da *Harbin*, posizionata a nord-est del Paese, *Yiwu* che sta ad est o, ancora, *Wuhan* e *Changsha* che si trovano nella parte centrale, partono vagoni merci che arrivano fino in Polonia, Germania, Repubblica Ceca e Spagna, portando indietro merci europee. Dall'inizio dell'iniziativa più di 1700 treni hanno viaggiato dalla Cina all'Europa lungo 39 linee ferroviarie¹⁵⁷.

Considerando l'entità del progetto e l'estensione geografica che ne ricopre, la Cina e l'Unione Europea erano già buoni partner commerciali a livello internazionale, ma con l'avvio dell'iniziativa, la Cina è diventato il secondo Paese più importante a livello economico per l'Europa, mentre l'Europa è il principale partner commerciale per la Cina.

Ad un così grande progetto che potrebbe portare molti benefici ai Paesi che hanno aderito all'iniziativa, quindi, si affiancano una serie di preoccupazioni che l'Unione Europea ha sollevato nel corso di questi anni. Non solo si parla di un carattere politico diverso che la Cina sta cercando di espandere in occidente, soprattutto in quei paesi in cui il regime politico non è poi così stabile, ma si pensa anche alla salvaguardia di alcune condizioni essenziali, come per esempio l'ambiente¹⁵⁸.

¹⁵⁵ Belt and Road Portal, "News- 16+1 Cooperation of China and CEEC elevate B&R cooperation to new heights", consultabile al link <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/58363.htm>.

¹⁵⁶ Idem

¹⁵⁷ Belt and Road Portal, "News- China-Europe freight rail route boosts Silk Road trade" consultabile al link <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wtfz/myct/1087.htm>

¹⁵⁸ T. Benner, J. Gaspers, M. Ohlberg, L. Progetti, K. Shi-Kupfer, *Authoritarian Advance Responding to China's Growing Political Influence in Europe, Merics*, Febbraio 2018, pp. 15-16

Ciò che in particolar modo preoccupa l'Europa è la dipendenza che alcuni dei Paesi nel sud e nell'est del continente stanno instaurando nei confronti della Cina, con lo scopo di raggiungere gli obiettivi economici ambiti. La leadership cinese, nel raggiungimento degli obiettivi economici, coglie l'occasione di una parziale mancanza di sostegno finanziario da parte dell'Unione Europea per i progetti infrastrutturali e la crescita economica, così da garantirsi una maggiore influenza su questi paesi. La Cina, infatti, pensa di istituzionalizzare degli accordi di cooperazione a livello economico e politico, così da compensare la scarsa possibilità dell'Unione Europea di supportare lo sviluppo nelle varie regioni. La *16+1 Platform*, che abbiamo già menzionato, ne è un valido esempio.¹⁵⁹ In questo contesto, per far maggior chiarezza, le dinamiche di cooperazione sono per lo più organizzate a blocchi, anche se questo approccio è rafforzato a livello multilaterale e bilaterale. Infatti, a volte, vengono stipulati accordi individuali che favoriscono richieste specifiche per ciascun Paese europeo del blocco. Per esempio, nel documento ufficiale approvato dal Parlamento Europeo viene descritto il livello di riavvicinamento da parte della Cina verso i Paesi facenti parte del blocco. Si è notato che tra i Paesi più euro-scettici ci sia più approvazione e un maggiore attivismo nell'accogliere le iniziative da parte della Cina; mentre i Paesi meno attivi sono quelli che hanno maggiore fiducia nell'Unione Europea¹⁶⁰.

Un dato altresì preoccupante è come l'influenza cinese in questi paesi in via di sviluppo sia quasi consolidata. In seguito ad una serie di investimenti infrastrutturali e ai risultati da questi prodotti, alcuni dei Paesi dell'Europa Meridionale e Orientale, hanno pubblicamente apprezzato ed enfatizzato le politiche cinesi, soprattutto quelle inerenti alla *BRI*. Per esempio, durante il Forum sulla *BRI* a Pechino nel maggio del 2017, il primo ministro greco Alex Tsipras ha ribadito la centralità della Grecia nella *Belt and Road Initiative*.¹⁶¹

¹⁵⁹ T. Benner, J. Gaspers, M. Ohlberg, L. Progetti, K. Shi-Kupfer, *Authoritarian Advance Responding to China's Growing Political Influence in Europe*, Merics, Febbraio 2018, pp. 15-16

¹⁶⁰ Santos J.C.D. et al., *The New Eurasian Land Bridge: elements to think geopolitics and China-Europe cooperation*, in *The Overarching Issues of the European Space*, pp. 165-177 (2021)

¹⁶¹ Bennet T., *Authoritarian Advance Responding ...*, Merics, Febbraio 2018, p. 17, op. cit.

La Cina, d'altro canto, ha i suoi strumenti e ben collaudati per ottenere la fiducia, ma potremmo dire anche la fedeltà da parte dei Paesi dell'Europa interessati. Non si parla solo degli investimenti infrastrutturali, che di sicuro sono un metodo altamente efficace perché gli stati a cui sono destinati elargiscano il loro consenso al Paese. Si parla anche di azioni politiche e mediatiche che la Cina rivolge a quei paesi che potrebbero discostarsi da alcune ideologie e politiche del governo cinese o che compiano azioni che potrebbero ledere la fiducia di quest'ultimo.

Un esempio lampante potrebbe essere la tecnica del “*political freezer*” che la Cina ha messo in atto nei momenti in cui i governi europei hanno sollevato dei dubbi sui diritti umani o altri argomenti sensibili al governo. Si tratta di una politica di “congelamento” delle relazioni bilaterali tra il governo cinese e quello dei Paesi in questione, che vengono esclusi dalle opportunità di investimento o altre collaborazioni economiche, perfino dagli scambi diplomatici. Il caso più eclatante a livello europeo è quello della Norvegia, che dopo aver assegnato il premio Nobel per la pace a Liu Xiao Bo¹⁶² nel 2010, la Cina aveva totalmente congelato tutti i legami politici con il paese scandinavo. L'allora primo ministro norvegese Erna Solberg aveva dovuto indietreggiare sulle questioni a favore del caso di Liu Xiao Bo, per evitare ulteriori problemi ai negoziati di libero scambio con la Cina.

Altri casi simili sono avvenuti a seguito della visita in alcuni Paesi europei del Dalai Lama, in cui la Cina aveva congelato i rapporti con i governi ospitanti. Tra gli esempi abbiamo la Repubblica Ceca, la Slovacchia, ma anche Paesi con un'economia più avanzata come il Regno Unito o, addirittura, le istituzioni stesse dell'Unione Europea che sono state vittime di tale raffreddamento politico¹⁶³.

¹⁶² Scrittore e critico letterario cinese. Attivista dei diritti umani, nel 1989 prese parte alla protesta di Piazza Tiananmen. Incarcerato per tre volte, nel 2008 è stato il promotore di Carta08, appello a una riforma democratica del sistema politico cinese sottoscritto da circa 300 personalità. Nuovamente arrestato a fine 2008, condannato a 11 anni di reclusione, nel gennaio 2010 è stato insignito del premio Nobel per la pace, scelta aspramente riprovata dal governo cinese. Gravemente malato, il dissidente è stato scarcerato nel giugno 2017. Descrizione del sito della Treccani, rintracciabile al link <https://www.treccani.it/enciclopedia/liu-xiaobo>

¹⁶³ Benner T. et al., *Authoritarian Advance Responding...*, Merics, Febbraio 2018, pp. 14-22, op. cit.

Anche i media internazionali europei sono soggetti alla sfera di influenza cinese. Il governo cinese si avvale di inserti a pagamento nei principali quotidiani europei, con lo scopo non solo di promuovere l'opinione e il punto di vista ufficiale della Cina, ma anche quello di creare una dipendenza finanziaria in modo da poter attuare una leva politica e, quindi, avere un impatto sui contenuti. Esistono anche casi di acquisizioni di alcuni media europei in crisi finanziaria, che alcuni investitori cinesi hanno acquistato con lo scopo di inserire più contenuti che siano a favore della Nazione. L'obiettivo velato della Cina riguardo le collaborazioni mediatiche è quello di ridurre le critiche sul paese all'interno dei media occidentali. Tecniche analoghe sono state applicate, per esempio, anche negli studi cinematografici, nei contesti accademici e nelle università europee in modo da influenzare i contenuti da questi trattati ed utilizzarli per diffondere una percezione diversa della Cina e dei suoi principali problemi.¹⁶⁴

Le maggiori preoccupazioni dell'Europa e dei vari attori che ne fanno parte pendono più sul lato politico della questione, con il timore che l'attività economica cinese in Europa possa avere una rilevante influenza su quei paesi considerati come la parte "debole" del continente e, come risultato, il conseguente impatto sulla coesione dell'Unione Europea.¹⁶⁵

È anche vero che, a causa di una distribuzione non uniforme delle risorse mondiali, molti Paesi hanno instaurato una forte dipendenza dall'estero per soddisfare le proprie esigenze energetiche, con conseguenti cause di tipo geopolitico e di dispute commerciali. Per tale ragione, diventa necessario sviluppare corridoi energetici, sia via mare sia via terra e agevolare, quindi, la connettività tra le nazioni, senza però trascurare la sostenibilità ambientale¹⁶⁶.

A tal proposito, è importante precisare che lungo i corridoi della BRI, tra i Paesi dell'Unione Europea aderenti, la maggior parte di questi sono caratterizzati da una forte dipendenza energetica estera, alcuni dei quali con indicatori che arrivano all'80%¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Benner T., *Authoritarian Advance Responding...*, Merics, Febbraio 2018, pp. 23-27, op. cit.

¹⁶⁵ Tsimonis K. et al., "A synergy of Failures...", in *Journal of Current Chinese Affairs*, op. cit.

¹⁶⁶ Ettore Bompard, Giulia Crespi, "La dimensione energetica delle Nuove Vie della Seta", 2019, in *ORIZZONTE CINA*, VOL. 10, N. 3

¹⁶⁷ Idem

Quindi, alla luce di quanto affermato, se esaminassimo nel dettaglio le varie strategie economiche e politiche che la Cina sta adottando per accaparrarsi consenso in Europa, un ulteriore timore dell'Unione Europea è che tali strategie vengano utilizzate anche per influenzare le decisioni inerenti alla salvaguardia dell'ambiente, non rispettando gli standard e le politiche europee a riguardo che sono già ben delineate¹⁶⁸.

Se da un lato i Paesi europei partecipanti all'iniziativa stanno tendendo di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite per il 2030, dall'altro lato, essendo molti di loro paesi in via di sviluppo, stanno affrontando diverse contraddizioni che riguardano principalmente la scelta tra uno sviluppo economico e il garantire una protezione ecologica.

L'Unione Europea è considerata leader nella Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici. Particolarmente importante è stato il suo contributo nei negoziati relativi all'attuazione del Protocollo di Kyoto, anche se non sempre sono stati raggiunti i risultati desiderati. La sua ambiziosa posizione riguardo ai cambiamenti climatici è stata al centro di numerosi dibattiti nel corso dei vari incontri sulla salvaguardia ambientale. Per tale motivo, dati gli enormi sforzi che l'Unione Europea ha dovuto affrontare per quanto riguarda le misure attenuanti per il cambiamento climatico relative, soprattutto, alle emissioni di CO₂, le preoccupazioni che con i nuovi trattati con la Cina nel piano della *Belt and Road Initiative* si potrebbero incontrare ulteriori ostacoli sono sempre più forti¹⁶⁹.

Progetto importante è anche quello del *Green Deal* europeo, in cui l'Unione Europea ha obiettivi ben chiari sulla protezione ambientale e sulle misure attenuanti al cambiamento climatico. Sul sito ufficiale della Commissione Europea, nella sezione dedicata all'iniziativa, viene chiaramente espressa tale volontà: «*We want to preserve our climate ambition by avoiding that efforts by our industry to cut emissions are undermined by unfair competition from abroad*»¹⁷⁰.

¹⁶⁸ Fernando Ascensao et al. "Environmental Challenge for...", in Springer Nature, op. cit.

¹⁶⁹ Lisanne Groen, "On the Road to Paris: How Can the EU Avoid Failure at the UN Climate Change Conference (COP21?)" IAI (Istituto Affari Internazionali), 2015

¹⁷⁰ Sito ufficiale della Commissione Europea, rintracciabile al link https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en

Tornando ai timori che l'Europa cova nei confronti degli investimenti cinesi, un dato altresì importante da non sottovalutare riguarda la trasparenza con cui tali accordi vengono fatti. Molti critici europei sostengono che l'*OBOR (One Belt and One Road)*, non sia proprio trasparente nella delineazione dei progetti. La Cina, infatti, richiede che le opere infrastrutturali finanziate da capitale cinese, siano realizzate proprio da imprese cinesi (come nel caso della ferrovia ad alta velocità ungherese-serba o del Terminal II del Pireo)¹⁷¹.

Per poter meglio capire se tali preoccupazioni che riguardano la *Belt and Road Initiative* siano fondate, bisognerebbe fare degli studi più approfonditi, per mettere in luce quali contesti e quali progetti sono stati soggetti a queste dinamiche. Il prossimo paragrafo si concentra sulle strutture politiche e decisionali a monte dei progetti infrastrutturali finanziati dalla Cina nel contesto *BRI* all'interno dell'area balcanica.

2.2 La politica locale dei Paesi Balcani e i progetti infrastrutturali della BRI

Nonostante il governo cinese non abbia mai dichiarato la *Belt and Road Initiative* come un progetto di natura politica, bisogna comunque portare l'attenzione ai problemi politici interni in cui l'iniziativa opera. La regione dei Balcani, soprattutto quelli occidentali è uno di questi casi.

Se facessimo un riepilogo storico, potrebbe risultare più semplice comprendere la natura della politica interna degli Stati all'interno della regione balcanica. Non solo, risulta più comprensibile anche dare una voce alle dinamiche geopolitiche che nel corso degli anni hanno distinto la regione dal resto del continente.

La regione dei Balcani presenta uno scenario politico molto complesso. Essa è, infatti, reduce da una forte lotta interna a livello territoriale. La prima fonte di instabilità è da ricercare nella disgregazione dell'ex Jugoslavia, che per anni ha segnato un confine geografico e politico nella regione, presentando delle falle sistemiche di una certa portata

¹⁷¹ Nicola Casarini, "Is Europe to Benefit from China's Belt and Road Initiative?", IAI (Istituto Affari Internazionali), 2015

che hanno contribuito alla sua caduta nei primi anni Novanta. Tuttavia, dopo tale disgregazione, le cose non sono molto migliorate, perché le varie Nazioni hanno subito ulteriori conflitti interni con effetti di migrazioni e crisi umanitarie e di sicurezza. In questo contesto l'Europa non è riuscita ad intervenire saldamente e in alcune situazioni sono dovuti intervenire gli Stati Uniti e la NATO. Negli ultimi decenni altri attori come la Russia e la Turchia si sono re-inseriti nel contesto, determinando un campo d'azione molto vario e con non poche difficoltà¹⁷².

Sono anni per l'Europa molto difficili a livello di politica comunitaria, in cui si hanno diverse circostanze che portano le priorità dell'Unione Europea ad altre questioni. In seguito alla crisi economica avvenuta nel 2008, si assiste ad un crescendo di questioni politiche: abbiamo la *Brexit*, la crisi dei migranti e lo scoppio della Pandemia da Covid-19, che fanno allontanare l'Europa dalle attenzioni che aveva rivolto al versante sud-orientale del continente. Nello stesso periodo anche la Cina ha approfittato che l'Unione Europea e gli Stati Uniti abbassassero la guardia per introdursi nella regione, riconoscendo in essa un grosso potenziale economico e geostrategico¹⁷³. Il suo ingresso nei Balcani è stato di sicuro agevolato dalla debolezza politica interna e dal desiderio dei Paesi ospitanti di uno sviluppo economico più veloce, nonché dalla necessità di risorse che a livello geografico sono carenti. I Balcani, infatti, sono considerati come una regione ancora economicamente arretrata, le cui istituzioni sono sottosviluppate e soffrono della mancanza di modernizzazione delle infrastrutture¹⁷⁴.

Nel marzo del 2017, Federica Mogherina, capo della politica estera dell'Unione Europea, ha definito i Balcani come una “scacchiera dove si può giocare la grande partita del potere”. Tra tutti la Serbia è quella che si inserisce meglio nel contesto, perché la sua

¹⁷² Colney H.A. et al., China's “Hub-and-Spoke” Strategy in the Balkans, in Center for Strategic and International Studies, (2020), p. 3

¹⁷³ Idem, p. 4

¹⁷⁴ M. Holzner, M. Schwarzappel, Infrastructure Investment in the Western Balkans: A First Analysis, in European Investment Bank, (2018), p. 6

politica estera si appoggia su 4 grandi potenze: l'UE come priorità, la Russia, gli Stati Uniti e, l'ultima arrivata, la Cina¹⁷⁵.

Quindi, lo scenario su cui la Cina ha scelto di muoversi per ampliare la sua iniziativa, presenta delle dinamiche politiche interne da non sottovalutare, che potrebbero severamente compromettere l'inclinazione del progetto. Infatti, le crisi politiche o i cambiamenti di regime potrebbero modificare il contesto economico in diverse dinamiche, in quanto la politica potrebbe intervenire all'interno delle attività economiche, alterandone le tempistiche e le motivazioni¹⁷⁶. Ragione per cui, spesso l'Unione Europea, così come la Comunità Europea hanno tardato, se non addirittura rifiutato, l'intenzione di investire in alcuni progetti allo scopo di sviluppare le infrastrutture.

Partendo dalla precedente premessa, risulta comprensibile che il progetto della *Belt and Road Initiative*, nonché la *16+1 Platform*, nei Balcani abbiano riscosso così tanto successo, accaparrandosi numerosi consensi in tutti i Paesi (escluso il Kosovo per ragioni meramente politiche e ideologiche). Basti pensare che i corridoi economici che si sono sviluppati lungo la regione, inclusi quei progetti che non hanno ancora visto un'attuazione, sono stati denominati come "*Balkan Silk Road*"¹⁷⁷.

Casi esemplari sono il porto del Pireo e l'autostrada Ungheria-Serbia, i cui investimenti per il miglioramento delle infrastrutture sono per la percentuale maggiore da parte dello Stato cinese. Il primo caso in questione presenta addirittura il 67% degli investimenti da parte della Cina. Il valore dell'acquisto è di 419.7 milioni di dollari e la Cina ha reso il Pireo il secondo porto più grande del Mediterraneo. Mentre la ferrovia Budapest-Belgrado è non solo il progetto più importante in Serbia, ma addirittura in tutta Europa¹⁷⁸. Eventi simili hanno suscitato tanto scalpore nella parte occidentale del globo, con la minaccia per l'Europa di subire delle conseguenze sulla solidità collettiva dell'Unione

¹⁷⁵ Wilczewska M. et al, Adaptation of Polish Region to the Challenges and Opportunity of the Belt and Road Initiative, in International Society of Manufacturing, Service and Management Engineering, VOL. 14, N. 1 (2022) pp.125-142

¹⁷⁶ Tianping K., "The Belt and Road Initiative: Progress and Challenges", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrade (2017), pp. 31-44

¹⁷⁷ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 4, op. cit.

¹⁷⁸ Drienikova K. et al., "Impact of Chinese Position and BRI Projects in the Western Balkans on the EU Agenda in the Region", in 20th International Joint Conference, (2020), p. 49

Europea¹⁷⁹. Un altro importante progetto con un grosso capitale di investimenti è l'autostrada della città di Bar, in Montenegro, che raggiunge Belgrado. Esistono anche grandi progetti di investimento che non si limitano al settore delle infrastrutture di trasporto, ma che si spingono verso quello energetico come le centrali elettriche a carbone, tra le più importanti quella di Stanari in Bosnia Erzegovina e quella di Kostolac, ancora in Serbia¹⁸⁰.

Secondo uno studio di Castrillo-Kerrigan, in tutta la regione PECO, quindi tutti i paesi dell'Europa sud-orientale, i quali fanno anche parte della *16+1 Platform*, la regione Balcanica è quella che ha ricevuto la maggior parte degli investimenti. In termini di percentuale si parla del 43,08% di tutti gli investimenti e con una somma pari a 10,11 miliardi di dollari (dati recenti risalenti al 2022). L'autore, ma anche gran parte di altra letteratura esistente, spiega la ragione di tale focus di investimenti riferendosi al fatto che si tratta di economie poco sviluppate, il cui bisogno di capitale di investimento è molto alto. Di comune opinione è, inoltre, la questione che molti dei Paesi della regione non sono membri dell'Unione Europea e, quindi, non hanno accesso a fonti di finanziamento a basso costo, ritenendo gli investimenti esteri una buona alternativa di sviluppo¹⁸¹.

I finanziamenti cinesi, quindi, sono più significativi nella regione dei Balcani occidentali, in quanto i Paesi in questione hanno meno accesso alle sovvenzioni dell'Unione Europea, ma hanno anche una forte necessità di modernizzare e sviluppare le infrastrutture. Questo è soprattutto una conseguenza delle misure di preadesione alla collettività europea, la quale richiede degli standard a livello di infrastrutture per concedere l'accesso ai nuovi membri. Tuttavia, i Paesi dei Balcani sono anche stati introdotti nella rete transeuropea, il cui Processo di Berlino sostiene le economie della regione accompagnandole nel loro percorso di adesione all'Unione Europea¹⁸².

¹⁷⁹Drahokoupil J., Chinese investments in Europe: Corporate strategies and labor relations, ETUI aisbl, Brussel, (2017) p. 245

¹⁸⁰ Drienikova K. et al., Impact of Chinese Position...in 20th International Joint Conference, (2020), p. 50, op. cit.

¹⁸¹ Castrillo-Kerrigan D., China-CEE Relations in New Era: The Drivers behind the Development of the Platform for Regional Cooperation 16+1, in *Revista CS*, N. 37, pp. 63-84 (2022)
<https://doi.org/10.18046/recs.i37.5227>

¹⁸² Grubler J. et al, Economic Policy Implications of the Belt and Road Initiative for CESEE and Austria, in *WIIW*, N. 23 (2018)

I Balcani sono anche una buona offerta a livello geografico per la Cina. Infatti, nonostante non siano situati sulla direttrice principale del corridoio economico euroasiatico, i loro territori possono comunque avere un ruolo determinante per una connessione secondaria. Per usare ancora due esempi già citati, l'autostrada Ungheria-Serbia è uno snodo importante che si collega velocemente al porto del Pireo. Stesso discorso per i sei Paesi dei Balcani occidentali, che hanno ricevuto un ingente ammontare di investimenti pari a 2,4 miliardi di dollari e un'ulteriore somma di 6,8 miliardi di dollari in prestiti per la costruzione di sistemi logistici e l'ammodernamento delle infrastrutture¹⁸³.

Quindi, per i Balcani, soprattutto quelli occidentali, la posizione geografica è il focus principale dell'attrattiva per gli investimenti da parte della Cina. Essi presentano un territorio molto vasto nonché diversificato. La rilevanza strategica è data dalla prossimità di aree geografiche che comprendono anche altri Paesi. Si parla più strettamente delle vie navigabili, che sono la punta di diamante della regione: il Danubio, il Mar Adriatico, il Mar Mediterraneo e il Bosforo. Sono tutte posizioni geografiche in condivisione con altri Stati, da cui scaturiscono anche una serie di relazioni economiche e politiche, nonché decisionali, che è anche uno dei motivi principali per cui la Cina punta alla regione¹⁸⁴.

Per citare altri esempi, in Serbia sono in corso di discussione almeno sei progetti riguardanti le infrastrutture, su diversi ambiti dei trasporti, che dimostrano l'ampio interesse da parte della Cina nel Paese. Ci sono anche coinvolgimenti di imprese cinesi in più di un progetto autostradale e ferroviario in Macedonia e Montenegro. Ancora il porto del Pireo in Grecia che si collega bene all'Ungheria, utilizzando una linea ferroviaria che attraversa anche la Macedonia e la Serbia¹⁸⁵.

Gli investimenti nelle infrastrutture, nell'arco di pochi anni, potrebbero effettivamente contribuire ad una crescita economica in larga scala, i cui effetti potrebbero accrescere il PIL di ogni Paese. Tra gli effetti ci potrebbero essere la riduzione dei costi e dei tempi di

¹⁸³ Santos J.C.D. et al., *The New Eurasian Land Bridge...*, in *The Overarching Issues of the European Space*, pp. 165-177 (2021), op. cit.

¹⁸⁴ Karanovic S., "The New Silk Road and the Regional Cooperation of the Western Balkans", in *Initiative for the "New Silk Road" - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 401-412

¹⁸⁵ Song L., Pavlicevic D., *China's Multilayered Multilateralism: A Case Study of China and Central and Eastern Europe Cooperation Framework*, in *Chinese Political Science Reviews*, Vol. 1, N. 1, (2016)

trasporto, sia per quanto riguarda le merci che vengono esportate e importate, ma anche per le aziende locali che si impegnano nel commercio internazionale, dando, quindi, spazio alla crescita economica in generale¹⁸⁶.

L'opinione pubblica, però, ha nel tempo sollevato diversi timori per quanto riguarda gli investimenti cinesi. Tra questi si hanno le discussioni sulla sostenibilità del debito, il potenziale aumento della corruzione, l'influenza politica derivante dalla dipendenza finanziaria e il timore che gli appaltatori, i fornitori, i materiali e i lavoratori locali non vengano coinvolti nella realizzazione del progetto, nonché il timore di cause ambientali irreversibili¹⁸⁷.

Per fare un esame più approfondito, bisogna fare chiarezza anche sulle modalità di immissione degli investimenti e delle condizioni contrattuali che avvengono nella regione da parte della Cina. In particolare, è stato individuato un comune *modus operandi* che si rifà principalmente ad accordi bilaterali tra Cina e Stato ospitante, senza tenere in considerazione altri livelli istituzionali che prediligono standard già ben discussi e avviati. La pianificazione dei progetti è spesso stata introdotta delimitando nuove regole e norme concordate che si discostano dalla legislazione generale del Paese ospitante, rendendo l'attuazione del progetto più semplice e con meno vincoli¹⁸⁸. In aggiunta, alcuni dei progetti infrastrutturali in alcuni dei Paesi nei Balcani sono stati concordati tramite accordi bilaterali, evitando così la fase delle gare di appalto pubbliche¹⁸⁹. Una ricerca del *Center of Strategic and International Studies* ha individuato all'incirca 102 attività economiche all'interno della regione balcanica occidentale tra gennaio 2012 e gennaio 2020, alcune delle quali sono state ancora solo annunciate. Il valore totale di investimento e finanziamento di queste attività ammonta a 17.9 miliardi di dollari. Solo il 15% di questi casi è stato sottoposto ad una gara d'appalto¹⁹⁰. Sono dati da attenzionare in maniera più rigorosa, perché l'evitamento di una gara d'appalto, risulta essere una dinamica difficile

¹⁸⁶ Grubler J. et al, *Economic Policy Implications...*, in WIIW, N. 23 (2018), op. cit.

¹⁸⁷ Idem

¹⁸⁸ Rogeljia I., *Concrete and Coal: China's infrastructural assemblages in the Balkans*, in ELSEVIER, *Political Geography*, VOL. 81, (2020) p. 4

¹⁸⁹ Idem

¹⁹⁰ Colney H.A. et al., *China's "Hub-and-Spoke" ...*, in *Center for Strategic and International Studies*, (2020), p. 12, op. cit.

da sostenere a posteriori nel caso scaturissero problemi legati alla natura tecnica. Non solo, le probabilità che un progetto possa essere soggetto ad azioni illecite o poco chiare aumentano notevolmente, lasciando poco spazio ad interventi celeri ed efficienti.

Tuttavia, questo modo di agire a lungo termine non è molto sostenibile, perché, secondo diverse fonti, l'operato a livello bilaterale potrebbe incontrare l'opposizione delle istituzioni già presenti. Infatti, il processo della *Belt and Road Initiative* è difficile da attuare senza la presenza netta di intoppi. Si trova ad agire in un campo in cui sono coinvolti diversi decisori e attori a diversi livelli. Si aggiungono anche diversi livelli di coordinamento, come quello tra il governo centrale e quello locale, il coordinamento tra i diversi ministeri, la collaborazione tra governo e imprese, nonché il coordinamento con imprese e associazioni non governative e la società civile locale¹⁹¹.

Il contesto normativo è, quindi, molto importante laddove si vogliono evitare controversie di qualsiasi tipo. Quello che principalmente differisce negli investimenti esteri tra i Paesi membri dell'UE e quelli extra-UE, è la reperibilità di fondi a disposizione. Di sicuro, i Paesi più sviluppati non soffrono la mancanza di investimenti cinesi nel conseguire il loro sviluppo interno. Per quanto riguarda, invece, i Paesi in via di sviluppo, la loro flessibilità normativa diventa terreno fertile per gli appaltatori esteri, soprattutto nei settori dell'energia e dei trasporti. La Cina, infatti, per i Balcani costituisce una buona opportunità di sviluppo perché questa risponde alle esigenze politiche ed economiche degli stati ospitanti¹⁹².

Per la Cina, invece, i Balcani sono un ottimo trampolino di lancio. Si tratta di un lavoro propedeutico, data la loro inesperienza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture in Europa. I Paesi dei Balcani, infatti, presentano progetti infrastrutturali che rispecchiano in qualche misura gli standard europei, ma nella delineazione dei progetti sono più flessibili nell'ambito delle normative, rendendo il terreno più malleabile e, quindi, più penetrabile per la Cina¹⁹³.

¹⁹¹ Tianping K., "The Belt and Road Initiative...", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 31-44, op. cit.

¹⁹² Rogeljia I., Concrete and Coal..., in Political Geography, (2020) p. 5, op. cit.

¹⁹³ Idem

Dietro a questo quadro normativo poco trasparente si celano delle ambiguità che l'Unione Europea tenta da decenni di eliminare. Tra le varie sconessioni, la corruzione è uno dei problemi più rilevanti nel contesto. Questo è anche il risultato delle fonti di finanziamento. Infatti, gli investimenti nella regione sono principalmente erogati dalla *Export-Import Bank of China* e dalla *China Development Bank*, le quali non sono soggette agli stessi standard di trasparenza, di cui, invece, le banche europee e quelle occidentali sono all'avanguardia. La preoccupazione primaria connessa al quadro dei finanziamenti bancari, quindi, è rivolta al rischio che questo tipo di sistema possa far accrescere la corruzione, che è già ben radicata all'interno dei quadri politici nei Balcani¹⁹⁴. Si stimano, infatti, pagamenti irregolari e informali per assicurarsi i contratti, con una percentuale che va dal 5% ad addirittura il 20% spesa in tangenti. Sono stati rilevati diversi casi di irregolarità nella messa in atto di alcuni progetti, come nel caso del Montenegro, nella selezione degli appalti in Serbia e addirittura l'incriminazione di un primo ministro in Macedonia del Nord.¹⁹⁵ Non solo, per i Paesi ospitanti, accogliere gli investimenti cinesi ha come conseguenza la questione di accettare anche l'influenza politica della Cina, che è il dato che più preoccupa l'Europa. Come nel caso del Porto del Pireo in Grecia che potrebbe essere considerata una risposta o una provocazione alle continue restrizioni che l'Unione Europea ha applicato al Paese¹⁹⁶.

Tutte queste sono preoccupazioni più che realizzabili: in quanto imprese statali, alcune di quelle che decidono di investire in infrastrutture di trasporto, ai loro vertici vi sono cariche scelte direttamente dal Partito Comunista Cinese e che, quindi, fanno da tramite al Comitato Permanente del Politburo¹⁹⁷.

Maggiore attenzione, però, va posta alla politica locale che, secondo fonti differenti, è stata spesso delineata come lasciva nei confronti degli Stati che hanno avanzato interessi economici nei confronti dei loro Paesi. Infatti, se da un lato è vero che le imprese cinesi siano carenti di tecnologie e conoscenze legali, soprattutto per quanto riguarda la parte

¹⁹⁴ Colney H.A. et al., China's "Hub-and-Spoke" ..., in Center for Strategic and International Studies, (2020), p. 4, op. cit.

¹⁹⁵ Rogeljia I., Concrete and Coal..., in Political Geography, (2020) p. 6, op. cit.

¹⁹⁶ Duchatel M., Duplaix A.S., Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe, in European Council on Foreign Relations (2018), p. 16

¹⁹⁷ Idem, p. 18

della salvaguardia ambientale dei Paesi a cui sono destinati i loro investimenti; dall'altro lato assistiamo alla complicità da parte delle élite locali che pur di accaparrarsi gli investimenti esteri tralasciano l'applicazione dei quadri normativi inerenti alla sostenibilità. Da non trascurare è anche l'Unione Europea che non utilizza sistemi di screening validi per la valutazione dei progetti infrastrutturali derivanti dagli investimenti esteri¹⁹⁸.

Nella letteratura esaminata, si riscontra un particolare dato: molto spesso la Cina sottovaluta le ragioni per cui gli stessi progetti a cui ha deciso di dotare degli investimenti, sono gli stessi che l'Unione Europea ha deciso di non finanziare. Il motivo deriva sicuramente dalla fattibilità del progetto e dalla questione che questo, una volta messo in atto, non rispetti gli standard di sostenibilità economica, ambientale e sociale. Il risultato è molto spesso causa di un abbassamento degli standard ambientali e di governance nella regione. I Paesi ospitanti possono trarne due rischi: trovare degli ostacoli nel processo di integrazione all'Unione Europea; oppure quello di dover rimediare a posteriori alle falle tecniche che potrebbero derivarne, con l'ulteriore rischio di aggravare la spesa destinata all'infrastruttura¹⁹⁹.

Il problema del lassismo da parte della politica locale si è presentato in diverse occasioni e in diversi contesti e questo ci fa capire che gli accordi bilaterali nell'ambito dei progetti devono in maniera rigorosa essere sottoposti a sistemi di valutazione più profondi e più efficaci.

Nel caso dell'azienda COSCO nel Porto del Pireo, per esempio, i precedenti accordi avvenuti allo scoppio della crisi economica del 2008 hanno messo la Cina nelle condizioni di non saper (e voler) adattarsi alle richieste operative più regolamentate, reattive e trasparenti richieste dal governo successivo in carica nel 2016²⁰⁰.

¹⁹⁸ Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in *Journal of Current Chinese Affairs*, pp. 172-179, op. cit.

¹⁹⁹ Colney H.A. et al., China's "Hub-and-Spoke" ..., in *Center for Strategic and International Studies*, (2020), p. 10, op. cit.

²⁰⁰ Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020), pp. 172-179, op. cit.

La Bosnia Erzegovina è forse il Paese dei Balcani a cui sono destinati meno progetti e meno investimenti da parte della Cina nel contesto *BRI*²⁰¹. Sfortunatamente la Bosnia non è localizzata su un territorio di trasporto prioritario per la Cina, per cui gli investimenti che vengono proposti in territorio bosniaco non hanno la stessa portata di quelli svolti negli altri Paesi²⁰². Le società cinesi, infatti, non hanno effettuato acquisizioni vere e proprie, ma le loro attività sono spesso indirizzate a prestiti agevolati e progetti infrastrutturali in collaborazione con altre istituzioni finanziarie, che si concentrano principalmente nel settore dell'energia e della costruzione di strade. Questa leggera resistenza agli investimenti cinesi è da delegare alla complessa politica interna della Bosnia Erzegovina, la cui Federazione si muove su molti livelli gerarchici

tanto che le decisioni a livello politico per quanto riguarda l'economia diventano ostici da delineare²⁰³.

Nonostante, però, queste piccole difficoltà che lo Stato incontra a livello politico, la presenza della Cina nel suo territorio non si può considerare assente. Si hanno, infatti, notevoli scambi commerciali tra le due Nazioni, anche se con il solito livello di asimmetria che caratterizza gli scambi tra la Cina e i Paesi dei Balcani, quelli occidentali in particolare. Per quanto riguarda i progetti in cui la Cina è coinvolta, ne abbiamo uno che opera nel settore dell'energia termica e un altro sulla costruzione di un'autostrada²⁰⁴.

Alla Cina, nell'ambito della *BRI* in territorio bosniaco si può attribuire la costruzione dell'autostrada Prijedor-Banja Luka, in cui una società cinese dovrebbe costruire e gestire l'autostrada, per poi trasferirla dopo trent'anni al governo bosniaco. Tuttavia, se le entrate generate dall'utilizzo dell'autostrada sono inferiori da quelle garantite dalla Bosnia, la differenza dei costi sarà onere della Repubblica di Srpska. Da notare che anche in questo

²⁰¹ Bastian J., *The potential of growth...*, in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 25, op. cit.

²⁰² Ivanic M., Savovic A., *Belt and Road Initiative and Bosnia and Herzegovina*, in China-CEE Institute, N. 29, (2020)

²⁰³ Bastian J., *The potential of growth...*, in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 25, op. cit.

²⁰⁴ Idem

caso abbiamo il primo intoppo politico e legislativo, poiché questo tipo di accordi non seguono le normative dichiarate dall'Unione Europea²⁰⁵.

Un altro caso che vale la pena elencare è la costruzione dell'autostrada Kicevo-Ohrid, in territorio macedone. Nel 2013, il governo della Macedonia del Nord e la China Export-Import Bank, firmano un accordo per un grosso investimento destinato all'autostrada in questione²⁰⁶. Il contratto ammontava a circa 373 milioni di euro, il quale prevedeva anche la costruzione del tratto di strada da Skopje a Stip. Il progetto è stato finanziato per l'85% dalla *Exim Bank* e doveva essere eseguito dall'azienda Sinohydro. La Sinohydro, per precedenti avvenimenti di natura fraudolenta era stata esclusa dalla Banca Mondiale, ed è stata selezionata dal governo macedone senza una vera e propria selezione pubblica²⁰⁷. Anche qui abbiamo un caso di accordo bilaterale, che non cita in giudizio la parte pubblica e la Cina si aggiudica il progetto senza nessuna gara d'appalto²⁰⁸.

Questo caso, si potrebbe considerare un po' particolare rispetto agli altri, perché i primi problemi a livello ambientale che si sono riscontrati nell'attuazione del progetto sono stati sollevati principalmente dall'UNESCO, che nel 2016, preoccupato per il patrimonio naturale e culturale della regione dell'Ohrid, dichiara l'assenza di una valutazione ambientale strategica. Nonostante nel 2018 la valutazione è stata intrapresa dal nuovo governo della Macedonia del Nord, nel 2019 la regione viene inserita nella lista del patrimonio culturale a rischio di estinzione dell'UNESCO.

Quello della Macedonia è un caso particolare perché già dopo qualche tempo dall'avvio del progetto si è assistito alle prime falle tecniche. Nel 2018, il ministro dei trasporti macedone, Gjorgji Sugareski, ha annunciato che tale disastro era frutto di una cattiva pianificazione preliminare, sebbene la minaccia di erosione, tipica delle strade macedoni, fosse già ben nota prima che il progetto venisse avviato. Per tali questioni tecniche, il governo decide di interrompere i lavori nel 2017, in quanto i costi totali erano aumentati

²⁰⁵ Ivanic M., Savovic A., Belt and Road Initiative..., in China-CEE Institute, (2020), op. cit.

²⁰⁶ Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in Journal of Current Chinese Affairs, (2020), p. 185, op. cit.

²⁰⁷ Drienikova K. et al., "Impact of Chinese Position...", in 20th International Joint Conference, (2020), p. 52, op. cit.

²⁰⁸ Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in Journal of Current Chinese Affairs, (2020), p. 185, op. cit.

notevolmente. Inoltre, questa è solo la punta dell'iceberg di questo progetto. Altre irregolarità fanno riferimento alle espropriazioni dei terreni e allo scandalo scoperto tramite le intercettazioni telefoniche che incriminano il primo ministro e il suo partito VMRO-DPMNE, con l'accusa di corruzione con accordi esteri e l'aggravante di riciclaggio di denaro e finanziamento illegale²⁰⁹.

Per quanto riguarda il progetto, nel 2018 il nuovo governo ha firmato un terzo accordo con la società cinese Sinohydro, a cui era stato affidato l'appalto, ottenendo un nuovo investimento per continuare i lavori²¹⁰.

Anche la Macedonia del Nord è inserita nel progetto della "Via della Seta Balcanica", quindi altri progetti, oltre a quello già descritto sono stati finanziati dalla Cina. Il Paese, infatti, si pone al centro tra le infrastrutture portuali e altre infrastrutture di trasporto nelle località confinanti. Risulta, quindi, in una posizione centrale, per dare una continuità ai corridoi economici esistenti e in costruzione. Per esempio, la modernizzazione delle ferrovie in Macedonia del Nord è il risultato degli accordi tra Ungheria, Serbia e Cina per il progetto della linea ferroviaria X Budapest-Belgrado²¹¹.

Un altro caso avvenuto nel Montenegro è quello dell'autostrada che collega la città di Bar con Belgrado. Un progetto di grandi dimensioni e soprattutto molto importante, visto che la capitale serba è la più grande città dei Balcani Occidentali. Anche in questo caso, nonostante le valutazioni preventive e gli studi di fattibilità indicassero chiaramente che il progetto non sarebbe stato a sostegno della sostenibilità, soprattutto economica, lo stato cinese e quello montenegrino hanno comunque portato avanti la costruzione. Le conseguenze a prima vista sono sicuramente a livello economico. Il Montenegro è a forte rischio di sofferenza debitoria e di insolvenza del debito²¹².

²⁰⁹ Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020), p. 186, op. cit.

²¹⁰ Idem

²¹¹ Bastian J., The potential of growth..., in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 18, op. cit.

²¹² Doehler A., "How China Challenges the EU in the Western Balkans", *The Diplomat*, (2019), rintracciabile al link <https://thediplomat.com/2019/09/how-china-challenges-the-eu-in-the-western-balkans/>

Un esempio ancora è quello dell'autostrada serbo-ungherese che collega Belgrado a Budapest. Anche qui il governo cinese si è accaparrato l'appalto della costruzione e modernizzazione dell'infrastruttura con un prestito finanziato dalla Export-Import Bank. Il prestito dovrà essere restituito entro 20 anni dall'erogazione con un tasso di interesse che va dal 2 al 2,5%. Il problema fondamentale è che entrambi i governi europei vanno incontro ad un forte rischio debitorio nei confronti della Cina. Il prestito dovrebbe essere restituito con i guadagni percepiti dalla linea ferroviaria in questione e con la rete di ulteriori attività che ne deriveranno una volta avviata l'operatività²¹³.

Anche in questo caso ci troviamo di fronte a delle falle tecniche e politiche. In primo luogo, così come nei precedenti progetti elencati, l'Unione Europa è scettica nei riguardi della trasparenza sugli appalti, anche per l'Ungheria che non fa parte dell'area geografica, ma fa parte degli accordi con i Paesi CEESE e la Cina, nonché della *16+1 Platform*. In secondo luogo, seguendo le regole della banca che ha finanziato il progetto, i finanziamenti possono essere concessi solo se le aziende cinesi sono coinvolte nella costruzione²¹⁴.

Nonostante i problemi iniziali, già dalla gara d'appalto e legati alla poca trasparenza, il governo serbo è intenzionato a portare avanti il progetto e le relazioni bilaterali con la Cina. Si presenta come una prospettiva diversa da quella che offre l'Unione Europea, con le sue continue critiche e regole restrittive, la sua austerità riguardo agli standard dettati per l'integrazione. Dall'altro lato la Cina offre scenari di ripresa economica più veloce, nonché un adattamento alle richieste locali per perseguire tali obiettivi²¹⁵.

Il corridoio Budapest-Belgrado-Skopje-Pireo (BBSP) è uno dei progetti infrastrutturali più importanti dedicati alla Serbia. Questo diventa un ponte per il trasporto delle merci cinesi dai terminal portuali in Grecia ai ricchi mercati dell'Europa Centrale, percorrendo

²¹³ van Pinxteren G., "China's Belt and Road Initiative: nice for China, not for Europe", in Clingendael, Netherlands Institute of International Relations, (2017)

²¹⁴ Idem

²¹⁵ Ibidem

delle traiettorie a doppia direzione e coprendo diverse distanze in un tempo più che dimezzato²¹⁶.

Da non trascurare in questo progetto è la questione che la Serbia, così come la Grecia col porto del Pireo, è un'area molto strategica a cui la Cina sta puntando. Potrebbe diventare un importante snodo del traffico aereo, ferroviario e marittimo. Per tale ragione, la Cina è disposta ad investire nel Paese e a sostenerlo nella sua aspirazione all'Unione Europea²¹⁷.

Anche in questo caso, la politica estera serba si trova di fronte a un bivio: da un lato l'obiettivo dell'integrazione all'Unione Europea; dall'altro il bisogno di investimenti esteri che possano risollevare l'economia del Paese. Tuttavia, non è detto che gli investimenti nell'ambito della *BRI* possano effettivamente contribuire ad una crescita e, soprattutto, non è detto che questi rispettino gli standard legislativi già esistenti²¹⁸.

In Croazia, invece, abbiamo un caso esemplare di una gara d'appalto vinta dalla Cina per un progetto che aveva già ricevuto una proposta di finanziamento da parte della Comunità Europea. La Cina ha ottenuto l'appalto del grande ponte di Peljesac nella parte meridionale della Croazia. La gara d'appalto è stata vinta nel 2018 dalla società cinese *China Road and Bridge Corporation*, in collaborazione con la società croata *Hrvatske Ceste Company*, che delimitava il periodo di costruzione entro 36 mesi. In realtà l'ultima installazione del ponte avverrà solo nel 2021, mentre l'accessibilità attraverso i viadotti e i tunnel saranno completate l'anno successivo²¹⁹. Il costo totale di questo investimento è stimato ad un ammontare di circa 500 milioni di euro²²⁰.

Il progetto del ponte di Peljesac è di natura politica e per i croati è molto importante. La costruzione del ponte è stata da molto tempo un'ambizione della Nazione, in grado di

²¹⁶ Vucic M., European Union integration and the Belt and Road Initiative: A Curious case of Serbia, in ResearchGate, (2020) DOI: <https://doi.org/10.2298/MEDJP2002337V>

²¹⁷ Vucic M., European Union integration..., in ResearchGate, (2020), op. cit.

²¹⁸ Idem

²¹⁹ Baricevic H. et al., Evaluation of the cost-benefit method in the feasibility analysis of the Peljesac Bridge construction, in *Scientif Journal of Maritime Research*, (2022) pp. 265-266

²²⁰ Tomaszewska P., Dahl M., "Implementation of the Belt and Road Initiative in Selected Balkan States", in *Understanding Asia: Political Economic and Socio-Cultural Dimension*, Torun (2020) pp. 69-85

provvedere a delle soluzioni sia di natura geografica che economica²²¹. Il ponte ha lo scopo di collegare la parte a sud del Paese, quella intorno a Dubrovnik, che sta a confine con la Bosnia Erzegovina, al resto del Paese²²². L'ulteriore utilità è di incrementare il traffico e facilitarne gli spostamenti, soprattutto quando lo spostamento via mare è reso difficile dal forte vento che caratterizza quell'area geografica. Inoltre, anche gli scambi economici avvengono con più facilità, dando spazio ad una crescita economica considerevole²²³.

La Comunità Europea aveva concesso il finanziamento all'85% per l'attuazione del progetto, con lo scopo di agevolare la Croazia nella crescita economica e nello sviluppo delle infrastrutture che, come si è già ampiamente discusso, sono importanti per mantenere lo status di membro dell'Unione Europea²²⁴.

Il progetto del Ponte di Peljesac rappresenta una svolta significativa non solo nelle relazioni sino-croate, ma diventa anche un modello di successo per le relazioni tra la Cina e l'Unione Europea. Questo è, infatti, il primo progetto infrastrutturale finanziato dalla Comunità Europea e appaltato ad un'azienda statale cinese, che rappresenta un nuovo modello di cooperazione tra la Cina e l'Unione Europea più preferibile²²⁵.

La Cina stessa ci tiene a precisare che questo progetto è il risultato di una cooperazione trilaterale tra Croazia, Cina ed Unione Europea, ponendosi come pioniere di un modello di cooperazione che potrebbe allargarsi ad altri settori e progetti²²⁶.

²²¹ Baricevic H. et al., Evaluation of the cost-benefit..., in *Scientif Journal of Maritime Research*, (2022) pp. 265-270, op. cit.

²²² Tomaszewska P., Dahl M., "Implementation of the...", in *Understanding Asia: Political Economic and Socio-Cultural Dimension*, Torun (2020) pp. 69-85, op. cit.

²²³ Baricevic H. et al., Evaluation of the cost-benefit...in *Scientific Journal of Maritime Research*, (2022) pp. 265-270, op. cit.

²²⁴ Idem

²²⁵ Bakota I., "Diamond Stage" in *Sino-Croatian Relations*, in *Croatian International Relations Review*, (2020), p. 168

²²⁶ Tomaszewska P., Dahl M., "Implementation of the...", in *Understanding Asia: Political Economic and Socio-Cultural Dimension*, Torun (2020), op. cit. pp. 69-85

Quello con la Croazia è un caso di asimmetria di potere tra due Nazioni che pian piano va a ridursi. Secondo uno studio di Bakota, questa potrebbe essere l'occasione per:

*“Persuading or convincing actions on Croatian part to use its EU membership and CEE “identity” to help mould preferable cooperation model for China’s relations with the European countries.”*²²⁷

Un caso che, però, presenta dinamiche opposte ma di cui vale la pena parlare per il modo in cui la Cina ha deciso di affrontare la questione è quello del cantiere navale di Uljanik. Sempre la Croazia protagonista in questa relazione aveva posto alla Cina la questione se ci fosse un interesse nei confronti del progetto. Il governo croato aveva mosso questa azione, dopo che l'Unione Europea aveva rifiutato di partecipare ai piani di ristrutturazione. Si parla di un episodio sottilmente provocatorio, ma che esprime sicuramente una posizione molto forte. La decisione della Serbia di tirare in ballo una parte terza richiama dinamiche simili in Grecia con il Porto del Pireo, di cui è stato già parlato. Questa volta, però, la Cina ha deciso di non intromettersi in questa situazione molto complessa e soprattutto di natura politica altamente sensibile²²⁸.

2.2.1 Non solo infrastrutture di trasporto

Nella sezione precedente si dà una panoramica di quelli che sono alcuni dei progetti infrastrutturali di trasporto in cui la Cina, nell'ambito della *BRI*, è coinvolta nei Paesi Balcani. Per comprendere meglio, però, la vastità del progetto, bisogna introdurre il settore energetico in cui la Cina, sempre all'interno dei corridoi economici legati all'iniziativa, ha deciso di offrire il suo contributo economico. Dalla letteratura consultata, si notano dinamiche analoghe nella situazione degli appalti poco trasparenti e della poca volontà degli attori coinvolti di prendere in esame la sostenibilità legata ai progetti.

La Serbia, presenta uno scenario di investimenti ampio, per i motivi che sono stati prima delineati. L'impianto di lignite a Kostolac è un altro caso di infrastruttura che presenta delle irregolarità a livello politico e di fattibilità. L'accordo del progetto è stato firmato tra il Governo serbo e la *China Import-Export Bank* e prevede l'ammodernamento della

²²⁷ Bakota I., “Diamond Stage” in..., in *Croatian International Relations Review*, (2020), p. 169, op. cit.

²²⁸ Idem, p. 171

struttura, la costruzione di un sistema di desolfurazione, un bacino di sbarco sul Danubio e la ferrovia adiacente. Anche in questo caso le dinamiche sono state poco trasparenti dovute all'accordo firmato precedentemente nel 2009 tra il governo serbo e quello cinese, secondo cui la Cina è esonerata dagli appalti pubblici. Di base, quindi, non è avvenuta nessuna gara d'appalto, permettendo al governo cinese di accaparrarsi il progetto senza alcuna selezione preventiva²²⁹. I preparativi per il progetto di Kostolac sono stati avviati nel 2015, attuando una procedura accelerata per evitare ogni tipo di opposizione. Nonostante ciò, il progetto, dal suo avvio, è stato contestato per diverse irregolarità, non solo di natura politica, ma anche ambientale. Il progetto in primis non rispetta i limiti di emissioni di carbonio delineati dall'Unione Europea e, inoltre, comporta altri costi ambientali nel territorio circostante²³⁰.

Nel 2017, passo fondamentale è stato quello di mettere in atto un'altra procedura VIA, perché quella precedente non rispettava più gli standard ambientali, comportando al governo serbo l'onere di sostenere ulteriori costi per l'agibilità del progetto. Tuttavia, anche in questa valutazione, non sono riusciti a garantire il rispetto per gli standard nelle emissioni di carbonio e non vengono affrontate le dinamiche sociali scaturite dal progetto, come per esempio la salute dei residenti nel Drmno e i danni alla proprietà²³¹.

Nonostante tutte le dinamiche negative che sono state messe alla luce dalle VIA per questo progetto, il governo serbo sembra intenzionato a portarlo avanti a tutti i costi. Si parla di un alto livello di volontà politica che prescinde le questioni relative alla fattibilità e alla sostenibilità ambientale. Questo perché, attualmente, il Kostolac B3 è considerato il più importante progetto infrastrutturale legato all'energia del Paese ed è vista come una priorità assoluta guidata da un forte programma politico interno. L'unico impegno che, per il momento, la Serbia ha con l'Unione Europea è quello di fornire tutta la documentazione necessaria a riguardo. Un impegno che non denota caratteristiche specifiche e che non valida gli aspetti della sostenibilità ambientale, rendendo il terreno

²²⁹ Tsimonis K. et al., *A Synergy of Failures...*, in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020), p. 180, op. cit.

²³⁰ *Idem*

²³¹ *Ibidem*

molto fertile per future pratiche illecite internazionali, molto vulnerabili e che vadano contro alle norme e alle leggi iniziali²³².

Il progetto della centrale elettrica di Stanari, in Bosnia Erzegovina, è molto importante. Anche in questo caso il capitale cinese ha mosso delle azioni che hanno avuto un grosso impatto ambientale. Queste azioni sono gravi soprattutto perché fatte in un momento in cui l'Unione Europea stava investendo sulla decarbonizzazione. Questa volta gli investimenti cinesi sono coinvolti in un accordo con un privato e non con un'agenzia dello Stato. Le dinamiche raccontate dalla letteratura ci presentano un quadro di favoritismi nei confronti dell'azienda bosniaca, che prima che arrivasse la Cina deteneva la gestione della centrale. Lo Stato aveva sempre dato il suo supporto all'azienda, cambiando anche le leggi nazionali all'occorrenza per favorire un contesto in cui poteva muoversi più liberamente. Ai primi ostacoli riguardo la fattibilità del progetto, infatti, lo stato aveva agevolato l'azienda modificando le leggi e riducendo i costi che questa avrebbe dovuto sostenere. Inoltre, nonostante gli evidenti rischi ambientali a cui il progetto avrebbe condotto, lo Stato aveva ritenuto non necessaria un'ulteriore valutazione di impatto ambientale²³³.

Per quanto riguarda, invece, la centrale a carbone di Tuzla, anche qui abbiamo degli intoppi politici ed economici che il governo bosniaco ha dovuto affrontare. La costruzione di 7 unità della centrale è stata affidata nel 2014 a due compagnie cinesi, la *Group Company Limited* e la *Guangdong Electric Power Design Institute*, selezionate come i due offerenti preferenziali. I progressi, però, sono stati poco significativi a causa di standard ambientali troppo bassi e questioni politiche controverse. L'Unione Europea, infatti, si è opposta a tale progetto proprio a causa dei requisiti ambientali e alla scarsa futura capacità della centrale di generare entrate considerevoli. Inoltre, date le divergenze a livello legislativo con le norme indicate dall'Unione dell'Energia, di cui la Bosnia Erzegovina è membro, l'istituzione ha minacciato il Paese di espulsione²³⁴. Nonostante

²³² Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020) VOL. 48, pp.182-184, op. cit. Ibidem

²³³ Idem

²³⁴ Ivanic M., Savovic A., Belt and Road Initiative and Bosnia and Herzegovina, in *China-CEE Institute*, N. 29, (2020)

tale opposizione da parte delle istituzioni europee, la Bosnia ha portato avanti la volontà di definire il progetto, firmando nel 2016 un accordo con la *Exim Bank* per la costruzione di qualche unità della centrale. L'accordo è stato approfondito durante il vertice del quadro 16+1 tenutosi a Riga lo stesso anno²³⁵.

Il caso in Albania è un altro esempio complesso. Qui la società cinese GeoJade ha rilevato l'attività da parte della società canadese Bankers Petroleum. Un caso che si presenta già con delle peculiarità a livello logistico e che incontra sin da principio una serie di ostacoli politici. Si trova, infatti, a confrontarsi con la resistenza locale e con un'indagine di conformità, dovuta ai danni che le attività di fratturazione idraulica avevano causato in un'area del Paese²³⁶.

Quello di PatosMarinza è il più grande giacimento petrolifero in Europa, per cui si può dedurre la portata e l'importanza dell'investimento fatto dalla Cina nel progetto e l'interesse a voler portare avanti le attività di costruzione²³⁷.

Una volta che la società cinese ha preso in carico il progetto nel 2016 e dopo aver estinto il debito con la Bankers Petroleum, la Cina non era più tenuta a partecipare al processo di mediazione avviato con la vecchia gestione. Tuttavia, dopo ripetute resistenze da parte della popolazione locale, la Cina ha deciso di avviare un secondo processo di conformità²³⁸.

Questo caso si distingue leggermente dagli altri a livello politico. Infatti, il fatto che l'imprenditore cinese abbia acquisito l'attività da un'altra azienda privata e non dallo stato, è stata la ragione per cui la politica locale è potuta intervenire in assenza di accordi bilaterali tra i due governi. Tuttavia, le dinamiche di acquisizione e di informazione si ripetono. Alla società cinese, infatti, mancavano le conoscenze tecniche che stanno alla base dell'attività di fracking, non conoscendone i limiti e i rischi che queste avrebbero causato.

²³⁵ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 27-29, op. cit.

²³⁶ Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in Journal of Current Chinese Affairs, (2020) VOL. 48, pp. 186-188, op. cit.

²³⁷ Idem

²³⁸ Ibidem

Inoltre, così come è avvenuto in alcuni dei progetti precedentemente discussi, il governo cinese non aveva l'intenzione di affrontare le controversie politiche relative²³⁹.

Il background di questo progetto manca di una cosa fondamentale: la leva politica dello Stato cinese nelle fasi iniziali di negoziazione e accordo. Negli altri casi questo ha fatto sì che i governi locali andassero incontro alle esigenze degli investitori, ma nel caso in questione, questo non è stato possibile proprio perché non c'erano mai stati degli accordi preliminari tra i due stati e le normative locali sono rimaste invariate²⁴⁰.

Analizzando l'operato della Cina in territorio bosniaco, diventa leggermente complicato comprendere come le dinamiche si muovono nel contesto politico. Infatti, ogni singolo caso presenta delle caratteristiche diverse e non risulta corretto definire un singolo modus operandi. Si parla anche dell'autostrada Prijedor-Banja Luka, citata precedentemente. Quello che però si può notare è che la Cina, essendosi introdotta nelle cooperazioni con la *EBRD* è più propensa a partecipare agli appalti pubblici e quindi a non assumersi il rischio di finanziare progetti con una fattibilità di basso livello, lasciando anche degli attriti a livello politico²⁴¹.

I casi descritti finora hanno delle caratteristiche comuni che ci fanno capire la ragione per cui i progetti non possono essere sostenibili, sia a livello sociale che a livello ambientale. Innanzitutto, la mancanza di conoscenza da parte dello stato investitore, in questo caso la Cina, poi la poca intenzionalità di questo nel rispettare la conformità degli standard locali. La seconda caratteristica deriva sicuramente dal ruolo dei governi locali, il cui impegno nel rispetto delle normative regionali e sovranazionali viene a mancare, spesso per questioni politiche interne e per una concentrazione di priorità che versa più sul lato economico della questione. Entrambe le caratteristiche diventano cruciali nelle fasi iniziali della negoziazione, in quanto si potrebbero evitare in maniera preventiva delle

²³⁹ Tsimonis K. et al., *A Synergy of Failures...*, in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020) VOL. 48, pp. 186-188, op. cit.

²⁴⁰ Idem

²⁴¹ Bastian J., *The potential of growth...*, in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 30, op. cit.

controversie politiche e il rischio che i progetti provochino danni sociali e ambientali irreversibili²⁴².

Tuttavia, risulta opportuno precisare che il progresso nelle relazioni sino-balcaniche presenta delle peculiarità in ogni singolo Paese della regione. Le variabili sono diverse e fanno riferimento alle caratteristiche che contraddistinguono ognuno di questi Paesi. Tra le varie possiamo elencare le dimensioni del mercato interno, la demografia, le condizioni geografiche, il livello di stabilità politica e i progressi compiuti nel processo di adesione all'Unione Europea. Nonostante i risultati potrebbero essere ottimali, tuttavia, questi saranno misurabili nel tempo e anche la sostenibilità di questi potrebbe risultare limitata²⁴³.

Inoltre, la Cina nell'attuazione di tutti i progetti in questione non è sembrata molto interessata alla questione ambientale. Non è mai stato visto come un obbligo da rispettare in strutture di conformità già delineate, ma semplicemente come un qualcosa su cui lavorare con il supporto degli stati ospitanti. Nel momento in cui il dovere dei governi locali viene meno, però, diventa difficile gestire certe circostanze e l'attuazione dei progetti non lascia spazio alle dinamiche ambientali. I governi locali, infatti, in alcuni dei progetti sopra citati, non hanno ritenuto necessaria l'applicazione di VIA e VAS, nonostante i progetti avessero già delle falle tecniche in origine. Hanno lasciato lavorare indisturbato chi stava a capo degli investimenti nelle infrastrutture, provocando disagi alla popolazione locale, alla politica sovranazionale e, ovviamente, all'ambiente²⁴⁴.

Questo ci dimostra, come è stato ampiamente descritto nel primo capitolo di questo elaborato, che una pianificazione inadeguata può creare ostacoli non trascurabili, soprattutto se il progetto è di grandi dimensioni. Dinamiche simili avvengono soprattutto all'interno di progetti infrastrutturali multinazionali, in cui anche un solo piccolo problema può bloccare l'attuazione del progetto. In alcuni casi, se si riesce ad evitare

²⁴² Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020) VOL. 48, pp. 188-189, op. cit.

²⁴³ Bastian J., The potential of growth..., in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 32, op. cit.

²⁴⁴ Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020) VOL. 48, pp. 188-189, op. cit.

l'onere delle spese aggiuntive, i Paesi sono comunque costretti a subire delle sanzioni per aver infranto la legislazione, per cui a livello economico diventa su diversi fronti insostenibile²⁴⁵.

Dinamiche simili avvengono anche per la corruzione e l'Unione Europea pone come requisito fondamentale per l'adesione una forte campagna anticorruzione. Risulta corretto pensare che la Cina non può prendersi tutte le colpe di uno status politico tale, ma è anche vero che in più di un'occasione alcune imprese cinesi si siano trovate complici di tali processi. Per ripetere un esempio, il caso della Macedonia del Nord e la costruzione delle due autostrade, rappresenta l'emblema di questo fenomeno. L'impresa statale Sinohydro, infatti, non si è dimostrata riluttante al pagamento di una tangente richiesta dal governo in carica in quel momento²⁴⁶.

Da precisare che questo lassismo da parte dei governi locali non ha portato ad uno sviluppo propriamente liscio. Il fatto che gli investitori non siano stati ostacolati nei progetti dall'inizio delle trattative ha comportato spesso un ritardo nella costruzione delle infrastrutture e addirittura a costi più alti per cercare di rimediare alla carenza di mediazione preliminare²⁴⁷.

Su questo aspetto si può notare la principale dissonanza tra l'Unione Europea e la Cina. L'Unione Europea nei suoi trattati ha ben delineato come le gare d'appalto pubbliche dovrebbero svolgersi, rispettando i principi di trasparenza e accesso aperto. Tuttavia, la Cina nel corso dei suoi investimenti non ha molto tenuto conto di questi trattati, per cui i progetti sono stati assegnati a società statali cinesi senza nessun processo di selezione aperta, utilizzando anche appaltatori, lavoratori e materiali provenienti dalla Cina²⁴⁸. Per l'Unione Europea la riforma degli appalti pubblici è di estrema importanza. Queste devono facilitare una concorrenza di mercato aperta e trasparente, non deve essere esclusa

²⁴⁵ Ruta M. et al., *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*, in *The World Bank*, (2019)

²⁴⁶ Doehler A., "How China Challenges the EU in the Western Balkans", *The Diplomat*, (2019), consultabile al link <https://thediplomat.com/2019/09/how-china-challenges-the-eu-in-the-western-balkans/>

²⁴⁷ Tsimonis K. et al., *A Synergy of Failures...*, in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020) VOL. 48, pp. 189-190, op. cit.

²⁴⁸ Cotella G., Berisha E., "From Space in Transition to Space of Transit -Risk and Opportunities of European and Chinese Investments in the Western Balkan Region", in *Annual Review of Territorial Governance in the Western Balkans*, VOL. 1, pp. 16-26, (2017)

nessuna azienda secondo il principio di non discriminazione e parità di trattamento. Tuttavia, i prestiti cinesi per lo sviluppo delle infrastrutture richiedono la selezione di appaltatori cinesi per la realizzazione dei progetti²⁴⁹.

La BRI, quindi, potrebbe mettere in difficoltà l'Unione Europea offrendo alternative di sviluppo agli Stati che ne hanno bisogno, i quali preferiscono uno sviluppo a breve termine piuttosto che il benessere a lungo termine del Paese²⁵⁰.

Tuttavia, non risulterebbe tanto rischioso avanzare un paragone tra due progetti all'interno della stessa regione e preso in carico dalla stessa compagnia statale cinese. I progetti in questione sono il Ponte di Peljesac in Croazia e l'autostrada Bar-Boljari in Montenegro, mentre l'azienda cinese a carico è la *China Roads and Bridges Corporation*. Si parla di due Paesi che presentano delle differenze a livello politico ed economico, ma una in particolare è quella decisiva: la Croazia è membro dell'Unione Europea, mentre il Montenegro è solo ai passi iniziali delle procedure di adesione. Anche il modo di agire da parte dell'azienda cinese in entrambi i Paesi, presenta delle differenze sostanziali. Infatti, mentre in Croazia, la concessione è avvenuta tramite una gara di appalto pubblica, in Montenegro si assiste a degli illeciti politici ai fini dell'assegnazione della costruzione. Inoltre, il progetto in Croazia aveva già ottenuto il consenso da parte dell'UE, in quanto ritenuto un utile vantaggio per la mobilità dei cittadini croati. Il progetto in Montenegro non ha mai ricevuto consensi dalle istituzioni europee perché ritenuto poco fattibile e ad alto rischio ambientale. Anche il progetto di Peljesac ha incontrato delle difficoltà durante le procedure d'appalto, ma dopo un'indagine da parte della Commissione Europea, le accuse sono state ritirate. Si assiste, in questi due casi, a due risultati totalmente diversi. Il progetto in Croazia ha avuto un forte successo ed è stato avviato anche prima delle tempistiche predefinite. Per quanto, invece, riguarda il Montenegro, si hanno delle falle già dalla gara d'appalto, come è già stato anticipato. Il progetto ha incontrato diversi dissensi a diversi livelli, a cominciare dagli attivisti fino ad arrivare alla comunità europea.

²⁴⁹Jacimovic D. et al., *The Western Balkans and Geopolitics: Leveraging the European Union and China*, in *Journal of Balkans and Near Eastern Studies*, VOL. 25, N. 4 (2023), pp. 626-643

²⁵⁰ Doehler A., "How China Challenges the EU in the Western Balkans", *The Diplomat*, (2019), consultabile al link <https://thediplomat.com/2019/09/how-china-challenges-the-eu-in-the-western-balkans/>

Il progetto, non è ancora stato terminato, perché oltre alle difficoltà politiche e sociali incontrate, si accostano a questi problemi strutturali a causa della mancanza di conoscenze da parte dell'azienda cinese. In questo caso non sono state rispettate non solo le tempistiche, ma c'è stato anche uno sfioramento del budget iniziale, con un onere di circa il 50% in più di costi totali.

L'appunto che si vuole fare con la descrizione di questi due casi è quanto la presenza di componenti istituzionali sia importante. Nel caso della Croazia, la trasparenza nell'assegnazione dell'appalto e l'essere fedeli alle regole già stabilite, ha reso le procedure e la costruzione del progetto molto più semplici e con meno intoppi. Nel secondo caso, invece, si assiste ad un caso di opacità normativa, il cui esempio tra tutti i progetti è quello più eclatante, che ha reso il progetto difficile da attuare e più costoso del previsto. L'influenza dell'Unione Europea e delle istituzioni finanziarie, quindi, ha un forte peso a livello politico ed economico e questo fa sperare che casi come quello del Montenegro non si ripetano in futuro²⁵¹.

Da questi due episodi, si può affermare che l'Unione Europea acquisisce un ruolo determinante. Da un lato il suo intervento nei vari progetti ha portato la natura di questi ad inasprirsi, soprattutto nell'ambito della salvaguardia ambientale. Dall'altro, tra i requisiti di accesso per l'integrazione, lo sviluppo delle infrastrutture è presente e molto dominante, ma le risorse economiche che la collettività europea è in grado di fornire sono di piccola portata e quindi non sufficienti a coprire i costi. Ragion per cui gli stati che ambiscono all'integrazione cercano investimenti altrove, cadendo nell'errore di compromettere la politica locale, l'economia interna e la salvaguardia ambientale²⁵².

Diventa molto comune il fatto che i Paesi dei Balcani, e quelli dell'Europa sud-orientale in generale, si affidino agli investimenti esteri a causa degli alti standard che richiede l'Unione Europea. I prestiti dell'UE richiedono una serie di condizioni utili per garantire la fattibilità finanziaria e la sostenibilità ambientale dei progetti infrastrutturali, oltre alle

²⁵¹ China in Europe Research Network, consultabile al link <https://china-in-europe.net/bridging-the-gaps-on-the-road-to-success-the-case-of-crbc-in-the-western-balkans-by-miljan-radunovic-chern-stsm-grantee-guldem-karamustafa-anna-lupina-wegener-chern-stsm-hosts/> (ultima consultazione 20/05/2024)

²⁵² Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in *Journal of Current Chinese Affairs*, (2020) VOL. 48, pp. 190-191, op. cit.

condizioni minime di lavoro e trasparenza procedurale. Con il subentro della Cina come nuovo finanziatore, se l'UE dovesse decidere di non concedere degli investimenti perché i progetti non rispettano gli standard richiesti, è facile per i Paesi che hanno bisogno di uno sviluppo delle infrastrutture affidarsi alle alternative di investimento tramite accordi intergovernativi. In questo modo si ricorre all'abbassamento degli standard, sia finanziari che ambientali, rendendo più semplice l'iter procedurale per lo sviluppo delle infrastrutture. Nel pratico, come già descritto, per il progetto dell'autostrada Bar-Boljare in Montenegro, le istituzioni europee non hanno mai avuto una vera e propria intenzione nel garantire dei prestiti o concedere degli investimenti, inducendo il governo montenegrino ad affidarsi agli investimenti cinesi²⁵³.

L'Unione Europea dovrebbe impegnarsi maggiormente nell'esecuzione delle norme ambientali nell'ambito della progettazione dello sviluppo delle infrastrutture. Utilizzare la volontà di integrazione come uno strumento per fare pressione è essenziale se si vuole ottenere quel livello di sostenibilità ambientale a cui ambisce da lungo tempo. Per far sì, però, che queste misure di controllo siano efficaci, devono essere rispettate anche le tempistiche e le modalità con cui queste vengono applicate.

Senza dubbio l'Europa si sta muovendo per compiere azioni che siano utili per l'integrazione degli stati dei Balcani, soprattutto quelli occidentali. Nel periodo di programmazione che va dal 2021 al 2027, secondo gli accordi presenti nell'IPA II (*Instrument for Pre-Accession Assistance*), verrà mobilitata una somma di 14,2 miliardi di euro, principalmente attraverso investimenti, mirati alla crescita inclusiva, alla connettività sostenibile e alla transizione verde e digitale. Questo punto è estremamente rilevante ai fini della comprensione sull'importanza per le istituzioni europee di uno sviluppo sempre più verde e che si prenda cura della sostenibilità ambientale. La Comunità Europea si avvale anche della collaborazione del *Green Deal* europeo, le cui azioni congiunte puntano a sistemi risolutivi per quanto riguarda l'ambiente, il

²⁵³Jacimovic D. et al., The Western Balkans..., in *Journal of Balkans and Near Eastern Studies*, VOL. 25, N. 4 (2023), pp. 626-643, op. cit.

cambiamento climatico, la perdita di biodiversità e l'uso eccessivo delle risorse e dell'inquinamento²⁵⁴.

L'intervento più giovane a riguardo è stato promosso all'alba di questo 2024, in cui l'Unione Europea e i leader dei Balcani Occidentali si sono incontrati a Skopje per parlare del piano di crescita europeo per, appunto, i Balcani Occidentali. Si parla di 6 miliardi di euro da destinare ai settori del commercio, dei trasporti e dell'energia all'interno della regione. Il prezzo da pagare per la messa in atto di questo piano è una rettifica delle riforme all'interno dei Paesi, che deve conformarsi il più possibile alle direttive dell'UE. Le Nazioni in questione sono sempre più vicine alla meta dell'inclusione alla comunità europea, anche se la Bosnia Erzegovina e il Kosovo hanno ancora qualche sforzo in più da compiere rispetto agli altri²⁵⁵.

Il fatto che i Paesi europei meridionali e orientali siano più attratti dalla Cina che dall'Unione Europea è un dato preoccupante e lo è ancora di più quando tra questi sono presenti anche Paesi già membri dell'unione. L'Europa, per far fronte a questo disagio diplomatico, non dovrebbe concentrarsi sull'ulteriore rafforzamento degli standard applicato nei Paesi con difficoltà economiche, ma piuttosto coinvolgere la Cina nei progetti che la collettività europea stessa ha delineato. Per esempio, la linea Transeuropea, che ha l'obiettivo di connettere meglio il nord al sud e l'est all'ovest con una serie di piani di ammodernamento infrastrutturale. In questo modo, la Cina potrebbe dare un consistente contributo nei Paesi a cui sta già puntando, ma con la differenza che il governo cinese deve abbracciare le esigenze e le regole europee²⁵⁶.

Se volessimo esaminare meglio le modalità con cui l'approccio cinese e quello dell'Unione Europea avvengono nei confronti dei Paesi dei Balcani, si noterebbero facilmente delle differenze sostanziali. Infatti, mentre la Cina si avvale di accordi bilaterali al fine di accelerare l'attuazione della *BRI*, l'Unione Europea, invece, utilizza

²⁵⁴ Cotella G., Berisha E., *The Impact of China's...* in *European Spatial Research and Policy*, VOL. 28, N. 2 (2021), p. 170, op. cit.

²⁵⁵ Reuters, consultabile al link <https://www.reuters.com/world/europe/eu-growth-plan-potential-game-changer-western-balkans-official-says-2024-01-22/> (ultima consultazione 20/05/2024)

²⁵⁶ van Pinxteren G., "China's Belt and Road Initiative: nice for China, not for Europe", in Clingendael, Netherlands Institute of International Relations, (2017)

approcci di natura multilaterale per accaparrarsi consensi diversi. Da tale differenza relazionale, il rischio principale per i Balcani è quello di trovarsi in mezzo a delle diatribe geopolitiche, che, come conseguenza, potrebbero rallentare il processo di adesione, nonché l'accessibilità dei privilegi che la collettività europea è solita concedere²⁵⁷.

Si nota una sostanziale differenza anche nelle priorità che la Cina e l'Unione Europea hanno nel conseguire investimenti nella regione. Infatti, mentre la seconda risulta particolarmente attenta alla sostenibilità ambientale attraverso regolamenti e legislazioni presenti nei trattati, la Cina, invece, sembra non essere molto interessata alla qualità dell'ambiente e all'impatto dei suoi investimenti sulle comunità locali e alle conseguenze sociali che potrebbero derivare²⁵⁸.

Più nello specifico, la strategia cinese è caratterizzata da un approccio centralizzato in cui gli obiettivi sono stabiliti dalla Cina e i Paesi riceventi raramente vengono coinvolti approfonditamente nel processo decisionale. Contrariamente, invece, all'approccio dell'Unione Europea, che punta ad una completa integrazione economica e politica della regione nel continente europeo. Questi due approcci divergenti potrebbero diventare la causa di un territorio che ospita dispute di natura geopolitica, allontanando la priorità di integrazione alla collettività europea²⁵⁹.

Secondo alcuni studiosi dell'*Annual Review of Territorial Governance in the Western Balkans* e in particolare Cotella e Berisha, l'Unione Europea e la Cina viaggiano su due linee parallele nei confronti della regione dei Balcani. La collettività europea punta all'integrazione sociale, economica, politica e ambientale dei Balcani. La Cina, invece, ha un approccio più sinocentrico, poiché sembra concentrarsi sulla continuità infrastrutturale nella regione, trascurando lo sviluppo sostenibile e inclusivo dei Paesi²⁶⁰.

²⁵⁷ Cotella G., Berisha E., "From Space in Transition to Space of Transit -Risk and Opportunities of European and Chinese Investments in the Western Balkan Region", in *Annual Review of Territorial Governance in the Western Balkans*, VOL. 1, pp. 16-26, (2017)

²⁵⁸ Idem

²⁵⁹ Cotella G., Berisha E., *The Impact of China's...*, in *European Spatial Research and Policy*, VOL. 28, N. 2, (2021) p. 177, op. cit.

²⁶⁰ Cotella G., Berisha E., "From Space in Transition...", in *Annual Review of Territorial Governance in the Western Balkans*, VOL. 1, pp. 16-26, (2017), op. cit.

L'attuazione senza intoppi dei progetti relativi alla BRI nelle economie minori all'interno del quadro europeo, quindi, diventa essenziale nel perseguire obiettivi che ricoprono diverse sfere. Non solo, l'Unione Europea potrebbe ottenere da tali relazioni geo-politiche risultati che mettano d'accordo diversi attori e che siano di vantaggio per tutte le parti coinvolte. Si parla di relazioni tripartite, in cui non si ha più la sola interazione tra la Cina e lo stato ricevente aiuti economici, ma un'intesa in cui l'Unione Europea fa da mediatore²⁶¹.

Dal lato operativo, invece, la Cina dovrebbe impegnarsi a seguire i regolamenti presenti in Europa e tranquillizzare l'Unione Europea per quanto riguarda le preoccupazioni e i dubbi sollevati attraverso la cooperazione. La realizzazione dei progetti dovrebbe avvenire, quindi, in modo congiunto e strategico²⁶².

A riguardo, si è già visto l'impegno della Cina ad assecondare le volontà dell'Unione Europea nell'ambito dell'iniziativa, modificando il suo approccio ad un paio di progetti faro all'interno dell'iniziativa della *16+1 Platform* per conformarsi ai regolamenti e alle idee degli stati ospitanti, dimostrando che il governo cinese non è alla ricerca di un conflitto²⁶³.

Per gli Stati in questione, all'interno dell'area geografica dei Balcani, quindi, il progetto della *Belt and Road Initiative* potrebbe essere non così conveniente. Si fa maggior riferimento a questo proposito per quelli che puntano all'integrazione nell'Unione Europea. I progetti delineati nell'ambito dell'iniziativa, infatti, potrebbero, sì favorire la modernizzazione delle infrastrutture, ma rischiare anche di abbassare gli standard di accesso alla comunità europea. La BRI ostacola questo processo di integrazione costringendo i Paesi membri dell'iniziativa ad assumersi debiti che forse mai saranno in grado di estinguere, abbassando gli standard ambientali e incrementando la corruzione. Abbiamo, quindi, tre diverse sfere che possono essere compromesse seriamente: quella

²⁶¹ Vucic M., European Union integration and the..., in ResearchGate, (2020), op. cit.

²⁶² Idem

²⁶³ Ibidem

economica, quella ambientale e quella politica. Tutti requisiti fondamentali per l'accesso all'Unione Europea²⁶⁴.

Ciò che si può affermare senza molti dubbi è che la Cina sta fornendo ai Balcani quello sviluppo strutturale e gli investimenti dedicati, di cui la regione ha un reale bisogno. L'Unione Europea ha ritardato nel soddisfare queste necessità e i Paesi della regione hanno approfittato di un'opportunità unica. Di certo l'intenzione diretta della Cina non è quella di ritardare ancora l'integrazione dei Balcani alla comunità europea, però, alcune dinamiche potrebbero sfavorire il processo di adesione. Questa affermazione è il risultato dell'analisi delle precedenti questioni esaminate. Il fatto che la Cina non sia personalmente coinvolta all'accesso all'Unione Europea potrebbe essere una delle ragioni per cui non si interessa in maniera profonda alle dinamiche regolamentari presenti nei trattati. Non solo, da un punto di vista politico non esiste una collaborazione solida tra Cina ed Unione Europea, ma la prima risulta solo come un'alternativa di sviluppo per colmare le carenze lasciate dalla seconda. La questione, però, da considerare più grave è il fatto che la Cina, nello sviluppo delle infrastrutture punta innanzitutto a rimediare a delle mancanze interne e, quindi, ad allocare risorse e lavoratori cinesi, precludendo lo spazio di uno sviluppo completo ai Paesi destinatari²⁶⁵.

Nonostante la vaga semplicità con cui la Cina potrebbe introdurre i propri investimenti nei Balcani, tuttavia questo potrebbe risultare una mossa difficile a causa dell'impegno che i Paesi della penisola Balcanica stanno attuando per l'integrazione nell'UE. Questo potrebbe, non solo portare alla scelta di cattivi investimenti che potrebbero andare in perdita, ma diventare anche la causa di nuovi attriti tra l'Unione Europea e la Cina²⁶⁶.

Nei prossimi due sottoparagrafi si vuole fare un approfondimento su due dei progetti considerati tra i più importanti nella *Belt and Road Initiative* all'interno dei Balcani: il Porto del Pireo e l'autostrada Ungheria-Serbia. L'obiettivo è quello di poter comprendere

²⁶⁴ Doehler A., "How China Challenges the EU in the Western Balkans", *The Diplomat*, (2019), consultabile al link <https://thediplomat.com/2019/09/how-china-challenges-the-eu-in-the-western-balkans/>

²⁶⁵ Cotella G., Berisha E., "From Space in Transition...", in *Annual Review of Territorial Governance in the Western Balkans*, VOL. 1, pp. 16-26, (2017), op. cit.

²⁶⁶ Rogelja I., *Concrete and Coal*, op. cit., in *ELSEVIER, Political Geography*, VOL. 81, (2020) p. 8

meglio quali potrebbero effettivamente essere i benefici per i Paesi destinatari e in che modo lo sviluppo delle infrastrutture potrebbe contribuire allo sviluppo sociale.

2.2.2 Il progetto di punta della Via della Seta Marittima: il Porto del Pireo in Grecia

Il Porto del Pireo è considerato il progetto di punta della *BRI*, in quanto primo porto europeo per container per le navi che entrano nel Mediterraneo dal Canale di Suez²⁶⁷. Esso è uno dei più importanti porti che si affaccia sul Mediterraneo, importante polo strategico di comunicazione e, per questo, fonte di preoccupazione per l'occidente. Il Mediterraneo, infatti, negli ultimi vent'anni è diventato territorio di instabilità politica e di sicurezza. Ha cominciato a risentire di una forte crisi dal 2010 con la "Primavera Araba" e negli anni successivi con le guerre in Libia e Siria, che hanno provocato anche una massiccia crisi migratoria. Per completare il quadro, in questo intenso periodo di tensioni, altre potenze come la Russia e la Cina hanno cominciato ad avanzare interesse nell'area mediterranea, rendendo il clima ancora più teso. Noah Feldman, giurista e studioso accademico americano, ha definito la situazione nel Mediterraneo come "*the new cool war of the Mediterranean*". Anche gli Stati Uniti sono stati un attore principale all'interno del Mediterraneo e, negli anni, hanno dovuto fronteggiare varie crisi belliche e politiche. Altri attori istituzionali di rilievo sono la NATO e, ovviamente per maggiore presenza sul territorio, l'Unione Europea. La Russia, invece, è stato un attore molto importante nel Mediterraneo orientale per molti anni, ma dopo aver perso la Guerra Fredda, la sua presenza è stata meno coinvolta. Attualmente il suo obiettivo è quello di riprendere la sua influenza nel territorio attraverso una strategia politica ed economica, soprattutto in Grecia, nei Balcani Occidentali, a Cipro e in Siria. In effetti il versante orientale del Mediterraneo è quello più debolmente gestito dall'Europa e dall'occidente in generale, quindi più permeabile e di semplice accesso, nonché con una grave crisi economica e umanitaria. I Paesi dei Balcani sono soggetti ad una forte dipendenza di gas proveniente dalla Russia, il che la rende una Nazione essenziale con cui avere relazioni economiche. L'Unione Europea è d'accordo nell'affermare che nella regione del Mediterraneo si sta

²⁶⁷ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 4, op. cit.

fronteggiando una delle più grandi crisi mai viste finora. Quella dei migranti è la più grave. I politici di Bruxelles sono preoccupati della permeabilità di influenze straniere nella regione, che vanno ad intaccare anche i Paesi che sono già membri dell'Unione²⁶⁸.

Fatta la premessa dello scenario geopolitico, caratterizzato da crisi e forti tensioni, nel Mediterraneo, è importante approfondire l'iter procedurale che accompagna il Porto del Pireo all'interno della *Belt and Road Initiative*. La ragione principale è dettata dall'importanza in sé del porto, ma anche dal fatto che nello scenario geopolitico si aggiunge un'altra potenza, oltre a quelle già presenti: la Cina.

L'Autorità Portuale del Pireo (PPA) è stata fondata dallo stato greco nel 1930 ed è la più grande autorità portuale in Grecia e uno dei porti più grandi in Europa. Questa fa parte della rete transeuropea (TEN-T) e per questo motivo riceve aiuti finanziari da parte dell'UE, parte del fondo "*Connecting Europe*"²⁶⁹.

Nel 2008 il governo greco con a capo il primo ministro Karamanlis ha concesso una parte dell'autorità portuale del Pireo alla *China Ocean Shipping Company (COSCO)*. La concessione diventa operativa un anno dopo con un anticipo di pagamento pari a 678 milioni di euro, più un'altra quota di investimenti infrastrutturali successivi di 230 milioni di euro. Qualche anno più avanti, dopo l'avvio della *BRI*, nel 2016 alla COSCO viene concessa una quota di maggioranza dell'autorità portuale, mentre le altre due parti sono in mano una allo stato greco, l'altra appartiene ad altri investitori minori. Nel 2016, alla compagnia cinese viene concesso il 67% della quota che è un numero significativamente alto per un'azienda straniera che gestisce un'infrastruttura pubblica²⁷⁰, diventando l'unico grande porto dell'Unione Europea gestito interamente da una società cinese²⁷¹. La società cinese è così diventata proprietaria di tutti e tre i terminal del porto, nonché del porto per

²⁶⁸ van Ham P., "Geopolitics and the Eastern Mediterranean", in Netherlands Institute of International Relations, (2016), pp. 6-10

²⁶⁹ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 8, op. cit.

²⁷⁰ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 8-9, op. cit.

²⁷¹ van der Putten F., "Greece: Piraeus and the Maritime Silk Road", in Netherlands Institute of International Relations, (2016), pp. 11-20

i traghetti, del porto delle navi da crociera, del terminal per le auto e delle strutture per la riparazione delle navi²⁷².

Prima di approfondire il processo che caratterizza la Grecia col Porto del Pireo alla *BRI*, è necessario anche in questo caso illustrare più attentamente il percorso storico e politico del Paese.

Anche la Grecia presenta uno scenario economico e politico devastato a causa della crisi economica che ha colpito l'Occidente nel 2008. La crisi interna della Grecia si aggrava a causa delle misure di austerità imposte dai suoi finanziatori internazionali. Negli anni che vanno dal 2009 al 2016, il Paese ha subito un grosso regresso economico, nonché sociale. Il tasso di disoccupazione è arrivato a toccare una percentuale del 25%, con oltre il 60% di giovani lavoratori. Il debito pubblico attuale è del 171%, ma qualche anno fa ha raggiunto quasi la soglia del 200%. Sempre nei primi anni successivi allo scoppio della crisi, il Paese ha subito un taglio delle pensioni del 60% e l'eccessiva tassazione ha fatto crollare il sistema sanitario. Sono queste alcune delle conseguenze che il governo greco ha dovuto affrontare negli ultimi quasi 20 anni, a causa anche delle politiche errate sottoposte dall'Unione Europea, dal Fondo Monetario Internazionale e da altre agenzie finanziarie²⁷³.

Non è da sorprendersi, quindi, che la Grecia è uno dei primi Paesi a firmare il protocollo d'intesa relativo alla *BRI*, proprio con il progetto su cui è focalizzato questo paragrafo. Il Porto del Pireo rappresenta uno dei punti più strategici del Mediterraneo, con una grandezza pari a 2.725 metri quadri e una costa lunga circa 24 chilometri²⁷⁴. Nel 2018 il Pireo entra nell'elenco dei 30 porti più grandi al mondo per movimentazione di container e il lancio del Terminal Ovest III porterà ad un grande aumento della capacità annuale²⁷⁵, nonché ad essere il secondo porto più grande del Mediterraneo e il settimo in Europa.

²⁷² Chrysanthopoulos L., "The New Silk Road and Greece", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 172-177, op. cit.

²⁷³ Chrysanthopoulos L., "The New Silk Road and Greece", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 172-177, op. cit.

²⁷⁴ Tomaszewska P., Dahl M., "Implementation of the Belt and Road Initiative in Selected Balkan States", in Understanding Asia: Political Economic and Socio-Cultural Dimension, Torun (2020) pp. 69-85

²⁷⁵ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 37, op. cit.

Secondo le stime dell’Autorità Portuale del Pireo, nel 2018 si è raggiunto un profitto di 43,3 milioni di euro, quasi il doppio rispetto all’anno prima. Inoltre, si stima che sono stati creati circa 3.000 posti di lavoro locali diretti e circa 10.000 non diretti²⁷⁶.

Il Porto del Pireo è importante non solo per le dimensioni del progetto e del porto in sé, ma anche per il percorso che traccia lungo l’Europa. Le merci, una volta arrivate in Grecia possono raggiungere l’Ungheria attraverso la Serbia e la Macedonia tramite ferrovia e da lì continuare per i centri economici più importanti del continente europeo²⁷⁷.

La Cina, a differenza di altre parti che potrebbero essere interessate alle infrastrutture in Grecia, ha maturato un approccio diverso. Innanzitutto, ha una propensione al rischio e una strategia di investimento a lungo termine e ha anche stabilito un record di credibilità sui risultati raggiunti. I progetti che la Cina presenta in Grecia sono caratterizzati da una forte probabilità ad essere accettati e risultano vincolanti²⁷⁸.

Tutta questa rete di azioni economiche e geopolitiche ha spianato la strada per introdurre nuovi investimenti in altri settori, così come casi simili sono avvenuti anche in altri Paesi nei Balcani. Il settore dell’energia è quello più ricercato, subito dopo quello dei trasporti. Altri settori che stanno crescendo nell’ambito degli investimenti cinesi sono quello del turismo, degli immobili commerciali e dei servizi bancari²⁷⁹.

Inoltre, questo colosso cinese ha dato il via ad un progetto molto più ampio nel Mediterraneo. Il Porto del Pireo è solo l’inizio di un percorso di investimenti portuali. Infatti, progetti simili, ma di dimensioni differenti e, forse, più contenute, sono stati effettuati da parte della COSCO anche in Albania, Montenegro, Israele, Turchia ed Egitto. Tuttavia, non è l’unica impresa cinese che in Europa “naviga” nel settore: la *Stade Grid Corporation of China* ha effettuato investimenti simili, anche se in minoranza, in Grecia, Portogallo, Italia e Spagna²⁸⁰.

²⁷⁶ Tomaszewska P., Dahl M., “Implementation of the Belt...”, in *Understanding Asia: Political Economic and Socio-Cultural Dimension*, Torun (2020), pp. 69-85, op. cit.

²⁷⁷ Zecevic S., “Relations between China and the EU and the New Silk Road”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 106-113

²⁷⁸ Bastian J., *The potential of growth...*, in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 12, op. cit.

²⁷⁹ Idem

²⁸⁰ *Ibidem* p. 14

Pensando alla natura di questi investimenti, si può quindi affermare che entrambe le compagnie cinesi, stanno operando in un ambito regionale molto vasto, che non si limita all'area geografica, ma si espande in tutto il Mediterraneo. L'idea alla base è quella di creare delle rotte marittime e dei porti accessibili alla logistica e che facilitino il commercio, nonché l'accesso alle strade e alle ferrovie. In fase secondaria abbiamo un progetto che si discosta leggermente dallo scopo della mobilità e si concentra, quindi, sulla connettività energetica e sulle reti elettriche regionali, sempre e comunque a supporto di uno sviluppo migliore e unitario per quei Paesi a cui questi investimenti e questi progetti sono destinati e, senza ombra di dubbio, anche per la Cina²⁸¹.

Lo stesso quadro di rischi si ripete in questa prospettiva. Le preoccupazioni principali sono lo scarso impiego di risorse e capitale umano locale e che i progetti infrastrutturali e i finanziamenti gravino sui governi locali con grosse difficoltà di estinguere il debito²⁸². Tuttavia, alcuni studiosi del settore ci tengono a rassicurare che per l'impiego di risorse locali, la Grecia è la Nazione dei Balcani che rispetta più normative a riguardo. Infatti, le aziende sono di origine greca, anche se i cinesi risultano avere la maggioranza delle quote, accettano comunque di impiegare la forza lavoro locale²⁸³.

Tuttavia, in anni più recenti, il principale partito di opposizione greco ha accusato il governo min carica e l'Autorità Portuale del Pireo di agire secondo le esigenze dell'azienda cinese COSCO, ignorando e violando le condizioni a lungo termine tra le due parti. La questione in causa interessa la zona di riparazione del porto di Perama, in cui le aziende di riparazione locali hanno subito una limitazione nei subaffitti all'interno del porto. All'interno di questa diatriba politica sono intervenuti i sindacati dei lavoratori e sono state coinvolte anche numerose autorità e istituzioni portuali. La costruzione di una altra area cantieristica preoccupa la maggior parte delle imprese di costruzione navale, che contano numerosi dipendenti, con la paura di confrontarsi con un ulteriore concorrenza all'arrivo delle imprese cinesi. L'intervento del Ministero della Navigazione,

²⁸¹ Ibidem

²⁸² Bastian J., *The potential of growth...*, in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 14-15, op. cit.

²⁸³ Idem, p. 39

però, ha stabilito che secondo previ accordi, l’Autorità Portuale del Pireo, non può prendere una posizione netta a riguardo²⁸⁴.

Le stesse dinamiche si ripetono anche per quanto riguarda la fiducia nelle potenze occidentali. L’investimento nel Pireo in Grecia, così come quello di altre importanti infrastrutture, hanno dato spazio ad una forte influenza per la Cina. Non si parla solamente delle relazioni bilaterali inerenti al commercio e all’economia, ma anche di questioni geopolitiche che mettono in discussione l’operato della NATO e dell’Unione Europea, lasciando una posizione di favore per la Cina (come, per esempio, le questioni sul Mar Cinese Meridionale)²⁸⁵.

2.2.3 Uno sguardo più attento alla Serbia: Responsabilità di un Paese Pivot

La Serbia è un Paese chiave in questo contesto perché nell’area dei Balcani occidentali è stato delineato come Paese guida e vanta un progresso di relazioni con la Cina molto importante. La ragione racchiude sicuramente una condivisione di principi politici e di alcuni ideali. La Cina, infatti, si è schierata con la Serbia sulla questione dell’indipendenza del Kosovo, mentre la Serbia ha appoggiato il governo cinese nel sostegno della sua posizione unitaria su questioni molto delicate, come per esempio quella del Tibet o quella di Taiwan²⁸⁶.

Il loro impegno vicendevole e la loro cooperazione economica sono cominciati nel 2009 con la firma di un accordo di partenariato strategico, il quale comprendeva investimenti in infrastrutture²⁸⁷. La loro collaborazione si è ulteriormente consolidata con il finanziamento da parte della Cina per la costruzione di un ponte che unisse Belgrado in due parti diverse della Città, il quartiere di Zemun e il quartiere di Borca, separati dal

²⁸⁴ Seatrade Maritime News, consultabile al link <https://www.seatrade-maritime.com/newbuilding/cosco-and-ppa-disagreement-over-piraeus-shipyard-facilities> (ultima consultazione 20/05/2024)

²⁸⁵ van der Putten F., “Greece: Piraeus and the Maritime Silk Road”, in Netherlands Institute of International Relations, (2016), pp. 11-20, op. cit.

²⁸⁶ Markovic N. e Wang X., Is China’s Rising Influence in the Western Balkans a Threat to European Integration?, in Journal of Contemporary European Studies, (2021), p. 238

²⁸⁷ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 21, op. cit.

Danubio²⁸⁸. Questo è considerato il primo grande progetto con finanziamento cinese avvenuto in Europa. Gli accordi sono avvenuti nel 2009 e il completamento del processo di costruzione è avvenuto nel 2014. L'apertura definitiva del ponte è stata effettuata dal primo ministro cinese Li Keqiang in una visita diplomatica ufficiale²⁸⁹.

L'episodio del ponte di Pupin appena sopra citato, non è ancorato alla *BRI*, ma di sicuro è un evento importante per riuscire a comprendere quanto la relazione bilaterale tra Serbia e Cina sia forte e quanto questa possa essere preoccupante agli occhi del sistema democratico occidentale. Tuttavia, è da precisare anche che le dinamiche di interessamento da parte della Cina per la Serbia si differenziano leggermente da quelle degli altri Paesi dei Balcani. Infatti, la Serbia agli occhi della Cina risulta avere una posizione più stabile a livello di relazioni estere. Intrattiene accordi commerciali con l'UE, con la Turchia e con la Russia e gode di un livello di stabilità politica diverso rispetto agli altri Paesi della stessa area geografica. Queste, secondo lo scenario geopolitico, sono le principali ragioni per cui il numero di investimenti e fondi finanziati dalla Cina è tra i più alti nei Balcani, nonché anche degli scambi commerciali. L'unico problema, che in realtà caratterizza anche gli altri Paesi, è il valore asimmetrico di questi scambi sia politici che economici. Il valore commerciale nel 2016 tra i due Paesi era pari a 1.469 miliardi di euro. Si parla di una cifra altissima, ma poco equa, in quanto sono più forti le importazioni della Cina in Serbia, mentre le esportazioni di quest'ultima rimangono ancora ad un livello troppo basso²⁹⁰.

A sostegno di questo rafforzamento della relazione tra Cina e Serbia è l'apertura di una filiale della *Bank of China* a Belgrado nel 2017 (la Cina ha aperto una filiale anche in Ungheria e questo fa notare quanto i due Paesi europei stiano instaurando un percorso simile nel contesto della *BRI* e in generale nelle relazioni bilaterali con la Cina). Per la Cina questa è una scelta politica volta a portare una rappresentanza in Serbia sviluppando

²⁸⁸ Karanovic S., "The New Silk Road and the Regional Cooperation of the Western Balkans", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Serbia, (2017) pp. 401-412, op. cit.

²⁸⁹ Markovic N. e Wang X., Is China's Rising..., in Journal of Contemporary European Studies, (2021), p. 239, op. cit.

²⁹⁰ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 20-21, op. cit.

le proprie azioni finanziarie. L'obiettivo è di soddisfare le richieste delle aziende cinesi e serbe, ponendo l'apertura della filiale come il contributo finanziario alla *BRI*²⁹¹.

Nello stesso anno la *China Road and Bridge Corporation* si occuperà di un tratto di strada della lunghezza di 45.4 km, il corridoio Fruska Gora che comporterà anche la costruzione di un tunnel all'interno del Monte omonimo. Il progetto di questa strada collega la Serbia dalla città di Novi Sad a Ruma, a confine con la Bosnia Erzegovina e alla Croazia. A livello municipale, invece, Belgrado e Shanghai firmeranno un accordo per la costruzione di una metropolitana nella capitale serba²⁹². Ulteriori accordi sono stati firmati per la costruzione dell'autostrada sul corridoio 11 che arriva a confine con il Montenegro, per i tratti di strada che vanno dal villaggio di Preljina fino alla città croata di Pozega che da lì torna alla cittadina serba di Boljari²⁹³.

Il trascorso con la Cina, come è già stato ampiamente accennato nei paragrafi precedenti, non si limita solo alle infrastrutture di trasporto, ma fa parte di un insieme di investimenti in diverse infrastrutture, come l'acciaieria di Smeredevo²⁹⁴, ma possiamo anche aggiungere alla lista le infrastrutture di comunicazione, in cui la Cina si è impegnata in questi anni, sempre nel percorso della *Belt and Road Initiative*. In territorio serbo abbiamo la cooperazione tra Telekom Srbija e Huawei, di proprietà cinese, che hanno costruito insieme reti 5G, sviluppando il monitoraggio urbano a Belgrado. In entrambi i casi di investimenti, le imprese cinesi hanno contribuito a migliorare il valore sociale delle aziende. Il contributo della Cina è stato molto utile in questi due casi: per l'acciaieria, è stata evitata la chiusura e il fallimento e che quindi, un bel numero di lavoratori locali diventasse disoccupato; nel secondo caso, invece, incrementando le reti di comunicazione che possono allo stesso modo influire sulla qualità della vita dei cittadini. Tuttavia, nonostante le note positive, si è riscontrato che gli investimenti cinesi, soprattutto quelli industriali, contribuiscono ad un grosso impatto ambientale negativo. Si è riscontrato

²⁹¹ Idem

²⁹² Ibidem, p. 23

²⁹³ Tomic-Petrovic N., "Significance of the New Silk Road for the Construction of Transport Infrastructure of the Regional and Global Level", in *Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 353-359

²⁹⁴ Markovic N. e Wang X., *Is China's Rising...*, in *Journal of Contemporary European Studies*, (2021), p. 239, op. cit.

anche che una mancanza di valutazioni di impatto ambientale e sociale abbia contribuito al superamento limite di emissioni di sostanze nocive, impattando sull'ambiente e sulla salute degli abitanti locali²⁹⁵.

La preoccupazione principale per gli studiosi dei Balcani e per gli osservatori della Serbia in particolare è la natura di questi investimenti. Due casi principali in questione, quello del ponte di Pupin e l'autostrada Ungheria-Serbia, fanno riflettere sulle dinamiche di acquisizione. Dinamiche di cui si è ampiamente parlato nella letteratura degli investimenti legati alla BRI, ma non solo, da parte della Cina verso i Paesi dei Balcani. In questo quadro riecheggia ancora la questione degli appalti avvenuti spesso in situazioni di opacità normativa. La poca trasparenza è un elemento, quindi che contraddistingue anche questi due progetti appena citati, ma spaventano anche le cifre erogate dalle banche cinesi in questi finanziamenti, che comunque non sono mai dichiarate totalmente²⁹⁶.

Possiamo, però, escludere da questo insieme di trattati poco trasparenti, altri progetti che la *European Bank for Reconstruction and Development* ha assegnato ad imprese cinesi per la costruzione di un'infrastruttura ferroviaria e di una centrale idroelettrica entrambe serbe. Così come l'aeroporto Nikola Tesla di Belgrado, il più grande nella regione Balcanica, per cui altre due aziende cinesi sono state selezionate per il secondo turno delle gare d'appalto. Questi esempi aprono delle speranze per la realizzazione di misure finanziarie in grado di fornire la trasparenza richiesta in queste situazioni pubbliche, nel rispetto delle normative e delle priorità di ognuna delle parti coinvolte²⁹⁷.

Comunque, secondo diverse raccolte di dati scientifici, la Serbia risulta il Paese dei Balcani con il più alto numero di investimenti cinesi. Nel periodo tra il 2013 e il 2020 ha attirato il 70% degli investimenti, per un totale monetario di circa 1,867 miliardi di dollari²⁹⁸.

²⁹⁵ Wilczewska M. et al., *Adaptation of Polish Regions...*, in *International Society for Manufacturing, Service and Management Engineering*, VOL. 14, N. 1 (2022), pp. 125-142, op. cit.

²⁹⁶ Bastian J., *The potential of growth...*, in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 24, op. cit.

²⁹⁷ Bastian J., *The potential of growth...*, in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 24, op. cit.

²⁹⁸ Jacimovic D. et al., *The Western Balkans and Geopolitics...*, in *Journal of Balkans and Near Eastern Studies*, VOL. 25, N. 4 (2023), pp. 626-643, op. cit.

Poniamo l'attenzione principale al progetto più importante avvenuto in Serbia da parte della Cina, in cui coinvolge anche un altro Paese dell'Europa sud-occidentale, il quale è anche membro dell'Unione Europea: l'autostrada Ungheria-Serbia. Il focus su questo progetto è importante anche ai fini della ricerca, in quanto si collega all'iniziativa della *BRI*. La questione che è ormai ridondante nei trattati tra la Cina e i Paesi dei Balcani riguarda la posizione geografica che pone l'iniziativa cinese in un contesto strategico. Questa teoria è valida anche per la Serbia. Il Paese, infatti, si trova esattamente nel punto di snodo del *China-Europe Land-Sea Express* e rappresenta un importante nucleo per lo sviluppo della *BRI* nel territorio²⁹⁹.

Nel novembre del 2016 la *Export-Import Bank of China* accetta di finanziare il progetto della ferrovia a livello bilaterale per l'85%³⁰⁰. Il tratto autostradale in territorio serbo percorre 62.5 km e il progetto è stato appaltato alla *Shandong Hi-Speed Group*, inaugurando il tratto stradale nel 2019. La stessa impresa statale cinese, solo un anno più tardi, costruirà un tratto autostradale di 18,3 chilometri che collega la città di Valjevo all'autostrada Milos Veliki³⁰¹.

Tornando al progetto di punta della *BRI* (l'autostrada Ungheria-Serbia) per gli studiosi del settore, però, nascono i primi dubbi sulla fattibilità del progetto e sulla motivazione di questo. In primo luogo, si hanno dubbi sulla logistica di questa infrastruttura, in quanto lo scopo di una linea ferroviaria ad alta velocità è quello di trasportare passeggeri e merci. I dubbi principali, però, vengono attribuiti alla fattibilità di un trasporto merci alla velocità di 200 km/h. A riguardo sono state avanzate alternative dagli studiosi locali, che sostengono che sarebbe più fattibile e anche meno costosa la soluzione di un potenziamento della linea già esistente sia per il traffico passeggeri che per quello merci³⁰².

²⁹⁹ Jacimovic D. et al., *The Western Balkans and Geopolitics...*, in *Journal of Balkans and Near Eastern Studies*, VOL. 25, N. 4 (2023), pp. 626-643, op. cit.

³⁰⁰ Bastian J., *The potential of growth...*, in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 36, op. cit.

³⁰¹ Jacimovic D. et al., *The Western Balkans and Geopolitics...*, in *Journal of Balkans and Near Eastern Studies*, VOL. 25, N. 4 (2023), pp. 626-643, op. cit.

³⁰² Bastian J., *The potential of growth...*, in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 36, op. cit.

Come è stato già ampiamente discusso nei paragrafi precedenti riguardo alla natura politica degli investimenti, anche il progetto del tratto ferroviario Ungheria-Serbia, è stato spesso accusato della poca trasparenza nella delineazione degli appalti. Mentre dalla parte serba si potrebbe anche, erroneamente, sorvolare sulla questione, in quanto la Serbia non è ancora membro dell'Unione Europea e, quindi, non obbligata a indire una gara d'appalto pubblica, dalla parte ungherese non è affatto così³⁰³. Il primo intoppo nella realizzazione di questo progetto è, infatti, avvenuto solo un anno dopo dalla proposta dell'iniziativa. La Commissione Europea ha avviato un'indagine nella parte ungherese del progetto, un tratto ferroviario di circa 350 chilometri, per irregolarità nella gara di appalto. L'indagine si concentra in primis sulla fattibilità finanziaria del progetto, in quanto prevede un ammontare di 2,89 miliardi di dollari³⁰⁴. La Commissione Europea ha, quindi, cominciato ad indagare con l'accusa di una possibile violazione delle leggi europee sulla concorrenza negli appalti pubblici per i grandi progetti di trasporto. Anche se l'indagine è maggiormente rivolta all'Ungheria, comunque la Serbia è stata invitata a rafforzare gli standard di conformità legale, altrimenti avrebbe potuto incontrare problemi nel processo di adesione all'Unione Europea³⁰⁵. Il governo ungherese ha alla fine, nel 2018, indetto una gara d'appalto, per la parte di ferrovia sul suo territorio, vinta da un consorzio ungaro-cinese. Nonostante tutto, l'Europa continua a nutrire dei dubbi su un conflitto di interesse nella gestione dell'appalto stesso³⁰⁶.

Questo episodio in Ungheria ci mette al corrente del fatto che anche in questo caso assistiamo ad irregolarità politiche, a scapito di un finanziamento monetario da parte di Paesi terzi. L'Europa sud-orientale, quindi non solo i Balcani, soffre di una mancanza di trasparenza a livello politico e normativo nelle questioni riguardanti le trattative estere. Fare un approfondimento su questo aspetto sarebbe andare incontro ad un circolo vizioso,

³⁰³ Cong F., "China's Belt and Road Initiative and EU - Complementary and Competitive Relationship in Central and Eastern Europe's 16+1(CEE16)", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 93-105

³⁰⁴ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 36, op. cit.

³⁰⁵ Wilczewska M. et al., Adaptation of Polish Regions..., in International Society for Manufacturing, Service and Management Engineering, VOL. 14, N. 1 (2022), pp. 125-142, op. cit.

³⁰⁶ Mondoizzi S. et al., "La dimensione territoriale della Belt and Road Initiative cinese: Le esperienze della ferrovia Belgrado-Budapest e del parco industriale di Minsk", in Istituto Nazionale Urbanistica Edizioni, (2019)

in quanto il problema è da rintracciare nella soluzione stessa: le dinamiche di orientamento e gli aiuti finanziari nel quadro europeo.

Sempre dal punto di vista ungherese, questo progetto ferroviario è molto importante per il governo cinese perché si svolge all'interno di uno stato membro dell'Unione Europea ed in seguito potrebbe essere menzionato come un precedente per la proposta e lo sviluppo di altri progetti infrastrutturali in campo europeo³⁰⁷.

Comunque, il progetto ha una portata considerevole in termini di connettività tra le aree geografiche che vengono attraversate o dei Paesi lo circondano. Infatti, questa linea ferroviaria fa parte di un sistema logistico che avrebbe come punto di partenza il Pireo, in Grecia, per poi collegarsi tramite ferrovia o autostrada ad altre aree limitrofe. Motivo per cui la Cina sta anche investendo nel Corridoio 11, l'autostrada che collega la Romania al Montenegro, e poi attraverso l'Adriatico arriva in Italia³⁰⁸.

Questo tratto ferroviario lungo 350 km ha come tempo di percorrenza circa 8 ore, ma con l'avvio della linea elettrificata a doppio binario che raggiunge una velocità di 160 km/h, il tempo di percorrenza dovrebbe ridursi a 2 ore e 40 minuti³⁰⁹. Si può notare da questi dati che lo scambio di merci tra Cina ed Europa potrebbe essere facilitato in termini di tempistiche, con conseguente aumento della domanda di beni sul mercato.

Lo sviluppo delle infrastrutture e, quindi, una connettività più semplice tra i vari Paesi in diverse aree geografiche, potrebbe di sicuro essere fonte di crescita economica. Il dubbio principale, però, si rifà all'asimmetria dei trattati e degli scambi, principio che è stato già proposto precedentemente con altre Nazioni. Infatti, per quanto riguarda la Serbia, solo nel 2016 il Paese ha importato dalla Cina merci per un valore di 773 milioni di dollari, mentre per quanto riguarda le esportazioni ci si ferma ad appena 12 milioni³¹⁰.

³⁰⁷ Zecevic S., "Relations between China and the EU and the New Silk Road", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 106-113, op. cit.

³⁰⁸ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 36, op. cit.

³⁰⁹ Zecevic S., "Relations between China and the EU and the New Silk Road", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 106-113, op. cit.

³¹⁰ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 41, op. cit.

Per la Serbia questa è una grossa occasione di crescita economica. Inoltre, la Serbia ha la speranza di diventare il centro logistico europeo, che renderebbe il suo ruolo nella regione centrale e di estrema importanza. A livello economico potrebbe essere, inoltre, un'opportunità per attrarre più capitali, cogliendo anche l'occasione di esportare le proprie merci con più facilità. Tuttavia, si può anche affermare che questo progetto non è privo di rischi e la fattibilità e l'inizio dell'operatività sono ancora in dubbio a causa delle indagini nella parte ungherese che ha rallentato il progetto.³¹¹ Molti studiosi sono ancora parecchio incerti sulla presenza della Cina in Serbia, sostenendo che l'onere debitorio di cui sarà a carico, graverà sul bilancio nazionale per molte altre generazioni³¹².

Nonostante la vivacità collaborativa di entrambi i Paesi nell'intrattenere relazioni amichevoli di tipo sia politico che economico, tuttavia, secondo alcuni studiosi la loro relazione non è da sopravvalutare. L'Unione Europea, infatti, rimane il principale investitore in Serbia per quanto riguarda i progetti infrastrutturali, mentre per quanto riguarda lo scambio commerciale è ancora il partner principale in importazioni ed esportazioni. Inoltre, le questioni politiche prima menzionate, passano in secondo piano, perché per la Serbia l'ingresso all'Unione Europea è ancora la priorità estera del Paese³¹³.

2.3 L'impatto ambientale, economico e sociale dei progetti BRI nei Balcani

Nel paragrafo precedente si ha un'ampia argomentazione di alcuni dei progetti derivanti dalla *BRI* nei Balcani e delle diatribe politiche che ne sono scaturite. Si fa presente la situazione di politica interna nel delineare gli accordi di investimento e progettuali a livello internazionale e lo studio della letteratura ci mette al corrente di come la politica locale abbia agito in maniera lasciva e poco efficiente.

³¹¹ Zecevic S., "Relations between China and the EU and the New Silk Road", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 106-113, op. cit.

³¹² Wilczewska M. et al., Adaptation of Polish Regions..., in International Society for Manufacturing, Service and Management Engineering, VOL. 14, N. 1 (2022), pp. 125-142, op. cit.

³¹³ Markovic N. e Wang X., Is China's Rising...in Journal of Contemporary European Studies, (2021), p. 239, op. cit.

In questo paragrafo, invece, argomenteremo quelli che effettivamente potrebbero essere i rischi economici, sociali e ambientali derivanti da tali progetti. Non si esclude la variabile del successo dei progetti infrastrutturali, nonché dello sviluppo economico che ne deriva da questi, ma si cerca di dare un margine di errore abbastanza chiaro da capire quanto gli studi di fattibilità siano essenziali.

I rischi che le infrastrutture della *BRI* potrebbero comportare sono vari e possono avere origine antropica e naturale, ma potrebbero anche essere di natura intenzionale così come di natura accidentale. Si ha un elenco molto vasto di rischi che le infrastrutture potrebbero incontrare: terrorismo, criminalità organizzata, sabotaggio, rivolte, disastri naturali, cambiamenti ambientali, logoramento tecnologico e fisico, rischi politici e legislativi, nonché fallimento nella governance³¹⁴.

Si è già avuto un panorama abbastanza dettagliato di come la politica nella regione balcanica sia dormiente e lasciva nei confronti delle normative. Per tale ragione, considerare l'impatto ambientale delle infrastrutture è un passo fondamentale per preservare l'integrità ecosistemica.

Il dato più importante su cui è necessario soffermarsi, che è anche il focus principale dell'elaborato, è l'impatto ambientale che investimenti di tale calibro possono comportare. Ci sono diversi studi che affermano che la crescita economica, gli investimenti diretti esteri e lo sviluppo delle infrastrutture sono forti indicatori di impatto ambientale³¹⁵. Purtroppo, avanzare delle ipotesi sull'impatto ambientale derivante dalle infrastrutture di trasporto non è del tutto errato. Il passato, infatti, ci mette al corrente degli impatti negativi delle infrastrutture di trasporto sulla biodiversità, che sono numerosi e su larga scala³¹⁶. Non ci si sta ponendo, quindi, degli interrogativi nuovi, ma si sta semplicemente applicandoli ad un nuovo contesto in cui potrebbero presentarsi.

³¹⁴ Georgescu A., "Critical Infrastructure Protection - Challenge and Opportunity for the Belt and Road Initiative", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 191-201

³¹⁵ Awais B.M. et al., The effect of financial development on ecological footprint in BRI Countries: evidence from panel data estimation, in Springer Nature, VOL. 26, (2019)

³¹⁶ Wang X. et al., Environmental governance of transportation infrastructure under Belt and Road Initiative: A unified framework, in Transportation Research Part A, VOL. 139 (2020) pp. 189-199

Nei Balcani la capacità istituzionale di far rispettare e imporre i sistemi di VIA e VAS è, per esempio, molto scarsa, non possiede di linee guida ben definite, si scontra col disinteresse della parte governativa e le condizioni sociali sono spesso spostate ad un piano subordinato. Il risultato di tale negligenza è il deterioramento di un territorio che presenta aree altamente sensibili, come il Caucaso e i corsi d'acqua che lo circondano e che negli ultimi anni sono preda di investimenti massivi destinati a dighe e centrali idroelettriche. I rischi sono numerosi e sono già stati ampiamente trattati nel capitolo iniziale di questo elaborato, ma, tra tutti, quelli che vanno ad incidere di più in questi paesaggi naturalistici sono di sicuro la frammentazione degli habitat, la deforestazione e il deterioramento dei corsi d'acqua. Trascurare l'ambiente per emancipare l'economia e il reddito di un Paese non è sempre la scelta migliore, soprattutto se si va a intaccare la libertà e la vita delle comunità locali. Molto spesso, i mega progetti attorno alla *BRI*, anche in territorio balcanico, hanno suscitato un certo dissenso da parte civile che ha condotto proteste e manifestazioni per dare voce alla comunità locale. La reazione dei governi a riguardo non è sempre stata positiva e, infatti, si sono registrati anche casi di repressione con la violenza, ma col risultato che poi i progetti venissero annullati o rimandati³¹⁷.

Ci sono numerosi studi che hanno osservato l'impatto ambientale della *Belt and Road Initiative* e molti di questi sono concordi nell'affermare che il progetto, su larga scala, influisca notevolmente al degrado ambientale in diversi modi. Alcuni studi parlano di una forte correlazione della produttività economica con un aumento dell'inquinamento, dei rifiuti e dei gas serra; altri sollevano, giustamente, preoccupazioni sulla concentrazione di centrali elettriche a carbone presenti nei corridoi della *BRI* e promossi dall'iniziativa stessa; altri studi parlano della delocalizzazione delle industrie inquinanti dalla Cina in economie con standard ambientali meno rigorosi. Di sicuro lo sfruttamento delle risorse è di notevole portata ed ha subito un drastico aumento nelle economie lungo la *BRI*³¹⁸.

³¹⁷ Gluhovic M., On Dammed Landscape and Invasive Infrastructures, in Performance Research, VOL. 28, N. 3, (2023)

³¹⁸ Abdul S. et al., An Impact Evaluation of the Belt and Road Initiative (BRI) on Environmental Degradation, in Sage Publication, VOL. 12, N. 1, (2022)

Un esempio molto importante è la costruzione dell'autostrada Bar-Boljare in Montenegro, presa in carico dall'azienda cinese *China Road and Bridge Corporation*. Le preoccupazioni principali interessano il tratto di strada Smokovac-Matesevo, che attraversa il fiume Tara, un'area che presenta un ecosistema molto sensibile e che si trova sotto la protezione dell'UNESCO. Il problema principale deriva dalla volontà dei costruttori di scavare nella roccia per costruire un tunnel, ma ci sono state altre questioni che sono emerse dal progetto, come l'inquinamento delle acque e la presenza di discariche abusive. Anche in questo caso, una valutazione preliminare era necessaria, per evitare che il progetto provocasse un impatto ambientale di tali dimensioni, che è uno dei motivi per cui il progetto è stato più criticato³¹⁹.

Secondo uno studio condotto da Awais Baloch e altri studiosi, lo sviluppo finanziario è una porta d'accesso agli investimenti, nonché all'introduzione di nuove tecnologie più efficienti e attività di produzione più intense. Queste variabili conducono ad un aumento delle attività economiche che di conseguenza impattano severamente sull'ambiente. Le imprese, per esempio, trovano più attraente aumentare la produzione nel caso di uno sviluppo finanziario, creando più impianti, costruendo nuovi siti e acquistando più attrezzature e macchinari. Queste, però, non sono le uniche dinamiche: può aumentare il tenore di vita di chi abita il territorio, aumentando di conseguenza il consumo di risorse. Anche l'urbanizzazione ricopre un ruolo fondamentale nell'impronta ecologica, in quanto all'aumento della popolazione aumenta anche il consumo dei prodotti offerti dal mercato e si assiste ad uno sviluppo delle infrastrutture e dei servizi. Inoltre, lo sviluppo delle infrastrutture che deriva dagli investimenti porta alla costruzione di strade, binari ferroviari, porti marittimi, che richiedono risorse naturali come terreni, acqua e aria, causando anche in questo caso un aumento dell'impronta ecologica³²⁰.

All'interno dei Paesi coinvolti nella *BRI* si sono riscontrate le stesse dinamiche, soprattutto per quelli che hanno un PIL relativamente basso. Questo può accadere perché vengono utilizzate fonti energetiche tradizionali come gas, petrolio e carbone. Diventa facile, quindi, una volta ottenuti investimenti e il potenziale finanziario sia in aumento,

³¹⁹ Politi A., *How Green is China's Belt and Road Initiative?*, in Istituto Affari Internazionali, (2021)

³²⁰ Awais B.M. et al., *The effect of financial...*, in Springer Nature, VOL. 26, (2019), op. cit.

che ci sia anche una crescita nella domanda di tecnologie energetiche obsolete, perché la disponibilità economica è aumentata, ma non è ancora sufficiente per lo sviluppo tecnologico delle risorse. Lo stesso principio si applica all'urbanizzazione nei Paesi lungo i corridoi *BRI* che hanno visto un aumento del PIL. Gli abitanti delle aree rurali potrebbero sentire il desiderio di spostarsi verso zone urbane per la ricerca di opportunità di vita migliori. Questo richiederebbe un impiego di risorse sostanzialmente diverso, nonché il trasporto di beni e materie prime dalle aree rurali a quelle urbane, che contribuiscono severamente all'inquinamento dell'aria³²¹.

Secondo la letteratura consultata per la realizzazione dell'elaborato, numerosi studi si concentrano principalmente sull'aumento delle emissioni di gas serra, in quanto in termine di incidenza, è una delle cause che si manifesta in maniera più frequente in situazioni di sviluppo, provocando di conseguenza un forte impatto ambientale. In effetti le emissioni sono anche indice di cambiamento climatico, il quale è fonte di molte altre conseguenze ambientali responsabili del degrado degli ecosistemi, della qualità dell'ambiente e della diffusione, come si è notato negli ultimi anni, di ceppi virali.

A questo proposito, lo studio di Zhu e Gao, che si concentra sull'aumento delle emissioni di carbonio in 57 Paesi *BRI*, ci mette al corrente che un aumento o meno delle emissioni può variare in base al livello di reddito dei Paesi. Lo scopo dello studio è di rintracciare le dinamiche e le variabili attraverso cui avviene un aumento di emissioni di carbonio a causa delle infrastrutture di trasporto e del loro sviluppo. Lo studio è condotto in un periodo temporale che va dal 2005 al 2015, si parla quindi di un margine maggiore di anni prima della *BRI* e qualche anno dopo dall'avvio dell'iniziativa. Le tempistiche sono ancora molto giovani e soggette a tante variazioni. Tra le variabili proposte, l'urbanizzazione è quella che di più influisce su tale aumento. L'urbanizzazione veloce è tipica dei Paesi a medio reddito, tra questi la maggior parte dell'Europa Orientale e, quindi, dei Balcani è compresa. Il problema principale consiste nel livello di urbanizzazione. Infatti, molti dei Paesi su cui si muove la *BRI* si trova nella fase iniziale di urbanizzazione e con il supporto dell'iniziativa questa tendenza continuerà a crescere, con conseguente crescita delle emissioni. Le altre variabili studiate sono l'aumento del PIL pro capite,

³²¹ Awais B.M. et al., The effect of financial..., in Springer Nature, VOL. 26, (2019), op. cit.

l'aumento del consumo dell'energia fossile nell'industria dei trasporti, l'aumento del livello tecnologico e l'apertura commerciale. In presenza di tutte le variabili esaminate è stato percepito un incremento negativo sull'impatto ambientale, ad eccezione per il livello tecnologico che, invece, contribuisce ad una diminuzione delle emissioni di carbonio. L'incidenza del PIL pro-capite è anche una variante che non va sottovalutata. Negli ultimi anni, con i progetti portati avanti dall'iniziativa, c'è stata una tendenza all'aumento del PIL, tanto da rappresentare il 30% a livello globale. In Europa si parla di 1/3 di quello dell'Unione Europea. I rischi di un aumento spropositato di emissioni di carbonio, quindi, potrebbero tendenzialmente crescere nel tempo anche secondo questa variabile se non si adottano maggiori misure tecnologiche moderne³²².

Negli ultimi anni, la crescita del livello di urbanizzazione e del PIL pro capite legato alle infrastrutture di trasporto è tipica dei Paesi dell'Europa Orientale, soprattutto i Paesi PECO e anche alcune Nazioni dei Balcani hanno registrato questo fenomeno. I suggerimenti di Zhu e Gao per moderare il problema si riferiscono alla variabile positiva dello studio, ovvero lavorare sullo sviluppo tecnologico. Questo sarebbe d'aiuto nel caso in cui nell'industria dei trasporti venisse inserito l'utilizzo di energia da biomassa, gas naturale, energia solare e altre energie pulite, con l'obiettivo di ridurre sempre di più l'utilizzo di energia fossile. Tuttavia, i Paesi lungo la BRI hanno diverse peculiarità e a livello di risorse, sviluppo economico e tecnologico, non esiste un'unica via da percorrere³²³. La comprensione, le conoscenze ambientali e politiche di ogni Paese sarebbero buoni alleati nel processo di modernizzazione delle infrastrutture, evitando di incorrere in rischi che a lungo andare potrebbero risultare irreversibili. Tuttavia, l'urbanizzazione in sé è già un processo irreversibile, per cui diventa necessario agire adottando delle misure attenuanti. Il traffico urbano, per esempio, dovrebbe essere contingentato e bisognerebbe incoraggiare i cittadini ad utilizzare i mezzi pubblici e disincentivarli nell'utilizzo delle automobili private. Questo comporterà di sicuro, quindi,

³²² Zhu C. e Gao D., A Research on the Factors Influencing Carbon Emission of Transportation Industry in the "Belt and Road Initiative" Countries Based on Panel Data, in MDPI, (2019)

³²³ Idem

un aumento massivo dell'utilizzo di trasporto pubblico, per cui sarà necessario svilupparne le tecnologie e utilizzare energie pulite³²⁴.

Ci sono molti altri studiosi che si sono concentrati sui livelli di CO2 causati dalle infrastrutture di trasporto all'interno dell'iniziativa *BRI* a dimostrazione del fatto che questo è uno dei problemi ambientali che più necessita di un contrasto celere.

Saud et al., hanno pubblicato uno studio che, più o meno, richiama quello appena esaminato. Il periodo di studio si allarga notevolmente e va dal 1980 al 2016 e si concentra su 59 Paesi della *BRI*, all'elenco mancano la Grecia e la Serbia per i Balcani. Gli autori, oltre alle variabili utilizzate nello studio precedente, introducono quella del consumo di elettricità. All'avanzare dello sviluppo economico, aumentano anche i livelli di consumo dell'elettricità, che anche questo è un forte indicatore di impatto ambientale, con effetti a lungo termine. In territorio europeo, tale risultato è riscontrato anche nei Paesi membri dell'unione. Il coefficiente del consumo di elettricità ha un impatto significativo sulle emissioni di CO2 in Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Ungheria, Macedonia del Nord, Moldavia, Polonia, Romania, Slovacchia, Ucraina e Turchia³²⁵. Questa lista di Paesi sostiene la teoria del precedente studio, secondo cui si ha un impatto più significativo in Paesi con livelli medio-alti e medio-bassi di reddito.

Altri ricercatori, invece, si sono soffermati sull'impatto ambientale delle emissioni restringendo il campo alle aree portuali. Diversi studi attestano che fare una stima precisa delle emissioni delle aree portuali, per esempio, è difficile, poiché presentano ambiti e contesti differenziati. Questo è il caso del Porto del Pireo che include un terminal passeggeri, un terminal container e un terminal auto. In questo contesto hanno delegato l'Università Tecnica Nazionale di Atene che ha il compito di monitorare i livelli di qualità dell'aria nell'area portuale. Per tale scopo è stata installata una stazione di rilevamento dell'inquinamento atmosferico e metereologico per monitorare costantemente i livelli di qualità dell'aria e l'eventuale sfioramento, secondo le condizioni ambientali imposte. Dal 2008-2009, il Porto del Pireo ha visto una grande espansione e ha visto anche una

³²⁴ Zhu C. e Gao D., A Research on the Factors..., in MDPI, (2019), op. cit.

³²⁵ Saud S., Chen S., Danish, Hasseb A., Impact of financial development and economic growth on environmental quality: an empirical analysis from Belt and Road Initiative (BRI) countries, in Environmental Science and Pollution Research, VOL. 26 (2019), pp. 2253-2269

evoluzione delle categorie di navi, nonché un aumento delle stesse impiegate nelle attività portuali.

Quello di cui lo studio di Progiou et al. ci informa, va a confermare i due precedenti studi che relazionano lo sviluppo economico ad una consistente diminuzione della qualità dell'aria. Progiou et al. ci forniscono un panorama più ampio delle emissioni causate dal Porto del Pireo e il conseguente inquinamento atmosferico. Lo studio si concentra sul porto passeggeri e sul porto commerciale (che comprende anche il terminale container e il terminal per auto). La fonte più rilevante di inquinamenti atmosferici è data dai motori delle navi. Ci sono poi le emissioni causate dalle attrezzature per la movimentazione del carico e i veicoli che si spostano nelle zone del porto. Nonostante negli ultimi anni c'è stato un forte sviluppo delle tecnologie navali, tuttavia, le sole navi non sono la causa principale dell'inquinamento, la combinazione con gli altri fattori contribuisce gravemente alla qualità dell'aria nelle aree portuali urbane. Gli impatti che possono derivare dall'inquinamento atmosferico sono effetti sulla salute umana, danni agli edifici e ai materiali, perdite di raccolti e perdita di biodiversità. Questo studio in particolare osserva livelli maggiori di inquinanti atmosferici rispetto al 2009. Le emissioni di Ossidi di Azoto (NO_x) aumentano, le emissioni di Particolato mostrano anche dei lievi aumenti, mentre gli Ossidi di Zolfo (SO_x) diminuiscono grazie alla diminuzione del contenuto di zolfo nei carburanti utilizzati. Le emissioni di NO_x aumentano anche a causa dell'incremento di scali delle navi, come conseguenza dell'ampliamento dell'area portuale. L'aumento di SO_x è attribuito al tempo di manovra impiegato, che richiede tempistiche più lunghe rispetto agli studi ambientati nel 2009, l'unica variabile che incide su questo gas. Per quanto riguarda il traffico stradale nelle vicinanze del porto, l'inquinamento atmosferico avviene in quantità limitate rispetto a quello delle navi, ma è comunque da non trascurare. Secondo lo studio che stiamo analizzando, è stato osservato una quantità superiore anche in emissioni per inquinanti come la CO₂ e i NMVOC (composti organici volatili non metanici). Queste emissioni, nonostante la portata minore, influenzano in maniera rilevante la qualità dell'aria che sono particolarmente dannosi per la salute umana. Anche gli ossidi di azoto sono incisivi per la salute umana. Questo se inalato può provocare modifiche nella funzione polmonare e l'esposizione a lungo termine è associata ad un aumento dei sintomi di bronchite e di asma, soprattutto nei

bambini. Mentre per quanto riguarda l'ambiente, una volta avvenuta l'ossidazione, le particelle si trasformano in depositi acidi, le cosiddette piogge acide e creano gravi danni ecosistemici ai corsi d'acqua, alle foreste e al suolo in generale acidificandolo. Altri inquinanti che portano gravi conseguenze alla salute umana sono il monossido di carbonio (CO) e l'ozono. Questi presentano addirittura effetti cancerogeni, oltre ai disturbi polmonari e cardiaci prima citati³²⁶. Esistono numerosi studi che attestano una correlazione tra particelle di particolato e morte per malattie cardiache o polmonari. Questa correlazione è più intensa in prossimità dei centri in cui avvengono le emissioni; quindi, si sviluppano maggiormente a livello locale³²⁷.

Dai dati esaminati, quindi, si evince un aumento degli inquinanti atmosferici e degli effetti che da questi derivano, causati dallo sviluppo delle infrastrutture nel Porto del Pireo. Non solo, come già visto precedentemente, le cause dell'aumento dell'inquinamento sono provocate dalla crescita economica da cui è scaturito anche un incremento nell'impiego di navi, nel traffico veicolare limitrofo, nonché dell'aumento di utilizzo delle risorse. Nota positiva è lo sviluppo di tecnologie che ha portato ad un utilizzo di carburanti che impattano meno sul rilascio di ossidi di zolfo. Nonostante questo piccolo traguardo, la strada per una riduzione massiccia dell'inquinamento atmosferico è ancora lunga da percorrere e necessita di ulteriori studi anche sulle conseguenze attribuite a questo. Gli stessi risultati sono applicabili ai precedenti studi, che invece si focalizzano su un piano più generale dell'inquinamento da parte delle infrastrutture di trasporto.

Uno studio scientifico di Huang e Li avanza l'ipotesi dello sviluppo verde all'interno delle infrastrutture della *BRI*. Tuttavia, secondo i dati forniti dalla ricerca, gli stessi progetti infrastrutturali non hanno ancora raggiunto i livelli di standard ambientali prefissati. La seconda ipotesi che avanzano si rifà all'effetto spill-over. Nel pratico, lo sviluppo regionale, combinato alla cooperazione, potrebbe portare ad ottimi risultati attraverso la condivisione delle conoscenze da Paese a Paese e alla diffusione di tecnologie più avanzate. Lo stesso concetto è applicabile agli investimenti esteri che portano le imprese

³²⁶ Progiou A.G. et al., Air pollutant emissions from Piraeus Port: External costs and air quality levels, in *Transportation Research Part D*, (2021)

³²⁷ Chatzinikolaou S. D. et al., Health externalities of ship air pollution at port - Piraeus port case study, in *Transportation Research Part D*, (2015)

locali ad adottare le tecnologie e le conoscenze necessarie ad attuare uno sviluppo più ecologico. La Belt and Road Initiative, se attuata con le giuste misure e cautele, potrebbe portare a questo risultato nelle Nazioni a cui sono destinati gli investimenti. Secondo le stesse dinamiche, tuttavia, si può ottenere lo stesso risultato con lo sfruttamento delle risorse. Infatti, i problemi ambientali non hanno ripercussioni solo a livello locale, ma si trasferiscono nelle zone limitrofe. Le modalità possono essere diverse, come possono essere vari i canali di trasferimento: la contaminazione dell'aria e dell'acqua, per esempio, hanno la tipica caratteristica di trasferirsi nei territori circostanti. A questi si aggiungono altri meccanismi come la dispersione dell'inquinamento, l'incremento del traffico o la produzione industriale. L'esempio proposto più spesso è l'aumento delle emissioni di carbonio che può produrre danni a livello locale, spostandosi anche nelle zone limitrofe³²⁸. Quello di cui ci mettono al corrente, quindi, è il bisogno di un certo equilibrio tra tante parti. Lo sviluppo delle tecnologie non risulta sufficiente nel momento in cui l'uso delle risorse non subisce variazioni in positivo. Allo stesso modo, la diminuzione dell'inquinamento in un territorio diventa invalida dal momento che le zone limitrofe non hanno effettuato un cambiamento simile calibrato. I ricercatori in questione sostengono la teoria della cooperazione interregionale al fine di un miglioramento congiunto.

Tuttavia, dai risultati dello studio, ci informano che il livello di risposta alla cooperazione e, quindi, di una salvaguardia ambientale più efficiente, varia dai Paesi sviluppati a quelli in via di sviluppo. Uno dei principali motivi, di cui è stato già parlato, è l'utilizzo di energia fossile che compromette severamente l'intenzione di uno sviluppo verde su tutti i fronti. Pertanto, le caratteristiche politiche, sociali e ambientali di ogni Paese lungo la *BRI* sono molto varie e diversificate, il che rende difficile arrivare ad un risultato assoluto per i ricercatori nell'ambito dello sviluppo verde³²⁹. Risulta anche difficile arrivare ad un risultato unitario, invece, per quanto riguarda la parte da mettere in pratica.

Altri ricercatori avanzano, invece, ipotesi ottimistiche sullo stravolgimento della qualità dell'ambiente all'interno dei Paesi lungo i corridoi della *BRI*. Lo studio di Cao et al.

³²⁸ Huang M., Li S., The Analysis of the Impact of the Belt and Road Initiative on the Green Development of Participating Countries, in *Science of the Total Environment* (2020)

³²⁹ Idem

smentisce il precedente studio e arriva alla conclusione che l'iniziativa potrebbe avere un effetto positivo per la qualità dell'ambiente, sempre prendendo in considerazione l'idea di cooperazione e condivisione delle conoscenze, il cui principale promotore, questa volta, è proprio la Cina con la sua idea di sviluppo verde. Ciò che viene ulteriormente notato, però, in questo studio è che la *BRI* ha esercitato un'influenza maggiore in questi Paesi in cui la qualità dell'ambiente è inferiore rispetto a quelli con una qualità superiore, parlando in termini di miglioramento. Quindi, si ha un miglioramento grazie alla promozione del progresso tecnologico e al rafforzamento della regolamentazione ambientale, ma solo all'interno di aree il cui livello della qualità ambientale è medio, se non basso. La ricerca constata che l'iniziativa non è riuscita ad influire sulla qualità ambientale, invece, derivante dal settore industriale che registra ancora livelli molto bassi di efficienza energetica e di sviluppo tecnologico³³⁰.

Di certo i rischi ambientali sono tanti, come lo sono comunemente in altri contesti collegati al settore delle infrastrutture di trasporto. Arrivare, però, a parlare di impatti ambientali diventa un po' difficile, in quanto le conseguenze negative sull'ambiente, spesso, hanno effetti rintracciabili a lungo termine. Inoltre, la *BRI* presenta un paesaggio in continua evoluzione, che comprende aree geografiche diverse e che include sempre più settori. Per cui dinamiche di cambiamento potranno avvenire ancora in futuro, lasciando aperta una speranza di ripresa, soprattutto nel contesto ambientale che necessita di una forte consapevolezza comune e di azioni pronte e veloci, senza ancora altre esitazioni. Si possono, quindi, fare delle previsioni, degli studi di fattibilità, ancorarsi a casi trascorsi che hanno dei parallelismi, per cercare di evitare conseguenze molto gravi. Utilizzare le valutazioni ambientali in maniera più efficiente e, soprattutto, diffusa, inserendoli, per esempio nella legislazione di ogni singolo Stato, potrebbe essere una delle soluzioni applicabili.

Le valutazioni sarebbero d'aiuto anche per le altre due sfere della sostenibilità. In primo luogo, perché queste sono strettamente collegate, in quanto il livello ambientale influisce severamente sulle condizioni di vita delle persone e sulla loro economia. In secondo luogo,

³³⁰ Cao X. et al., Impact of the Belt and Road Initiative on environmental quality in countries along the routes, in *Chinese Journal of Population, Resources and Environment*, VOL. 19 (2021) pp. 344-351

si creano delle dinamiche, a volte separate dall'ecologia, ma che a lungo andare vanno, anche queste, ad influire sull'impatto.

Per questo motivo è importante in questo paragrafo dare anche spazio a queste due voci, per comprendere come le dinamiche economiche e sociali si siano evolute e potrebbero ancora evolversi. Sarà d'aiuto anche per capire quali possano essere le azioni future per evitare che disagi simili accadano ancora e garantire alle Nazioni già sofferenti uno sviluppo equo e solidale.

In realtà i megaprogetti infrastrutturali, soprattutto quelli che costano 1 miliardo di dollari o anche più, sono considerati importanti per il futuro delle Nazioni. Se rispettassero tutti gli standard, i benefici potrebbero essere multipli e considerevolmente utili. Questi sostengono l'occupazione dei lavoratori, contribuiscono all'aumento delle importazioni, si potrebbe assistere ad una diminuzione dei costi di produzione dati dal conseguente aumento della competitività e produttività, i consumatori possono godere di una maggiore qualità dei servizi e potrebbero migliorare gli standard ambientali laddove c'è stato un avanzamento delle tecnologie. Da questa premessa, però, non si può trarne dati veritieri, in quanto rappresentano delle stime ipotetiche, che hanno già avuto successo in alcune aree del mondo, ma non possono essere applicati gli stessi principi ad ogni Nazione a causa di molte variabili. Nella letteratura sulle infrastrutture, infatti, quelli che godono di questi benefici sono una percentuale bassissima. Su 1000 progetti solo 8 riescono a rispettare il budget prestabilito e le tempistiche di consegna operativa previste. Si riduce così la qualità dei benefici sperati, andando incontro a dinamiche sociali e ambientali rischiose³³¹.

A questo proposito si potrebbe cominciare con il caso del Montenegro e la sua l'autostrada che collega il porto di Bar a Belgrado. Un progetto infrastrutturale molto importante e strategicamente molto utile. Il rischio principale che il governo montenegrino ha riscontrato nel ricevere un investimento di 1.12 miliardi di dollari da parte della *Exim Bank* è quello di insolvenza del debito. Il prestito ha fatto aumentare il debito pubblico dello Stato del Montenegro all'80%, costringendo il governo ad

³³¹ Ruta M. et al, *Belt and Road Economics...*, in *The World Bank*, (2019), op. cit.

aumentare le tasse e ad un lungo ritardo con i salari dei dipendenti del settore pubblico. Si notano, quindi, i primi effetti sociali³³².

Lo stesso rischio di insolvenza del debito è stato riscontrato anche per l'Albania, per la Bosnia Erzegovina e per la Serbia³³³. In termini di integrazione nell'Unione Europea, questo potrebbe essere un grosso limite, perché le istituzioni della collettività europea non sarebbero molto propense ad accettare un nuovo stato membro con una situazione debitoria che potrebbe sempre peggiorare³³⁴.

Uno dei problemi comuni in molti dei progetti è il fatto che le imprese cinesi che decidono di investire nel campo delle infrastrutture di trasporto e dell'energia in questa regione, non utilizzino materie prime e lavoratori locali, ma esportano le loro risorse dalla Cina. Diventa un problema stagnante se si pensa al fatto che le opportunità di creare nuovi posti di lavoro o impiegare e risollevere le imprese locali, viene accantonato, privandoli dell'occasione di una crescita economica almeno su questi due aspetti³³⁵. Quanto detto, rappresenta il caso della centrale termica di Stanari, in Bosnia Erzegovina. Il progetto, in accordo tra la Cina e la Repubblica di Srpska, è stato parte di un consorzio di diverse aziende cinesi, che operano in diversi settori, che hanno rimodernato la centrale. Dalla costruzione alla messa in funzione sono state assunte solo parti cinesi³³⁶.

Quello che spesso accade è anche che i lavoratori locali impegnati nei progetti cinesi siano poco qualificati e manchino di competenze utili. Questo dato rende l'impatto dell'infrastruttura sul PIL difficile da quantificare, in quanto non è facile identificare neanche la sostenibilità del progetto a lungo termine. Anche se i rischi sono altissimi, tuttavia, non si può ancora affermare solidamente se gli investimenti nella regione porteranno ad uno sviluppo o addirittura ad un regresso. In alcuni contesti si può parlare di un ritardo inaspettato nello sviluppo delle piccole e medie imprese, nella creazione di

³³² Drienikova K. et al., *Impact of Chinese...*, in 20th International Joint Conference, (2020), p. 50, op. cit.

³³³ Colney H.A. et al., *China's "Hub-and-Spoke" ...*, in Center for Strategic and International Studies, (2020), p. 13, op. cit.

³³⁴ *Idem*

³³⁵ *Ibidem*

³³⁶ Ivanic M., Savovic A., *Belt and Road Initiative and Bosnia and Herzegovina*, in China-CEE Institute, N. 29, (2020)

nuovi posti di lavoro, nonché di un abbassamento degli standard di sostenibilità ambientale.

Un altro fenomeno, meno conosciuto ma comunque frequente, in queste situazioni di spostamento di lavoratori da un Paese all'altro è stato denominato “*Labor Influx*” (afflusso di manodopera). Si parla sempre di un rischio legato alla sfera sociale e alla salute dei cittadini. Capita che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto richiedano una manodopera e beni e servizi che non possono essere reperiti localmente, per cui parte della forza lavoro viene introdotta dall'esterno, da altri Paesi. A questo afflusso di lavoratori, si aggiunge un afflusso di altre persone, non originariamente coinvolte, ma che nutrono l'obiettivo di trovare opportunità lavorative. Si tratta di una tipologia di migrazione, un po' più rapida di quella tradizionale, che, però, provoca un'influenza negativa nel contesto sociale. Possono subire dei cambiamenti le infrastrutture pubbliche, i servizi cittadini, gli alloggi, la gestione sostenibile delle risorse. Questo fenomeno è di solito temporaneo e transitorio e si verifica durante o poco prima la fase di costruzione dell'infrastruttura. I beni e i servizi locali possono subire un aumento della domanda che non riescono a sostenere, diventando concorrenziale con conseguente aumento dei prezzi. Anche le risorse naturali possono subire un aumento della domanda, causando grossi rischi a livello ambientale. Tra le altre conseguenze si ha la nascita di conflitti all'interno delle comunità o, addirittura, tra comunità stesse; un aumento del rischio di diffusione di malattie trasmissibili; e un aumento di comportamenti illeciti e di atti di criminalità. Questo fenomeno ha inoltre portato l'attenzione alle malattie sessualmente trasmissibili, che in questi contesti si stanno diffondendo sempre di più. Per i lavoratori, che sono temporaneamente lontani da casa e famiglia, aumenta l'opportunità di avere rapporti sessuali con più partner, rischiando di creare una propagazione delle malattie veneree veloce e diffusa. L'Europa Centrale è uno di quei contesti, insieme all'Asia Centrale, in cui l'epidemia di HIV è in continuo aumento³³⁷.

Altrettanto rilevante, quando si parla dello sviluppo economico a medio termine derivante dalle infrastrutture di trasporto, è la questione degli scambi commerciali. Molti di questi progetti potrebbero presentare come scopo principale quello di trasportare e distribuire le

³³⁷ Ruta M. et al., *Belt and Road Economics...*, in *The World Bank*, (2019), op. cit.

merci cinesi. Diventa una situazione sconveniente per i Paesi che hanno beneficiato di tali investimenti, in quanto si parla di traffico a senso unico. Ci sarebbero maggiori benefici nel momento in cui il traffico diventerebbe bidirezionale³³⁸. Sono effetti che sono già stati presentati nel paragrafo precedente, secondo cui molti dei Paesi dei Balcani hanno con la Cina una relazione asimmetrica in ambito di scambi commerciali, per cui le importazioni prevalgono sulle esportazioni.

Per far fronte a questo insieme di problemi finanziari e sociali derivanti dagli investimenti esteri, ci potrebbero essere delle azioni che i governi locali e le istituzioni finanziarie che principalmente operano sul territorio potrebbero intraprendere.

Per esempio, gli investimenti cinesi collegati alla *BRI* nei Balcani si muovono su un territorio in cui già opera la *European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)*. La collaborazione che potrebbe nascere tra le due istituzioni è importante ai fini dello sviluppo del benessere finanziario nella regione. Bisognerebbe porre dei requisiti di conformità più rigidi, per quanto riguarda la sfera degli investimenti e la *EBRD* ha molti strumenti a disposizione per poter applicare questa influenza. Infatti, la Cina è diventata il 67° membro, nonché azionista della *EBRD*. Nel 2016, la *EBRD* ha firmato un accordo di cooperazione con il *Silk Road Fund* e, successivamente, la Cina è diventata un investitore chiave nel fondo di partecipazione azionaria lanciato dall'istituzione finanziaria europea. In questo contesto diventano essenziali anche le azioni di altre istituzioni occidentali che cooperano con la Cina, come la stessa Unione Europea, la Banca Mondiale e la Banca Europea³³⁹.

Esiste ancora una presenza preponderante di investimenti da parte europea nella regione dei Balcani, ma la Cina è un'alternativa di investimenti che si sta espandendo sempre di più. I Paesi balcanici hanno ancora la priorità di entrare a far parte dell'Unione Europea e questo è un dettaglio che non va trascurato. Tuttavia, non è neanche da sottovalutare la parte cinese, che opera in quei Paesi in cui qualsiasi investimento al momento risulta rischioso. Quello che le Istituzioni Finanziarie Internazionali dovrebbero fare è di

³³⁸ Bastian J., *The potential of growth...*, in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 45, op. cit.

³³⁹ Idem

ricalibrare il loro approccio per una competizione più efficiente in un territorio in cui le relazioni sino-centriche sono sempre più forti³⁴⁰.

I finanziamenti cinesi diventano essenziali per i Paesi dell'Europa sud-orientale, perché hanno fondi a disposizione che altre istituzioni non sono in grado di elargire. Per questo motivo la presenza di figure istituzionali come la *EBRD* o le delegazioni dell'Unione Europea è molto importante. Esse hanno le conoscenze e le competenze finanziarie necessarie per portare avanti progetti infrastrutturali sostenibili, laddove le politiche locali non sono in grado di intervenire. La presenza di queste istituzioni potrebbe essere d'aiuto per un dialogo politico forte nei confronti delle potenze straniere che investono sul territorio, contribuendo alla definizione delle priorità politiche e nella creazione di capacità negoziali³⁴¹.

Inoltre, gli effetti di crescita economica e sociale potranno avvenire nel momento in cui la Cina decide di coinvolgere un maggior numero di competenze locali e di imprese nazionali, invece di, come spesso accade, mandare forza lavoro e risorse materiali dalla Cina. Questa condizione potrebbe essere considerata come una delle richieste durante l'iter delle gare d'appalto pubbliche³⁴².

Secondo lo studio di Bastian J., pubblicato nel 2017, quindi solo qualche anno dopo l'avvio dell'iniziativa e dalla veloce diffusione di tutti gli investimenti cinesi in Europa sud-orientale, ci potrebbe essere un miglioramento delle condizioni interne di ogni Nazione nel momento in cui si viene a creare una solidità geografica e una condivisione delle risorse. Non si parla solamente dei Paesi dei Balcani, ma di tutta la regione PECO in generale. Molto alta è la probabilità di assistere ad un effetto *spill-over* per quanto riguarda il commercio e la crescita economica legati entrambi allo sviluppo e alla modernizzazione delle infrastrutture. Infrastrutture di trasporto efficienti riducono i costi di trasporto, nonché le tempistiche, portando alla conseguenza di un aumento del volume di scambio³⁴³.

³⁴⁰ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 45, op. cit.

³⁴¹ Idem. 46-47, op. cit.

³⁴² Ibidem, p. 38

³⁴³ Ibidem, p. 34

Ancora secondo Sebastian J. e molta della letteratura esistente, a lungo andare gli investimenti che la Cina offre ai Paesi dei Balcani hanno una forte valenza strategica, come è stato già ampiamente accennato. I due Paesi più importanti a riguardo sono la Grecia e la Serbia, i cui accordi di cooperazione economica con la Cina sono in fase avanzata e comprendono anche altri settori, oltre a quello economico, come la liberalizzazione dei visti o i programmi di scambio culturale. La chiave del successo degli accordi tra Pechino e Atene o Pechino e Serbia è la durata pluriennale che arriva addirittura a non avere delle scadenze temporali. Non avendo accesso a molte risorse per gli investimenti esteri, i due Paesi trovano negli accordi con la Cina una buona alternativa di sviluppo. Più lunga e profonda è la cooperazione con i partner locali, più ci sarà la possibilità di avere degli effetti positivi³⁴⁴.

Ritornando al tema della collaborazione regionale e quindi di tutta l'area geografica occupata dai Balcani, ampi piani di collaborazione potrebbero di sicuro portare a grossi risultati anche a livello ambientale e potrebbero portare una forte nota di speranza per il futuro. La collaborazione può avvenire su più livelli: tra Stati, tra parti più piccole di due o più Paesi, nonché a livello di collaborazione regionale transfrontaliera di comuni e contee. Per esempio, una collaborazione sul Danubio si baserebbe sull'importanza del fiume e sull'utilizzo sostenibile delle sue risorse naturali, in modo che possano beneficiarne tutti i cittadini dell'area danubiana. Sono, queste, nuove forme di cooperazione molto significative a cui partecipano i Paesi e i loro enti governativi, ma che assumono una forza straordinaria nel momento in cui viene consentito l'accesso anche alle organizzazioni non governative. In questo modo tutti, escluso nessuno, possono contribuire alla salvaguardia dell'ambiente, fonte di benessere sociale³⁴⁵.

Queste cooperazioni diventano ancora più realistiche se a guidarle sono istituzioni governative vere e proprie, che fungono da guida ai Paesi che non hanno ancora avuto l'opportunità di accrescere le proprie conoscenze tecniche e scientifiche sulla salvaguardia dell'ambiente e sul risparmio delle risorse terrestri. L'Unione Europea stessa

³⁴⁴ Bastian J., *The potential of growth...*, in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 36, op. cit.

³⁴⁵ Karanovic S., Imamovic E., "The New Silk Road and the Regional Cooperation of the Western Balkans", in Initiative of the "New Silk Balkan" - Achievements and Challenges, Serbia, (2017), pp. 401-412, op. cit.

ha cominciato a muoversi su piani regionali e aree geografiche delimitate, lanciando, per esempio la Strategia dell'Unione Europea per la Regione del Danubio. I beneficiari non sono solo gli Stati membri dell'Unione, ma viene fornito un forte sostegno nella salvaguardia delle risorse ambientali a tutti i Paesi che circondano il Danubio. Il principio guida è l'uso responsabile delle risorse naturali per uno sviluppo sostenibile³⁴⁶.

Il Danubio rappresenta un'area economica e politica molto complessa essendo il 32° bacino fluviale più grande del mondo. Esso non è solo una via d'acqua per il trasporto, ma un corso d'acqua che collega diversi Paesi e regioni, nonché un via di scambio economica e culturale. Per questo motivo è molto importante per l'Europa, tanto da istituire una strategia apposita in grado di innescare una cooperazione efficiente. Tuttavia, bisognerebbe constatarne anche l'efficacia, in quanto non dispone di mezzi finanziari speciali, ma semplicemente di progetti emanati dai fondi dell'Unione Europea, a cui i Paesi possono competere nei bandi di gara³⁴⁷.

Secondo Karanovic e Imamovic, la Strategia di sviluppo sul Danubio potrebbe dare il via ad un meccanismo di collaborazioni varie. L'ambito della *16+1 Platform* potrebbe essere uno di questi. Il beneficio primario dovrebbe essere indirizzato alla sostenibilità ecologica, dato il massiccio coinvolgimento delle infrastrutture di trasporto, ma potrebbero essere coinvolte molte più sfere, come quella economica, quella culturale e della condivisione delle conoscenze³⁴⁸.

La strada della cooperazione tra più attori è uno spunto interessante che potrebbe portare a risultati ottimali ed efficaci. I livelli di cooperazioni non dovrebbero limitarsi su un piano orizzontale, ma coinvolgere anche attori a livello verticale. Più livelli di cooperazione includono anche la società civile e istituzioni non governative. Il loro contributo potrebbe essere estremamente utile, poiché presentano una varietà di conoscenze che molto spesso alle istituzioni e ai governi mancano. Sono inoltre rappresentati dei

³⁴⁶ Karanovic S., Imamovic E., "The New Silk Road and the Regional Cooperation of the Western Balkans", in Initiative of the "New Silk Balkan" - Achievements and Challenges, Serbia, (2017), pp. 401-412, op. cit.

³⁴⁷ Idem

³⁴⁸ Ibidem

bisogni di ogni individuo che abita il contesto territoriale e, quindi, capaci di trasmetterne le priorità.

Il prossimo paragrafo si appresta a descrivere come questo tipo di cooperazione a più livelli possa avvenire in maniera generale, ma sempre con un'attenzione maggiore alla regione dei Balcani ai fini dello studio.

2.4 Partecipazione e influenza della comunità civile locale

Secondo gli studiosi del settore, esistono delle barriere per quanto riguarda gli investimenti che potrebbero portare ad un regresso piuttosto che ad uno sviluppo. Tuttavia, queste barriere istituzionali politiche e finanziarie possono essere abbattute o quantomeno superate. Diventa infatti essenziale citare in giudizio la comunità civile per comprendere meglio quali sono le azioni necessarie per accogliere le opportunità nel modo più ottimale possibile.

Consultando la letteratura esistente, per quanto riguarda la governance ambientale, ci si rende conto di quanto la società civile sia importante nei processi decisionali. Le comunità locali, di cui fanno parte l'opinione pubblica e i media, e i gruppi sociali, spesso rappresentati da ONG ambientalista, sono attori critici non statali, ma la cui partecipazione può indurre a scelte più sostenibili. Ogni attore nel processo decisionale ha diverse responsabilità e capacità, ma la combinazione di queste forze, soprattutto in contesti multi-attoriali come quello della *BRI*, diventa essenziale per una governance ambientale più efficiente ed informata. Da includere nei processi di valutazione delle comunità locali è la conoscenza indigena, che secondo lo studio di Wang et al., corrisponde “all'interpretazione della popolazione locale delle condizioni locali e degli impatti dei progetti”. Questo tipo di valutazione potrebbe avvenire attraverso la comunicazione con i governi locali durante le procedure di processo pubblico³⁴⁹.

³⁴⁹ Wang X. et al., Environmental governance of..., in *Transportation Research Part A*, VOL. 139 (2020) pp. 189-199, op. cit.

Esistono alcune istituzioni finanziarie che si avvalgono del requisito di coinvolgere le comunità locali durante il processo di valutazione di impatto ambientale. La Banca Mondiale è uno di questi. Anche la *Asian Infrastructure Investment Bank* ha ideato delle normative a riguardo, in cui prevede che all'interno delle normative sulla salvaguardia ambientale, inerenti ai progetti infrastrutturali, le comunità locali e l'opinione pubblica venga coinvolta³⁵⁰. Secondo un rapporto sulla *BRI* della Banca Mondiale, l'opinione pubblica e la società civile potrebbero essere di estrema utilità anche per alleviare le questioni sulla corruzione. Elenca due misure di contrasto che potrebbero essere d'aiuto: il Monitoraggio Comunitario, che consiste nel principio in cui gli attori non statali possano rafforzare la responsabilità pubblica, lottando contro l'inefficienza governativa e la corruzione; menziona poi le Schedine di Segnalazione dei Cittadini, in cui, appunto, i cittadini forniscono delle segnalazioni e dei feedback che possono essere utile a livelli statistici³⁵¹.

Sono state prima menzionate le ONG (Organizzazioni non Governative), le quali hanno un ruolo essenziale nel processo decisionale, sempre parlando a livello di attori civili. Le ONG ambientali si riferiscono ad organizzazioni sociali che comprendono gruppi locali, nazionali, regionali e internazionali, che operano su diversi livelli. Per quanto riguarda la *Belt and Road Initiative*, passo molto importante è stata l'istituzione della *Silk Road NGO Cooperation Network*, che comprende più di 300 membri, provenienti da più di 60 Paesi, rappresentanti di diverse ONG. Tuttavia, non si è notata una forte attività da parte delle ONG all'interno dell'iniziativa, tanto meno di coinvolgimento da parte degli attori decisionali a livello statale. Informazione da non trascurare è il fatto che le ONG in Cina non abbiano un ruolo ben definito. Queste mantengono un forte legame con il governo, sia a livello formale che informale, e molto spesso sono anche approvate dal governo stesso. La loro capacità di risonanza risulta molto limitata³⁵². La questione, quindi, che queste vengano coinvolte o meno nel processo decisionale della *BRI*, è da ricercare nella radice stessa del progetto e di quanto effettivamente i Paesi ospitanti possano scegliere

³⁵⁰ Wang X. et al., Environmental governance of..., in *Transportation Research Part A*, VOL. 139 (2020) pp. 189-199, op. cit.

³⁵¹ Ruta M. et al., *Belt and Road Economics...*, in *The World Bank*, (2019), op. cit.

³⁵² Wang X. et al., Environmental governance of..., in *Transportation Research Part A*, VOL. 139 (2020) pp. 189-199, op. cit.

come, quanto e chi coinvolgere. Il ruolo delle ONG potrebbe essere determinante, così come la letteratura ci informa, fornendo dati empirici aggiornati e ricerche su questioni ambientali urgenti, colmando lacune di conoscenze tecniche e scientifiche, tipiche dei progetti infrastrutturali, come è stato già visionato in precedenza. Potrebbero anche offrire un ruolo da mediatore, tra il governo e il pubblico, quando quest'ultimo non ha i mezzi per sentirsi rappresentato³⁵³.

Molte fonti individuano le ONG come componenti effettivi di quella che è la *Governance della Belt and Road Initiative*. Dan afferma che si tratta di una rete complessa combinata ad una struttura interattiva, in cui la guida principale sono le strutture governative a cui si affianca l'operato delle imprese che operano sul mercato e le ONG che sono una componente importante per valutare il progresso dei progetti³⁵⁴.

Nel caso del Porto del Pireo, come è già stato detto precedentemente, è stato molto utile l'intervento dei sindacati per i lavoratori dei cantieri navali ai fini dell'indagine richiesta per l'esclusione dal terminal di Perama. In questo caso la comunità locale, nonostante l'esito dell'indagine non sia stato a favore dei lavoratori greci, ha ricevuto un forte sostegno dalle istituzioni sindacali, che hanno insistito nel coinvolgere nell'indagine anche il Ministero della Navigazione³⁵⁵.

Un esempio di lotta contro un'ingiustizia infrastrutturale è avvenuto in Albania. Un gruppo di manifestanti che stavano facendo anche uno sciopero della fame hanno raggiunto Tirana per protestare contro la fratturazione idraulica presso l'impianto petrolifero di PatosMarinza, situato vicino al loro villaggio. I manifestanti erano sostenuti dalla società civile Nisma Thurje (Iniziativa Hashtag). Il progetto in se aveva già riscontrato dei problemi a livello tecnico e aveva causato una serie di danni all'ambiente

³⁵³ Wang X. et al., Environmental governance of..., in Transportation Research Part A, VOL. 139 (2020) pp. 189-199, op. cit.

³⁵⁴ Li Dan 李丹, ““Yidaiyilu duichu yu zhili fanshi de chuangxin: lilian, jiegou, guifan 一带一路”对区域治理范式的创新: 理念、结构、规范” (Le innovazioni della Belt and Road all'interno del paradigma di governance regionale), in zhongguo yu guoji guanxi xuekan 中国与国际关系学刊, N. 2 (2019), pp. 35-48

³⁵⁵ Seatrade Maritime News, rintracciabile all link <https://www.seatrade-maritime.com/newbuilding/cosco-and-ppa-disagreement-over-piraeus-shipyard-facilities> (ultima consultazione 20/05/2024)

e alla vita degli abitanti locali. Quando la Cina ha deciso di prendere in carico il progetto, la questione è stata valutata negativamente dai cittadini che hanno temuto un'intensificazione delle attività di fracking e quindi dei danni relativi che avrebbe causato. Le attività di fracking a cui il giacimento è stato sottoposto hanno contaminato l'acqua potabile e agricola e danneggiato le abitazioni circostanti a causa dei sismi provocati dall'attività. Nel 2013 è stata effettuata un'indagine di conformità ed è stato creato un gruppo di dialogo tra rappresentanti della comunità locali e rappresentanti delle banche.

In questo caso accaduto in Albania si assiste a delle dinamiche profonde in cui la popolazione locale è molto attiva nelle proteste. Oltre agli scioperi della fame e alla mobilitazione di un'organizzazione non governativa, c'è stata una forte promozione dell'iniziativa sui social che hanno fatto il giro del Paese e hanno ricevuto molto sostegno. La manifestazione ha visto un intensificarsi di azioni nel tempo e gli abitanti del luogo hanno percorso a piedi circa 130 km per raggiungere Tirana con l'obiettivo di accamparsi davanti al Ministero dell'Energia. L'evento non è passato inosservato e la protesta ha, poco alla volta, raccolto consensi anche da parte di attivisti, personaggi pubblici e accademici che si sono uniti alla causa. Il sit-in è durato quattro giorni e alla fine il governo è intervenuto in questa situazione, multando le attività di fracking, risarcendo i danni delle abitazioni e ha aperto un processo contro la società che aveva effettuato le attività di fracking nel territorio³⁵⁶.

Un altro esempio per cui vale la pena parlare è legato all'autostrada Bar-Boljare in Montenegro. Stavolta si parla di un progetto che si sviluppa in un'area protetta dall'UNESCO. Anche in questo caso si osserva l'intervento da parte di una ONG montenegrina che attraverso un'indagine ha messo in luce dinamiche che avrebbero impattato sull'ambiente. Il problema principale sarebbe stato quello di scavare nella roccia al fine di creare un tunnel autostradale, ma sono state rilevate anche altre azioni illecite come l'inquinamento delle acque e la creazione di alcune discariche altamente inquinanti³⁵⁷.

³⁵⁶ Tsimonis K. et al., A Synergy of Failures..., in *Journal of Current Chinese Affairs*, VOL. 48, N. 2 (2019), pp.171-200, op. cit.

³⁵⁷ Politi A., How Green is..., in *Istituto Affari Internazionali*, (2021), op. cit.

Abbiamo ancora un altro caso che merita di essere raccontato. Questa volta l'ambientazione è in Bosnia-Erzegovina e la causa del dissenso civile sono le dighe idrologiche e le attività di dragaggio collegate alla loro costruzione, che rovinano il paesaggio circostante, inquinando anche i corsi d'acqua coinvolti. Per opporsi a questo tipo di abuso naturale, le donne del villaggio di Kruscica hanno occupato un ponte che dava sul fiume per 534 giorni evitando la costruzione di due centrali idroelettriche. Alla fine, questa resistenza è stata repressa con l'utilizzo della violenza da parte delle forze armate, che hanno picchiato e arrestato quelle donne. L'evento ha avuto ancora più risonanza e ha raccolto tanto disappunto dalla comunità civile, che ha deciso di rinforzare il sostegno per la causa. Questa rete umana di opposizione ha raggiunto l'obiettivo di far annullare la costruzione delle due dighe³⁵⁸.

Non sono questi gli unici casi nei Balcani di opposizione alle infrastrutture per proteggere la natura, ma gli attivisti sono molto devoti alla questione nel territorio. La mobilitazione avviene in diversi modi, attraverso piattaforme online, azioni legali e campagne pubbliche. Una campagna pubblica molto importante è "*Save the Blue Heart of Europe*" coordinata da due ONG con la collaborazione di organizzazioni partner dei Balcani, con l'obiettivo di proteggere i fiumi nella regione³⁵⁹.

Sono queste tutte storie che meritano di essere conosciute e condivise, perché hanno un forte valore di attivismo democratico. Le proteste hanno il meraviglioso potere di proporre visioni alternative delle infrastrutture, offrono una comprensione più ampia della sostenibilità e mostrano i bisogni di tutti gli individui per garantirne la sopravvivenza³⁶⁰. La condivisione della conoscenza di questi eventi è utile per creare una consapevolezza collettiva, per mettere al corrente altre persone che si trovano in situazioni simili che la collaborazione tra individui può portare a dei profondi cambiamenti.

Considerando il grande impatto ambientale, economico e sociale riscontrato in diverse situazioni caratterizzate da dinamiche differenti, è stato notato che la governance ambientale non è del tutto efficiente e che il coinvolgimento del pubblico nei progetti di

³⁵⁸ Gluhovic M., *On Dammed Landscape...*, in *Performance Research*, VOL. 28, N. 3, (2023), op. cit.

³⁵⁹ *Idem*

³⁶⁰ *Ibidem*

trasporto è sempre più essenziale. Quando questo prerequisito viene meno, è molto probabile che nasca il dissenso delle comunità locali, attraverso proteste e manifestazioni di sfiducia, ostacolandone la fattibilità. Un altro problema che potrebbe sorgere è che, una volta esclusa la dominante pubblica, può accadere che chi si presta ai progetti non sia in grado di riconoscere le lacune locali, creando impatti sulla sostenibilità ambientale a lungo termine a cause delle infrastrutture di trasporto³⁶¹.

Vari enti civili come i sindacati, le associazioni dei datori di lavoro, le organizzazioni della società civile lungo la “Via della Seta Balcanica”, hanno chiesto un monitoraggio più severo e controllato degli investimenti cinesi che rischiano di creare squilibri commerciali e potenziale dipendenza da debiti³⁶².

Secondo Georgescu esistono delle azioni chiave utili ad una buona ed efficiente governance che avvengono attraverso la cooperazione tra pubblico e privato, la cooperazione accademica, la società civile e il coordinamento delle singole nazioni. Anche i Think Tank sono utili al fine di avanzare le ricerche sull’efficienza della governance nei progetti, per fare in modo che questi durino nel tempo. Metodi utili potrebbero essere di natura varia, ma tutti si avvalgono della cooperazione tra diversi attori a diversi livelli. Tra questi abbiamo la promozione dei processi *CIP (Continuous Improvement Process)*; l’utilizzo di sistemi di valutazione dei rischi (VIA e VAS); scambio e diffusione di conoscenze e tecnologie; collaborazione tra attori privati e pubblici ecc. Di sicuro la frammentarietà di questi sistemi di collaborazione rende i processi molto più lunghi e difficili da attuare, ma sono di estrema utilità per strutturare validi sistemi di governance resilienti³⁶³.

La *Western Balkan Network on Territorial Governance* (un gruppo di organizzazioni della società civile insieme a dei ricercatori), ritiene di estrema importanza la cooperazione regionale. Questa comprende la cooperazione tra luoghi, attori e settori, il

³⁶¹ Wang X. et al., Environmental governance of..., in *Transportation Research Part A*, VOL. 139 (2020) pp. 189-199, op. cit.

³⁶² Bastian J., The potential of growth..., in *European Bank for Reconstruction and Development*, (2017), p. 41, op. cit.

³⁶³ Georgescu A., “Critical Infrastructure Protection...”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 191-201, op. cit.

cui obiettivo finale è uno sviluppo sostenibile. La stessa cooperazione deve avvenire in maniera verticale, con attori della società civile, molto preparati a livello di conoscenze, che inducano i governi ad approvare un approccio comune per la regione e che porti benefici per tutti³⁶⁴.

Un sistema verticale e orizzontale di governance in un progetto di enormi dimensioni come quello della *BRI* diventa molto importante laddove si vogliono proteggere le infrastrutture, a volte, molto critiche. Non solo, crea anche un ambiente collaborativo in cui gli scambi e la cooperazione diventano sempre più saldi. Inoltre, in un contesto politico e sociale come quello dei Balcani, questo tipo di collaborazione sarebbe utile a creare un ambiente meno teso, in cui gli sforzi per raggiungere gli obiettivi sono congiunti alleviando il rischio di incorrere in progetti che a lungo andare potrebbero arrivare a delle dispute. Più che mai consono è in un contesto in cui esiste un blocco geografico dove è già operativa l'Unione Europea³⁶⁵.

La Cina, a questo proposito, ha mosso delle azioni per mettere a tacere, o anche solo per affievolire, tutte queste preoccupazioni avanzate dall'Occidente, coinvolgendo nella pianificazione dei progetti membri della società civile, organizzazioni non governative e le università, per avere un quadro più approfondito sulle competenze professionali, sulle valutazioni di impatto ambientale e sulle strategie di sviluppo delle piccole e medie imprese³⁶⁶.

Per concludere, in questo secondo capitolo è stata affrontata la comprensione di diverse casistiche in territorio balcanico legate alla sostenibilità ambientale, economica e sociale. L'attenzione maggiore è rivolta alla salvaguardia dell'ambiente, ma è stato notato che gli effetti sociali ed economici sono anch'essi una componente fondamentale degli effetti di progetti infrastrutturali poco sostenibili.

³⁶⁴ Toto R., Annual Review of Territorial Governance in the Western Balkans, in Journal of the Western Balkans Network on Territorial Governance, (2019), p. 6

³⁶⁵ Georgescu A., "Critical Infrastructure Protection...", in Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges, Belgrado (2017), pp. 191-201, op. cit.

³⁶⁶ Bastian J., The potential of growth..., in European Bank for Reconstruction and Development, (2017), p. 32, op. cit.

La politica locale presenta un quadro molto complesso che non è in grado di contrastare queste minacce. Si fa spazio, anzi, all'accoglienza di queste dinamiche perché il bisogno di investimenti e capitale monetario risulta più necessario di quello di salvaguardare il sistema ambientale e sociale. La Cina non risulta riluttante agli accordi bilaterali instaurati coi Paesi all'interno dell'iniziativa, ma spesso ci sono delle crepe all'interno delle procedure che mettono a serio rischio la fattibilità dei progetti. La politica internazionale, quella promossa dall'Unione Europea, interviene in questo quadro di instabilità politica mostrando un forte disaccordo, inasprendo gli standard da adottare e minacciando sulle tempistiche e le conformità nel processo di adesione all'Unione Europea.

Usando come punto di partenza questa prospettiva, si può trarre delle riflessioni che ci portano a comprendere quanto sia doveroso muovere delle azioni a riguardo. I Balcani, non sono l'unica area geografica che necessita di attenzioni, ma queste dinamiche si muovono su una scala più ampia. Abbiamo, però, visto, nel corso della stesura di questo elaborato, che ci sono molte condizioni che possono influire sulla risoluzione o attenuazioni dei vari problemi socio-ambientali che possono verificarsi in questi contesti. Lo sviluppo economico delle singole nazioni è un buon punto di partenza, ma la precedente narrazione individua la stabilità politica e buoni livelli di governance come i fattori più incidenti per un buon operato. Non possiamo dare per assodato che tali risultati siano riscontrabili in tutti i contesti, in quanto ogni Paese presenta delle peculiarità che vanno affrontate secondo risoluzioni diverse e più adatte al contesto.

Nell'ultimo paragrafo, ma anche in una piccola porzione di quello precedente, è stato osservato quanto la cooperazione tra più attori sia importante. Abbiamo scorso un panorama di eventi e casistiche molto vario, che non sempre ottiene gli stessi risultati, ma che hanno una forte risonanza a livello civile.

Il prossimo capitolo trae spunto da questo contesto collaborativo e si concentra su come la Cina e le altre potenze occidentali abbiano deciso di collaborare per creare un sistema efficiente di regolamentazione. Il fine ultimo è quello della comprensione reciproca e dell'osservanza degli standard normativi, rispettando le volontà e le leggi di ogni Nazione coinvolta, al fine di evitare controversie politiche e che si creino gravi rischi ai progetti infrastrutturali. Ancora più forte sarà l'impatto per lo sforzo congiunto nel conseguire le

misure di monitoraggio e raggiungimento degli obiettivi ambientali, sociali ed economici, a cui l'intero globo sta andando in contro.

Per tale scopo, verranno esaminati i Piani di Cooperazione Internazionale e altre tipologie di trattative, *Memorandum of Understanding*, trattati tra diverse Nazioni, o gruppi di Nazioni, per portare avanti il progetto di un "futuro condiviso".

3 Una consapevolezza della Cina verso lo “Sviluppo verde”

Una partecipazione significativa per la Cina ai trattati e alle convenzioni internazionali per la salvaguardia dell’ambiente è avvenuta dal 1980, in cui è diventata un partecipante chiave. Successivamente a questa data, la Cina ha aderito a numerosi trattati di cooperazione internazionale sull’ambiente, come il Protocollo di Kyoto e l’Accordo di Parigi³⁶⁷.

Dalla presa di coscienza da parte della Cina nei confronti dell’ambiente, sono stati fatti numerosi passi avanti. Infatti, il governo cinese dall’inizio degli anni ‘90 ha, gradualmente, integrato le politiche di salvaguardia ambientale all’interno delle leggi e delle normative nazionali. Molti dei trattati emessi dalla Cina, attualmente, presentano delle misure e delle leggi da rispettare per non incorrere nel degrado ambientale del Paese. Si nota, negli ultimi anni, uno sviluppo delle misure di monitoraggio sull’ambiente da parte del governo cinese, allo scopo di migliorare la governance ambientale³⁶⁸.

Il profondo impegno della Cina nel rispetto dell’ambiente, si può anche notare dall’istituzione di alcune leggi che fanno parte della Costituzione e sono state introdotte anche in numerose istituzioni governative. Per esempio, nel 13° Piano Quinquennale (2016-2020), è stato proposto l’obiettivo di incrementare i sistemi di monitoraggio ambientale negli investimenti. I sistemi di monitoraggio, tuttavia, presentano ancora delle inefficienze che col tempo potrebbero essere colmate. Il principale limite è posto dalle

³⁶⁷ Wang S., et al., Global sustainability and China’s emergence as a promoter, in *EQA-International Journal of Environmental Quality*, VOL. 54, N. 1, (2023), pp.11-18

³⁶⁸ Brombal D., Accuracy of Environmental Monitoring in China: Exploring the Influence of Institutional, Political and Ideological Factors, in *Sustainability*, (2017)

differenze regionali in territorio cinese, in cui le aree meno sviluppate presentano difficoltà nell'attuazione di tali sistemi. Anche in questo contesto il governo cinese non si è dato per vinto creando delle misure di coordinamento. Una di queste è rappresentata dai colloqui di supervisione ambientale, con cui il governo centrale cerca di monitorare le autorità locali. Si tratta di colloqui amministrativi tenuti dai funzionari del Ministero della Protezione Ambientale, in quelle zone che soffrono di una bassa qualità ambientale. Il governo cinese, per ottimizzare le politiche ambientali, ha anche aumentato la cooperazione con le università e gli istituti di ricerca, nonché con le organizzazioni non governative, anche se il loro operato rimane ancora molto limitato³⁶⁹.

Risulta limitato anche il modo di fornire i dati, in quanto i livelli istituzionali in Cina, anche quelli riguardo all'ambiente, sono caratterizzati da una frammentazione autoritaria. Chiaro, pensare, che ogni dipartimento fornisca una stima di dati che più si avvicinano alle priorità di ognuno. Questo avviene a livello nazionale, ma anche a livello locale. Per cui, fare una stima veritiera sui dati ambientali diventa ostico e impreciso. Limitazioni simili sono perseguite, per esempio, dall'opinione pubblica, che deve usare molta cautela nel rivelare notizie sull'inquinamento ambientale, perché si incorre nel timore dei quadri locali di suscitare il malcontento della popolazione, col rischio di dover affrontare delle resistenze locali. Anche le aziende portano avanti questa sorta di occultazione dei dati, fornendo delle relazioni in cui viene fatta una sottostima dell'inquinamento derivante dalle loro attività. In questo modo, il rischio di dover pagare tasse o multe perché hanno sforato gli standard ambientali, diventa minimo³⁷⁰.

Una svolta alla trasparenza avviene nel 2008 quando il Consiglio di Stato ha emanato il primo regolamento sull'informazione aperta del governo cinese. In questo contesto, si ha una svolta significativa anche a livello ambientale, perché il Ministero della Protezione Ambientale è stato il primo a pubblicare le "Misure per l'informazione ambientale aperta", solo un anno dopo dell'emissione della nuova legislazione. Un dato di miglioramento della trasparenza è stato registrato in Cina, dopo questa politica, anche se in maniera disomogenea tra le diverse regioni. La comunità civile, le ONG e gli attivisti ambientali

³⁶⁹ Brombal D., Accuracy of Environmental..., in Sustainability, (2017), op. cit.

³⁷⁰ Idem

hanno accolto la cosa con molto entusiasmo, creando una sfera di consapevolezza tra i cittadini cinesi. Quanto risonante possa essere la partecipazione della società civile è ancora una competente che suscita dei dubbi. Il governo, soprattutto i quadri locali, usa ancora una certa censura nell'elargire i dati ambientali, perché potrebbero compromettere l'ordine pubblico. Il governo centrale a Pechino si sta ancora impegnando per elaborare delle misure di monitoraggio per i governi locali e rafforzare il concetto di informazione aperta³⁷¹.

Durante la Conferenza Nazionale sulla Protezione Eco-ambientale del 2018, il Presidente Xi Jinping ha affermato che lo sviluppo verde è un requisito fondamentale e una politica efficace per mitigare il problema dell'inquinamento. Attraverso questo si può ottenere anche uno sviluppo di alta qualità mirato alla modernizzazione³⁷². Parole simili appaiono nella relazione di Xi Jinping del diciannovesimo Congresso Nazionale del Partito Comunista, in cui il Presidente cinese afferma un bisogno urgente di promuovere lo sviluppo verde. L'urgenza principale sono le basse emissioni di carbonio, ma appare tra i bisogni anche quello di attuare uno sviluppo tecnologico verde che vada a sostegno delle misure di mantenimento ambientale. Si parla quindi di industria di energie pulite ed energie rinnovabili, che a questo proposito sono essenziali. Enfatizza l'opporsi allo spreco di risorse e alla necessità di un utilizzo di queste limitato e consapevole. Non si limita a parlare di emissioni, ma presenta anche un ampio spettro della protezione degli ecosistemi, proponendo misure di miglioramento e di prevenzione, nonché di risoluzione per quegli ecosistemi che hanno già subito un danneggiamento. Fa un accenno breve e generale al coinvolgimento della società civile nei processi decisionali in ambito ambientale e parla di cooperazione internazionale, al fine di costruire una solida governance ambientale. Conclude la parte dello sviluppo verde, sottolineando che tutti questi obiettivi, senza una solida regolamentazione, sono difficili da raggiungere. Si ha, quindi, la necessità di

³⁷¹ Brombal D., Accuracy of Environmental..., in Sustainability, (2017), op. cit.

³⁷² Jin P. et al., Macroeconomic uncertainty, high level innovation and urban green development performance in China, in China Economic Review, VOL. 55, (2019), pp. 1-18

costruire un sistema di leggi e normative ambientali abbastanza forti da portare avanti questo grande progetto di civiltà³⁷³.

L'obiettivo della Cina, in questo periodo storico, si distacca dalla precedente crescita veloce e punta, adesso, ad una crescita di qualità, mirata alla modernizzazione, ad uno sviluppo efficiente e alla promozione di nuove tecnologie combinate alla ricerca scientifica³⁷⁴.

Lo sviluppo verde è, infatti, uno dei cinque concetti di sviluppo della Cina, e si è espanso anche a livello mondiale come una ragione politica di sviluppo³⁷⁵. In realtà la sua applicazione in Cina non è del tutto recente, anche se gli eventi ambientali degli ultimi vent'anni e una consapevolezza più profonda a livello globale del deperimento ambientale, hanno portato ad un incremento delle politiche verdi. Già dal 2009 abbiamo un esempio molto importante di Cina che si impegna per uno sviluppo verde con l'istituzione della legge sulle energie rinnovabili, diventando leader mondiale nella produzione di pannelli solari e turbine eoliche. La Cina si è anche impegnata nel promuovere la "finanza verde", il cui concetto mira a proteggere l'ambiente ecologico, a controllare i vari tipi di inquinamento ambientale e a promuovere uno sviluppo sociale sostenibile basato sulle risorse economiche, al fine di armonizzare gli accordi economici e naturali³⁷⁶.

³⁷³ Xinhuanet, xijiping zhichu, jiakuai shengtai wenming tizhi gaige, jianshe meili zhongguo, 习近平指出, 加快生态文明体制改革, 建设美丽中国 (Xi Jinping sottolinea che la Riforma del sistema di civiltà ecologica deve essere accelerata al fine di costruire una bella Cina), 18 ottobre 2017

³⁷⁴ Xinhuanet, xijiping qianguang, guanche xifazhan linian, jianshe xiandaihua jingjitixi, 习近平强调, 贯彻新发展理念, 建设现代化经济体系 (Xi Jinping enfatizza l'attuazione del nuovo concetto di sviluppo, costruendo un nuovo sistema economico modernizzato), 18 ottobre 2017

³⁷⁵ Zhu J. et al., luse jinrong zhengce youxiaoxing fenxi: zhongguo luse zhaiquan faxing de shichang faying, 绿色金融政策有效性分析: 中国绿色债券发行的市场反应, (Analisi sull'efficacia delle politiche di finanza verde: le risposte del mercato dei Green Bond in Cina), (2020)

³⁷⁶ Wang S., et al., Global sustainability and..., in EQA-International Journal of Environmental Quality, VOL. 54, N. 1, (2023), pp.11-18, op. cit.

3.1 Il concetto di finanza verde

Negli ultimi anni, l'applicazione del concetto di finanza verde si è molto diffusa per contribuire ad alleviare le questioni ambientali nell'ambito dell'investimento di capitali. Le politiche di finanza verde in Cina sono cominciate nel 2015, guidate dal bisogno e dal desiderio del governo cinese di costruire una "civiltà ecologica" (il nobile ideale di 生态文明). Da allora il governo cinese si è molto impegnato sulla questione, istituendo leggi a riguardo e creando delle Linee Guida sulla costruzione di un sistema finanziario verde. Sono stati emessi anche i "Pareri guida sulla costruzione di un sistema finanziario verde" in collaborazione tra sette ministeri e alcune istituzioni finanziarie, tra cui la *People's Bank of China*. Lo strumento politico principale della finanza verde è diventato i "Green Bond", delle obbligazioni emesse da aziende, la cui funzione di base è incoraggiare lo sviluppo sostenibile. Tuttavia, questa pratica di sviluppo finanziario verde è ancora impercettibile e non è facile distinguerla dalle pratiche finanziarie tradizionali. L'obiettivo principale della finanza verde è quello di evitare, nei progetti, i costi inerenti all'ambiente e ai rischi sociali, con l'intenzione primaria, quindi, di pensare a progetti che non abbiano nessuno di questi impatti. Si dà spazio a progetti che, invece, promuovono la sostenibilità ambientale e sociale. Nonostante la sua potenziale efficacia, però, questa pratica non è molto diffusa nei Paesi in via di sviluppo o sottosviluppati, in quanto questi non riescono a sostenerne i costi. Inoltre, come abbiamo già sottolineato nei precedenti capitoli, il grado di consapevolezza sull'ambiente nei Paesi con un reddito medio-basso, risulta ancora insoddisfacente. Le stesse dinamiche, in realtà, avvengono anche in Cina, in cui le imprese presenti si scontrano con pareri diversi. Il principale limite della finanza verde e dei suoi *Green Bond* è il costo da sostenere, che sicuramente è più alto di un investimento tradizionale. Questi potrebbero garantire ottimi risultati che si mantengono nel tempo, ma spesso l'attrattiva maggiore di chi investe sono i guadagni a breve termine, per cui uno sviluppo verde pone, invece, dei limiti temporali³⁷⁷.

³⁷⁷ Zhu J. et al., *luse jinrong zhengce youxiaoxing fenxi: zhongguo luse zhaiquan faxing de shichang faying*, *绿色金融政策有效性分析：中国绿色债券发行的市场反应*, (Analisi sull'efficacia delle politiche di finanza verde: le risposte del mercato dei Green Bond in Cina), (2020)

I limiti principali degli investimenti verdi sono: 1) i costi di investimento troppo elevati impattano sui profitti delle aziende e questi non sono sostenuti dagli azionisti; 2) i lunghi periodi di ammortamento non sono graditi agli investitori che invece preferiscono profitti a breve termine; 3) le imprese nei Paesi poco sviluppati non subiscono pressioni da parte del governo e preferiscono i finanziamenti tradizionali; 4) non è ancora ben definita la concezione di progetti verdi e quelli tradizionali, spesso, vengono spacciati per progetti sostenibili; 5) nonostante siano un buon motivo di investimento, questi non sono ancora in grado di garantire il miglioramento del credito; 6) c'è una forte assenza di istituzioni, standard e processi di valutazione specializzati in questi sistemi di sviluppo verde e dei suoi *Green Bond*. Per tali ragioni, le politiche finanziarie verdi devono adattarsi al contesto istituzionale e allo stato dello sviluppo socioeconomico di ogni Paese o area regionale. Sarebbe, inoltre, necessario sviluppare un sistema di standard efficaci e formare delle politiche più complete e unificate nel riconoscimento di azioni finanziarie verdi e dei *Green Bond* emessi. Altre azioni da intraprendere dovrebbero essere mirate a rendere gli investimenti verdi più attrattivi per gli investitori e gli azionari, rafforzando, per esempio, il sostegno finanziario, migliorando il sostegno dei fondi e delle sovvenzioni agli investimenti e migliorando la credibilità ambientale degli investimenti verdi³⁷⁸.

Uno studio in particolare condotto sullo sviluppo verde propone l'intenzionalità delle imprese a seguire investimenti verdi in relazione all'incertezza macroeconomica. Osserva che un fattore positivo per l'applicazione di investimenti verdi è la percezione del pubblico e dei consumatori. Accade, infatti, che la domanda subisca delle variazioni in negativo, in quanto la sensibilità degli agenti economici si sviluppa nei confronti dell'ambiente, diventando un motivo per rinunciare a determinati prodotti per trovarne altri la cui produzione, invece, non impatti l'ambiente. Le imprese, quindi, possono decidere di investire sull'innovazione tecnologica, in questo caso le tecnologie verdi, per non perdere quella porzione di mercato. Inoltre, se si applicano delle regole abbastanza rigorose, le imprese che possiedono già un alto livello tecnologico potrebbero puntare maggiormente sulle tecnologie verdi, incrementando la competizione sul mercato. A

³⁷⁸ Zhu J. et al., *luse jinrong zhengce youxiaoxing fenxi: zhongguo luse zhaiquan faxing de shichang faying*, *绿色金融政策有效性分析：中国绿色债券发行的市场反应*, (Analisi sull'efficacia delle politiche di finanza verde: le risposte del mercato dei Green Bond in Cina), (2020)

sostegno di questo concetto, i governi dovrebbero compiere uno sforzo maggiore a livello di coscienza sociale. Sensibilizzando, per esempio, il pubblico attraverso delle campagne sociali che mettano in luce dinamiche ambientali, quello che si potrebbe ottenere è una maggiore influenza sui consumi e su scelte di vita più sostenibili. Si viene a creare, in questo modo, una catena capace di influire le dinamiche di mercato³⁷⁹.

Lo sviluppo degli investimenti verdi è un'alternativa necessaria, in quanto da questi dipendono il futuro dello sviluppo economico e il suo ruolo nella salvaguardia ambientale. Questo influenzerà anche la crescita dei Paesi in via di sviluppo, che non sono ancora in grado di sostenere questo tipo di innovazione, ma sarà utile perché possano crescere senza impattare troppo sull'ambiente. Per infrastruttura verde si intende tutte le infrastrutture create dall'uomo, volte allo sviluppo economico, che preservano la natura senza andare ad impattarla. Validi esempi sono le energie rinnovabili, la logistica verde e le TIC (Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni) verdi³⁸⁰.

Nell'ambito della finanza verde, una banca cinese molto attiva è la People's Bank of China che, da quando il concetto di finanza ecologica è stato diffuso, ha lanciato molte iniziative in collaborazione con altre istituzioni anche internazionali. Insieme ad altre banche centrali è stato lanciato il *Network of Central Banks and Regulators on Green Finance*, in cui si promuove lo sviluppo verde nel settore finanziario e la gestione dei rischi ambientali e climatici. In collaborazione con l'Unione Europea ha lanciato la *International Platform on Sustainable Finance*, in cui promuovono degli standard finanziari da applicare a livello internazionale³⁸¹.

La Cina, quindi, negli ultimi 45 anni ha coltivato una consapevolezza sempre maggiore della sostenibilità ambientale. Negli anni, il governo cinese, si è trovato a dover affrontare il problema dell'inquinamento nel Paese. La crescita economica repentina della Cina,

³⁷⁹ Jin P. et al., Macroeconomic uncertainty..., in *China Economic Review*, VOL. 55, (2019), pp. 1-18, op. cit.

³⁸⁰ Chen J. et al., Management of Green Economic Infrastructure and Environmental Sustainability in One Belt and Road Initiative Economy, in *Environmental Science and Pollution Research*, VOL.29, (2022), pp.36326-36336

³⁸¹ Zhou T., tanzhonghe beijingxia de luse “yidayilu” janshe, 碳中和背景下的绿色“一带一路”建设 (La costruzione della Green Belt and Road nel contesto della neutralità del carbonio), in *China Development Observation*, 13 novembre 2023

affiancata alla crescita industriale e della produzione, hanno causato grossi problemi di inquinamento ambientale. Il governo ha dovuto agire con fermezza per riparare danni di notevole portata, sia a livello ambientale che di salute della popolazione. L'avvicinamento all'occidente e alle istituzioni e organizzazioni che si occupano della salvaguardia ambientale, hanno reso la Cina un Paese più consapevole, mosso dalla volontà di voler porre rimedio. Le misure che il governo ha adottato in ambito ecologico, per quanto riguarda la politica interna, sono abbastanza rigorose da poter mitigare i problemi ambientali già presenti. Risulta, però, necessario che il governo approfondisca le misure di monitoraggio regionale per evitare che si ricada negli errori del passato.

Studiosi come Tracy hanno osservato che effettivamente il governo cinese è intenzionato allo sviluppo della sostenibilità ambientale come politica interna. Ha fatto grandi passi avanti nel rafforzamento delle leggi ambientali, eliminando le industrie inquinanti e investendo in tecnologie più pulite. Tuttavia, questo stesso tipo di normative, sembrerebbe non siano applicate anche all'interno degli investimenti che la Cina effettua all'estero, incluse le infrastrutture della *BRI*. Questo diventa particolarmente rischioso, quando, questa trascuratezza ecologica viene applicata in Paesi i cui sistemi di normativa ambientale sono deboli e in cui il sistema economico è arretrato³⁸². Questo concetto è da ricercare nei capitoli precedenti, in cui sono state ampiamente descritte dinamiche che oscuravano l'attenzione alla salvaguardia ambientale, per, invece, mettere in luce lo sviluppo economico. Non tutta la responsabilità è da attribuire alla parte cinese, in quanto in questo caso, i governi locali non sono stati in grado di garantire una valutazione dei rischi ambientali e sociali. Il governo cinese, però, avrebbe potuto contrastare tale negligenza ecologica e sociopolitica, attraverso dei controlli e un monitoraggio più severi, al fine di evitare anche dispute di natura politica. Ciò che ha, principalmente, gravato su tali avvenimenti è stata una mancanza di conoscenze tecniche dei territori riceventi gli investimenti infrastrutturali, nonché la politica locale dei Paesi ospitanti.

Abbiamo adesso, una Cina più consapevole delle dinamiche internazionali e una potenza emergente in grado di saper rispondere meglio ai problemi della politica estera. Il governo

³⁸² Wang X. et al., Environmental governance of..., in *Transportation Research Part A*, VOL. 139 (2020) pp. 189-199, op. cit.

cinese è intenzionato a perseguire gli obiettivi mossi nell'ambito della *Belt and Road Initiative*, mettendo in atto delle politiche e degli standard da applicare in fasi preliminari. Una soluzione potrebbe essere quella di rafforzare le politiche ambientali e sociali delle banche cinesi che finanziano l'iniziativa, come fonte di supporto ai governi centrali. In questo modo si contribuirebbe anche a creare una maggiore affinità con gli standard internazionali³⁸³.

Nel prossimo paragrafo verranno esaminate nel dettaglio le misure che la Cina ha deciso di attuare nell'ambito della Belt and Road, misurandole con l'esperienza che ha maturato in questo primo processo di attuazione dell'iniziativa. Si intravede la volontà del governo cinese di un riscatto a livello internazionale, integrando il rispetto per l'ambiente, ma relegandogli anche un ruolo di rispetto per l'umanità. Le ideologie della Cina sono molto profonde e ben radicate e si conciliano con un ulteriore ideale, quello di uno sviluppo egualitario.

3.2 La “Green Belt and Road Initiative”

Secondo la letteratura esistente, la *Belt and Road Initiative* promossa dalla Cina si presta ad una collaborazione inclusiva e aperta. Da quando numerosi studi hanno affermato nelle loro ricerche gli impatti devastanti a cui potrebbe portare la *BRI*, il governo cinese si è impegnato a promuovere una *BRI* verde e sostenibile, rafforzando il concetto di "civiltà ecologica", inserito all'interno della Costituzione del Partito Comunista dal 2012³⁸⁴. La scelta di infrastrutture verdi, a basse emissioni di carbonio, nonché resilienti al cambiamento climatico, è importante per evitare il degrado ambientale nel futuro. Anche la povertà nel mondo potrebbe aumentare entro il 2030 a causa dei cambiamenti climatici. Le misure di risoluzione per i progetti infrastrutturali, quindi, vanno attuate adesso, prima che i danni siano irreversibili³⁸⁵.

³⁸³ Politi A., How Green is..., in Istituto Affari Internazionali, (2021), op. cit.

³⁸⁴ Idem

³⁸⁵ Zhou L., Moving the Green Belt and Road Initiative: From Words to Action, in Global Development Policy Center, (2018)

Il presidente Xi Jinping, nel suo discorso in Uzbekistan pronunciato nel 2016, dopo tre anni dall'avvio ufficiale dell'iniziativa, fa presente che la *Belt and Road Initiative* era stata fino a quel momento in una fase propedeutica e che necessitava di perfezionamenti. Tra le innovazioni, il presidente cinese presenta il progetto dell'iniziativa secondo una visione più sostenibile, più "verde". Esplicita chiaramente che l'impegno maggiore dovrà essere indirizzato alla protezione dell'ambiente³⁸⁶. Le basi per creare un progetto dalle nobili intenzioni ci sono tutte e potrebbe davvero portare ad una svolta delle relazioni economiche internazionali. Nel suo discorso al Parlamento uzbeko, il Presidente Xi Jinping parla non solo di una Via della Seta Verde, che è quindi sensibile all'ambiente, ma si riferisce all'iniziativa usando termini come "sana" (健康), "intellettuale" (智力 che potrebbe essere interpretato come saggezza), e usa una definizione di Via della Seta della Pace (和平丝绸之路), a ribadire ancora una volta il concetto di un'impresa pacifica e non invasiva. Con queste parole, il Presidente cinese, dà all'iniziativa una connotazione umanitaria, che posiziona su un piano più elevato i bisogni delle persone, e non l'avarizia economica delle Nazioni³⁸⁷.

Secondo uno studio di Xiao et al., la *Belt and Road Initiative* cinese ha tutte le carte in regola per diventare il nuovo promotore globale di uno sviluppo sostenibile. Vari fattori convergono in questa affermazione. Per cominciare si potrebbe parlare del fatto che i Paesi che hanno aderito all'iniziativa presentato livelli di sviluppo diversi e per tale ragione anche livelli di sostenibilità contrastanti, per cui presentano peculiarità che necessitano di un margine standard di sostenibilità che sia ben definito. La seconda ragione si potrebbe attribuire al numero veramente alto di adesioni e se la BRI si presta veramente al nobile obiettivo della sostenibilità, potrebbe esercitare una forte influenza nel raggiungimento di questo. I principi fondamentali, di cui è stato discusso nel primo capitolo di questo elaborato, sono perfettamente integrati con l'idea di sostenibilità.

³⁸⁶ Xinhuanet, "yidayilu": guojia zhanlue de zhongda chuangxin, "一带一路": 战略的重大创新 ("One Belt, One Road": una grande innovazione nella strategia nazionale), 07/09/2016

³⁸⁷ Sun Z., "yidaiyilu" hezuo kongjian tuozhan de zhe lidian tanjiu in zhongguo "一带一路" 合作空间拓展的着力点探究 (Analisi dei principi salienti all'interno della cooperazione della "One Belt, One Road"), in haiyang fazhanyanjiuxin 中国海洋发展研究新 (Academy of Ocean of China), (2019)

L'iniziativa, infatti, si presenta come promotore di uno sviluppo "win-win", in cui tutti i partecipanti godono degli stessi vantaggi, che è perfettamente coerente con lo sviluppo sostenibile promosso dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite³⁸⁸.

L'adesione della Cina all'Agenda 2030 dà il via ad un percorso di collaborazioni tra il Paese e altre realtà che si muovono per la lotta al cambiamento climatico e al degrado ambientale, portando avanti azioni di sostenibilità a lungo termine in collaborazioni internazionali³⁸⁹. Nell'ambito della cooperazione internazionale con le Nazioni Unite, la Cina dà anche il suo supporto nel migliorare la situazione dell'ambiente, della conservazione della biodiversità, dei cambiamenti climatici, della fauna selvatica, della conservazione della biodiversità dell'agricoltura sostenibile e dell'utilizzo sostenibile delle risorse naturali. A livello sociale si impegna anche per la riduzione della povertà mondiale, della prevenzione dei disastri e del miglioramento delle condizioni sanitarie³⁹⁰. Inoltre negli ultimi anni, la BRI vanta di numerose collaborazioni internazionali con enti che si occupano della salvaguardia ambientale a livello globale: la *International Union for Conservation of Nature* (IUCN), il *World Wide Fund for Nature* (WWF), la *Conservation International*, il *United Nations Environment Programme* (UNEP), la *United Nations Environment Programme International Ecosystem Management Partnership* (UNEP-IEMP), la *Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization* (GEIDCO) e il *World Resources Institute* (WRI)³⁹¹.

Nel 2019 è stata istituita l'Alleanza Internazionale per lo sviluppo verde della *Belt and Road Initiative*, di cui fanno parte 150 partner cinesi e 43 partner di altri Paesi. L'obiettivo alla base di questa alleanza è di incrementare lo sviluppo di energie rinnovabili come il fotovoltaico e l'eolico, di cui la Cina possiede conoscenze ben approfondite e un livello tecnico molto accurato. Secondo alcuni dati divulgati dalla Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme cinese, nel 2021 la Cina insieme ad altri 31 partner hanno lanciato un partenariato per lo sviluppo verde della *Belt and Road Initiative*, promettendo

³⁸⁸ Xiao H. et al., Does the Belt and Road Initiative Promote Sustainable Development? Evidence from Countries along the Belt and Road, in *Sustainability*, VOL. 10, N. 4370 (2018)

³⁸⁹ Wang S., et al., Global sustainability and..., in *EQA-International Journal of Environmental Quality*, VOL. 54, N. 1, (2023), pp.11-18, op. cit.

³⁹⁰ Idem

³⁹¹ Ibidem

di impegnarsi nella costruzione di infrastrutture a basse emissioni di carbonio e che non impattano sull'ambiente³⁹². La presenza di questi dati rappresenta una forte speranza nell'ambito della cooperazione internazionale, per ottenere l'obiettivo comunitario di uno sviluppo delle misure climatiche che sia più efficace e più veloce.

A tale scopo, il governo cinese ha formulato i Pareri sul costruire una *Belt and Road Initiative* verde (*Opinions on Promoting the Green Development of the Joint Construction of the Belt and Road*). Nel preambolo, pubblicato dalla Commissione Nazionale viene descritto l'obiettivo di creare una “Civiltà Ecologica”, per rispondere prontamente al cambiamento climatico e salvaguardare la sicurezza ecologica. La Cina punta ad uno sviluppo di alta qualità, il cui mantra è una coesistenza armoniosa tra essere umano e natura. I principi fondamentali non si discostano dal progetto originario della *BRI*: parla di vantaggi uguali per tutti e una situazione *win-win* per ogni Paese coinvolto; viene aggiunto il concetto di una governance ambientale più ecologica. Secondo quest'ultimo punto, la Commissione dichiara che è il governo a prendersi carico della guida per uno sviluppo verde, incrementando le politiche e incoraggiando le imprese nella scelta di questo. Lo stesso sviluppo avverrà tramite la collaborazione politica a più livelli, tra ministeri e dipartimenti del governo cinese. Un passo in più alla collaborazione si riferisce a quella internazionale che persegue l'obiettivo del rispetto della legislazione e degli standard del Paese ospitante³⁹³.

Secondo i Pareri verrà svolto un lavoro di potenziamento 1) della connettività verde, al fine di guidare le aziende verso standard ambientali elevati. Viene anche fatto cenno alle misure di valutazione di impatto ambientale. Le imprese, inoltre, verranno guidate attraverso pratiche di risparmio energetico e idrico, creando infrastrutture che siano a basse emissioni e limitando l'utilizzo delle risorse naturali, al fine di preservare gli ecosistemi. 2) Un potenziamento della collaborazione internazionale per lo sviluppo di

³⁹² China Banking and Insurance News, “yidayilu” fazhan jincheng yu weilai qianjing zhanwang, “一带一路”发展进程与未来前景展望 (Il processo di sviluppo della Belt and Road Initiative e le prospettive per il futuro), 28/09/2023

³⁹³ National Development and Reform Commission (NDRC), guanyu tuijin gongjian “yidaiyilu” luse fazhan de yijian, 关于推进共建 “一带一路”绿色发展的意见 (Opinions on Promoting the Green Development of the Joint Construction of the “Belt and Road”)

energia verde, promuovendo le energie pulite e rinnovabili, attraverso la condivisione di conoscenze tecniche e scientifiche. 3) Un rafforzamento della cooperazione per lo sviluppo di mezzi di trasporto ecologici, dando sostegno ai Paesi lungo la *Belt and Road Initiative* nell'uso di tecnologie utili. L'obiettivo è di ridurre le emissioni di carbonio del trasporto marittimo e aviario, promuovendo mezzi a risparmio energetico e promuovendo l'utilizzo di ferrovie ad alta velocità. 4) Uno sviluppo della collaborazione delle industrie verdi, a basse emissioni di carbonio e che si concentrino sull'utilizzo di energie pulite. 5) Un miglioramento della collaborazione per incentivare uno sviluppo del commercio verde, trasportando merci che non impattano sull'ambiente. 6) Un miglioramento nella cooperazione per lo sviluppo della finanza verde, incoraggiando un buon uso dei prestiti e degli investimenti e collaborando con le Nazioni Unite e altri partenariati, allo scopo di consolidare gli sforzi congiunti. 7) Un rafforzamento della cooperazione sullo sviluppo delle tecnologie verdi e della ricerca. 8) Un'attenzione maggiore nella cooperazione per la formulazione sempre attiva di standard eco-sostenibili, attraverso norme, leggi e linee guida conformi agli standard internazionali. 9) Una maggiore sensibilizzazione della cooperazione per affrontare il cambiamento climatico, consolidando l'attuazione della Convenzione quadro delle Nazioni Unite e dell'Accordo di Parigi e promuovendo un dialogo più preparato con le altre Nazioni³⁹⁴.

La Cina ha intrapreso grossi sforzi per cercare di porre un limite a tutti quei rischi che si potrebbero incontrare nel caso di una cattiva progettazione. La definizione dei pareri risulta molto più dettagliata che all'inizio dell'iniziativa, per dimostrare che dagli errori si impara e che le intenzioni sono sempre state benevole. Infatti, il rischio principale che la Cina vuole evitare è quello di cadere in degli errori etici e morali, che gravemente si discostano dalla sua visione di sviluppo condiviso.

Wang Y., elabora a riguardo un concetto interessante, che fa comprendere in che modo il pensiero cinese influenza anche la politica che attua. Afferma che le dimensioni dell'iniziativa, se intraprese con poca dovizia, potrebbero incorrere in dei rischi morali.

³⁹⁴ National Development and Reform Commission (NDRC), guanyu tuijin gongjian "yidaiyilu" luse fazhan de yijian, 关于推进共建“一带一路”绿色发展的意见 (Opinions on Promoting the Green Development of the Joint Construction of the "Belt and Road")

Questo accade quando le peculiarità dei Paesi a cui sono destinati gli investimenti non vengono considerati o vengono tralasciati. In realtà, queste sono dinamiche già avvenute. Alcuni esempi sono l'interruzione di un progetto in Sri Lanka, quello di una centrale idroelettrica in Myanmar e il progetto ferroviario sino-giapponese-ucraino, in cui i singoli paesi hanno violato alcuni requisiti per inseguire i propri interessi. I casi descritti nel secondo capitolo nei Balcani potrebbero essere esaminati alla stessa maniera, come, per esempio, il progetto interrotto e poi ripreso dell'autostrada in Montenegro. Tutto questo va contro il principio di una comunità di destino per cui l'iniziativa è stata promossa³⁹⁵.

Wang aggiunge che il rischio morale può presentarsi spesso nell'ambito dell'iniziativa, poiché la maggior parte dei Paesi che coinvolge sono in via di sviluppo. Questo dettaglio è importante, perché ci mette al corrente del fatto che in quanto economie poco sviluppate, il rischio che si pensi meramente ai propri interessi, potrebbe diventare ricorrente, a scapito poi di altri rischi legati ad altre sfere come l'ecosostenibilità o la sostenibilità sociale. Dai rischi morali derivano poi anche i rischi geopolitici, economici, sulla sicurezza e sul diritto, influenzando tante altre sfere³⁹⁶. La Via della Seta Verde, invece, ricopre un ruolo di forte sostegno nella promozione della moralità. Essa, infatti, ha come obiettivo principale quello di uno sviluppo che si prenda cura dell'ambiente, nonché la necessità di uno sviluppo sociale su molti livelli. Attenzione alla salvaguardia ambientale e sociale, vuol dire anche tener conto di norme e legislazioni, senza lasciare spazio ad ambiguità politiche e giurisdizionali, tutto nel rispetto delle leggi e di standard già ben definiti e utili ad una crescita equa e trasparente³⁹⁷.

Allo scoccare del 10° anniversario della BRI nel 2023, numerosi studi condotti da ricercatori cinesi, hanno valutato l'operato dell'iniziativa e hanno osservato quali dinamiche dovrebbero essere incrementate. Molti sono concordi nel dire che la sostenibilità è la sfera a cui si deve destinare la maggiore attenzione. Ci sono studiosi che sostengono che il proseguire nelle attività a basse emissioni di carbonio è la strada giusta

³⁹⁵ Wang Y., "yidaiyilu" zhanlue de daode fengxian yu yingdui cuoshi, "一带一路" 战略的道德风险与应对措施 (Rischi e contromisure morali della strategia "Belt and Road"), in dongbeiyu luntan 东北亚论坛 (Forum dell'Asia Nordorientale), VOL. 4, (2015)

³⁹⁶ Idem

³⁹⁷ Ibidem

per uno sviluppo economico di alta qualità; altri affermano che lo sviluppo economico deve accompagnare anche quello sociale e abbattere gli squilibri che nella società si vengono a creare. Anche da questi studi si denota una maggiore consapevolezza da parte della Cina della necessità di un miglioramento ambientale e sociale, nonché di forti azioni per mitigare il cambiamento climatico. Sostengono, anche, come già accennato dal Presidente Xi Jinping al Parlamento uzbeko, che l’iniziativa potrebbe essere una buona occasione per uno sviluppo condiviso, in cui la cooperazione internazionale sarà importante per il conseguimento degli obiettivi ambientali e sociali. La condivisione delle conoscenze e delle tecnologie sarà una risorsa importante per aiutarsi a vicenda a colmare le rispettive lacune e promuovere una crescita sostenibile su tutti i fronti³⁹⁸.

La “*Green Belt and Road*”, così come la *BRI* originaria, quindi, presenta dei principi guida. Questi sono riassunti come segue: efficienza delle risorse e del rispetto dell’ambiente, inglobando il concetto di verde all’interno delle politiche di cooperazione; connettività delle strutture; commercio senza ostacoli; integrazione finanziaria; e legami tra le persone³⁹⁹. Partendo da questi principi guida, però, bisognerebbe analizzare più nel dettaglio se in effetti, i progetti dell’iniziativa, sia che siano stati già avviati o che siano ancora in costruzione, abbiano visto l’applicazione di tali principi nella loro realizzazione.

A tal proposito, uno studio del *World Resources Institute*, condotto nel periodo che va dal 2014 al 2017, ci rivela che la maggior parte degli investimenti, compresi nell’iniziativa *BRI* e finanziati da istituzioni finanziarie cinesi, non sono progetti verdi rivolti alla sostenibilità, ma anzi infrastrutture energetiche e petrolifere che utilizzano il sistema dei combustibili fossili. Anche le aziende statali, in questo studio, hanno mostrato la stessa tendenza ad investire in infrastrutture tradizionali e non sostenibili a livello ambientale. La maggior parte degli investimenti verdi, sono stati sostenuti dalle aziende private, che hanno investito nel settore del fotovoltaico e dell’eolico. La natura di questa scelta da parte di aziende private cinesi non è ancora molto chiara, ma la ragione potrebbe

³⁹⁸ Deng W. e Ding Y., *yidaiyilu changyi zhutui woguo jingji gaozhiliang fazhan, 一带一路倡议主推我国经济高质量发展* (La Belt and Road Initiative ha contribuito allo sviluppo economico di alta qualità in Cina), in *Wuhan University College of Law and Economics*, VOL. 13, N. 1, (2024) pp. 304-312

³⁹⁹ Zhou L., *Moving the Green...*, (2018), op. cit.

essere attribuita al fatto che i progetti fotovoltaici ed eolici, essendo di dimensioni molto più piccole, comportano dei costi minori, che si adattano meglio alla disponibilità dei capitali monetari di queste aziende. Secondo i dati riportati da questo studio, i prestiti sulle energie rinnovabili nella BRI che hanno finanziato le banche cinesi ammontano a circa 37 milioni di dollari dal 2014 al 2017. Mentre, nello stesso lasso di tempo, le banche cinesi hanno finanziato progetti energetici a combustibili fossili per un totale di 29 miliardi di dollari. L'impiego monetario impiegato per le energie rinnovabili rappresenta solo l'1% dell'ammontare totale degli investimenti in quel periodo⁴⁰⁰.

Questi dati conducono ad una riflessione, ovvero quanto effettivamente sia difficile mettere in atto le misure di tutela dell'ambiente quando ci si scontra con la non intenzionalità di altre parti. In particolare, in questo studio che è stato appena esaminato, una forte responsabilità è attribuita alle scelte delle aziende che hanno deciso di investire in forme investimento tradizionale e non sostenibile. Probabilmente non avranno incontrato nessun tipo di resistenza nell'iter procedurale a livello di governo e comunità civile locale. Appare anche questa volta un elemento ridondante, che è già stato incontrato più volte durante il percorso di questo elaborato. Si tratta dell'assenza di controlli e di resistenza da parte dei governi locali, nonché di un'assenza di conoscenze sul territorio.

Lo stesso studio esaminato prima ci pone una nuova visione dell'ausilio della cooperazione internazionale. Appaiono, in questo contesto nuove misure di controllo della sostenibilità ambientale. Una fonte utile per il mantenimento del livello di inquinamento potrebbero essere i *National Determined Contribution* (NDC), che la Cina potrebbe utilizzare nel promuovere l'iniziativa della *BRI*. Ogni Nazione, che ha firmato l'Accordo di Parigi, è tenuta ad elaborare i propri. Questi potrebbero essere una buona base per valutare quali progetti è possibile attuare e in quali misure a livello internazionale. In molti dei Paesi che hanno aderito alla *BRI*, infatti, gli *NDC* presentano dei piani di sviluppo sulle energie rinnovabili. Per quanto riguarda i trasporti, invece, molti dei Paesi hanno espresso nei loro *NDC* il bisogno di incrementare i mezzi di trasporto urbani attraverso le metropolitane e i bus, e per i trasporti interurbani le ferrovie. Oltre alla tipologia dei mezzi di trasporto, si parla anche di efficienza del carburante e veicoli che

⁴⁰⁰ Zhou L., *Moving the Green...*, in Global Development Policy Center, (2018), op. cit.

utilizzano nuove energie. Alcuni hanno anche parlato di promuovere a livello urbano mezzi a emissioni 0, per esempio quelli non motorizzati, come le biciclette. Tuttavia, dal 2014 al 2017, la maggior parte degli investimenti cinesi nei Paesi della *BRI* si sono concentrati sul trasporto aereo, sul trasporto stradale e sulle ferrovie ad alta velocità, che non sono menzionati in nessuno negli *NDC*⁴⁰¹.

Sulla base di quanto affermato finora, il governo cinese, nella prima ondata della realizzazione della *BRI* ha mirato ad una concentrazione di investimenti in tipologie di investimento tradizionali. Solo pochi casi si sono rivolti ad investimenti verdi. Tuttavia, le Linee Guida per la Promozione della *Green Belt and Road* sono state pubblicate solo nel 2017, che è anche l'ultimo anno su cui le due principali ricerche prese in esame si concentrano. Le speranze, quindi, sono chiare. Il governo cinese, in questo secondo periodo di promozione della *BRI*, potrebbe indirizzare una buona parte delle finanze agli investimenti verdi. Per poter affermare questo, però, bisognerebbe che certe linee guida venissero messe in pratica. Un flusso monetario di così grossa portata potrebbe davvero sostenere un cambiamento delle condizioni climatiche globali entro il 2030 e la *BRI* potrebbe diventare il motore trainante delle politiche verdi per le infrastrutture⁴⁰².

Ciò che il governo cinese potrebbe fare per agire prontamente a questa situazione, per esempio, è di includere all'interno delle politiche finanziarie delle banche la norma di utilizzare una percentuale, anche minima, destinata ai progetti verdi. L'inclusione della valutazione degli *NDC* potrebbe anche essere un buon modo per cogliere le peculiarità di cui un Paese ha necessità. Il *World Bank Group* ha già, per esempio, mosso azioni molto simili⁴⁰³.

Tuttavia, i documenti guida per l'attuazione di uno sviluppo verde nella *Belt and Road Initiative*, attualmente, sono poco definiti e non abbastanza specifici. Alcune istituzioni finanziarie sono ancora alla base della definizione dei sistemi di valutazione, ma anche degli standard che dovrebbero essere seguiti. Tutto questo, viaggia con un ritardo netto

⁴⁰¹ Zhou L., *Moving the Green...*, in Global Development Policy Center, (2018), op. cit.

⁴⁰² *Idem*

⁴⁰³ *Ibidem*

rispetto alla *BRI*, il cui numero di progetti di cui si è vista già l'attuazione è, invece, davvero alto.

Per promuovere al meglio il nuovo concetto di *Green Belt and Road*, potrebbe essere utile conformare i principi guida e le normative a quelle già esistenti a livello internazionale e ben consolidate. Gli standard e le salvaguardie già definite dovrebbero essere di ispirazione e sarebbe utile avvalersi dei sistemi di valutazione di impatto ambientale che molti Paesi sviluppati utilizzano già nell'approvazione dei loro progetti.

L'obiettivo principale per la salvaguardia ambientale si muove principalmente verso la mitigazione dell'inquinamento atmosferico causato dalle emissioni di carbonio, che è il principale motivo del cambiamento climatico. In quanto firmatari dell'Accordo di Parigi, i Paesi partecipanti, hanno l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ e, soprattutto, quello di mantenere la temperatura globale al di sotto dei 2 gradi centigradi, oltre la cui soglia si assisterebbe ad un degrado ambientale irreversibile.

Per meglio comprendere come le misure di controllo degli investimenti potrebbero svilupparsi nella sfera internazionale, potrebbe tornare utile approfondire la cooperazione internazionale. Abbiamo già riscontrato episodi di successo, in cui la Cina si è trovata a collaborare con istituzioni internazionali. Questo potrebbe essere molto utile, se applicabile in diversi contesti che presentano caratteristiche peculiari. Il caso in Croazia è un esempio di collaborazione internazionale vincente, in cui si è visto il conciliarsi tra i bisogni infrastrutturali di una Paese e l'intervento finanziario di un altro, mediato da una parte terza. Il tutto è avvenuto rispettando l'ambiente, l'economia del Paese ospitante e portando grossi benefici a livello sociale. Esempi come questo dovrebbero diventare la regola, affinché si assista a progetti che ricoprano un certo standard e che ottengano un risultato di successo.

3.3 I Piani di Cooperazione Internazionale

Nell'ambito della cooperazione internazionale, la Cina ha dovuto spesso affrontare le preoccupazioni che l'occidente, l'Europa, le istituzioni occidentali e, in primis, l'Unione

Europea hanno avanzato nei confronti della sua espansione in occidente. I progetti *BRI* aprono uno scenario molto complesso a riguardo. Ne è stato parlato in entrambi i capitoli precedenti, nel secondo in particolare si fa maggiore leva sulla questione europea dell'iniziativa e sul caso dei Balcani, che è anche stato uno dei timori più forti delle forze occidentali. La Cina, però, non ha desistito a questo quadro di resistenza e scetticismo nei suoi confronti e ha voluto dimostrare a tutti i costi le sue intenzioni pacifiche e la sua volontà di cercare un dialogo volto alla collaborazione.

Diventa necessario, nel contesto internazionale, quindi, creare dei meccanismi ben definiti di coordinamento delle politiche. Innanzitutto, dovrebbe avvenire attraverso una forte cooperazione tra i vari livelli istituzionali, per fare in modo che questa poi si allarghi a contesti più ampi. In questo modo l'applicazione delle leggi e della normativa risulta coesa e omogenea, sempre rispettando i tempi e le condizioni dei vari contesti in cui si applica. In particolar modo a livello regionale. Deve avvenire anche il coordinamento con i settori non governativi, come per esempio, le ONG. Da una cattiva cooperazione, così come è stato rilevato nel caso dei Balcani, il rischio di ottenere svantaggi più che vantaggi è molto alto. Questo perché in assenza di conoscenze a livello locale sia strutturali che politiche, si può più facilmente incorrere in degli investimenti fallimentari. Infatti, nella letteratura sulla *BRI*, soprattutto da parte di ricercatori cinesi, ci sono degli studi che affermano che non sono tante le aziende cinesi che, ad oggi, hanno beneficiato degli investimenti all'interno dell'iniziativa⁴⁰⁴.

La Cina è perfettamente consapevole dell'influenza che sta avendo sul mondo intero. Tuttavia, il suo ruolo economico al di fuori del Paese, non è mai stato così attivo e forte. Data la veloce crescita del Paese, che ad oggi rappresenta un terzo del PIL mondiale e ha superato persino la grandezza economica del Giappone, i leader internazionali hanno spesso chiesto alla Cina di contribuire maggiormente a livello economico e di assumersi maggiori responsabilità. Il suo ruolo di governance internazionale, su tutti i livelli, risulta

⁴⁰⁴ He M. et al., "yidaiyilu" zhanlue mianlin de zhang'ai yu duice, "一带一路" 战略面临的障碍与对策, (Ostacoli e contromisure alla strategia "Belt and Road Initiative"), in xinjinag shifandaxue xuebao 新疆师范大学学报, VOL. 36, N. 3 (2015), pp. 36-45

molto più basso della sua effettiva posizione economica attuale⁴⁰⁵. Per tale ragione, la Cina ha dovuto ingegnarsi per accaparrarsi credibilità a livello internazionale, soprattutto nell'ambito della *Belt and Road Initiative*, che oltre ad ambizioni economiche, questa mostra ambizioni anche in ambito ideologico. La sottoscrizione di linee guida, opinioni o normative che inglobassero diversi aspetti della governance internazionale, tra cui l'ecologia e la società, sono un grande passo da parte della Cina, per il suo valido contributo come nuova potenza economica nello scenario internazionale.

Gli ideali di cooperazione del governo cinese sono ben dettagliatamente descritti in molti dei documenti istituzionali resi pubblici. Al 19° Congresso Nazionale del Partito Comunista, avvenuto nel 2017, il Presidente Xi Jinping, nella presentazione di alcuni punti presenta questo ideale di cooperazione internazionale, che dovrebbe avvenire in maniera congiunta. Il sogno della Cina è di costruire una “comunità di destino condivisa”. Xi, nel suo discorso, afferma fermamente che per raggiungere tale obiettivo bisogna abbandonare la mentalità da Guerra Fredda e accantonare la visione di supremazia di potere. Solo in questo modo è possibile arrivare ad uno sviluppo inclusivo e che presenti dei vantaggi per tutti. Ovviamente, questo può essere raggiunto anche attraverso l'economia, con l'abbattimento delle barriere commerciali e gli scambi civili. Tutto questo deve avvenire, inoltre, attraverso una politica estera di pace, rispettando i diritti di ogni popolo e le loro scelte nel percorso di sviluppo⁴⁰⁶.

Nel suo discorso ha dichiarato che questi meccanismi di cooperazione internazionale e di inclusione, verranno anche promossi nell'ambito della *Belt and Road Initiative* e che partenariati con altre potenze sono già in corso per definire questi obiettivi congiuntamente. Dichiara, inoltre, il sostegno da parte della Cina alle Nazioni Unite nel dare un contributo per lo sviluppo delle economie minori a preservare la loro libertà e individualità⁴⁰⁷. Rispetto ad altre forme di cooperazione economica internazionale, come

⁴⁰⁵ Huang Y., Understanding China's Belt and Road Initiative: Motivation, framework and assessment, in *China Economic Review*, VOL. 40, (2016) pp. 314-321

⁴⁰⁶ Xinhuanet, xijinping tichu, jiantie heping fazhan daolu, goujian renlei gongtongti, 习近平提出，坚持和平发展道路，构建人类命运共同体 (Xi Jinping propone di aderire al percorso di sviluppo pacifico e di promuovere la costruzione di una comunità di destino umana), 18 ottobre 2017

⁴⁰⁷ Idem

la World Trade Organization e il G20, in effetti la *Belt and Road Initiative* si presta in maniera più aperta e inclusiva e non esclude il potere decisionale delle economie minori⁴⁰⁸.

Anche nel suo discorso di apertura al 2° Forum della Belt and Road Initiative per la Cooperazione Internazionale, il Presidente Xi Jinping dichiara fieramente i risultati ottenuti nell'ambito della cooperazione. All'evento più di 150 Paesi e organizzazioni internazionali hanno firmato accordi di cooperazione per la *BRI*. Anche questa volta, ci tiene a precisare che la cooperazione tra più Paesi è di estrema importanza e ribadisce il concetto di destino condiviso dell'umanità. Ribadisce anche a gran voce che le cooperazioni non devono avvenire solo a livello bilaterale, ma che multilivelli di cooperazione saranno ben più utili al fine di raggiungere lo scopo di una crescita comune, equa ed inclusiva. Il concetto di sviluppo verde viene nuovamente rafforzato, presentando una certa sensibilità nei confronti dell'ambiente e di chi lo abita. Non trascurando l'ambito della connettività, che è il principio chiave originario dell'iniziativa, aggiungendo al contesto le nuove dinamiche eco-sostenibili, per creare progetti di alta qualità, che rispettino l'ambiente e che non trascurino lo sviluppo economico. Solo in questo modo si può arrivare ad uno sviluppo della società completo e paritario, dove le persone possano godere dei benefici economici derivanti dalle infrastrutture, senza rinunciare al benessere naturale. Incoraggia, in questo discorso, ad intraprendere strade di sviluppo tecnologico e scientifico e ad approfondire l'utilizzo digitale nel costruire la *BRI*. Parla di una "Nuova Via della Seta Digitale", che si avvale dei meccanismi di rete e tecnologie per rendere lo sviluppo economico, sociale e ambientale ancora più efficiente⁴⁰⁹.

Le dinamiche ambientali e sociali nell'ambito della *BRI*, che sono state elencate nei capitoli precedenti, non sono solo tipiche del territorio europeo e dei Balcani in particolare, ma sono state riscontrate anche in altre aree in cui la Cina si trova a collaborare nel progetto della *Belt and Road Initiative*. In Asia Meridionale, per esempio sono avvenuti casi simili. Si potrebbe azzardare l'ipotesi, ma su una base di verità, che questo approccio è tipico dei Paesi in via di sviluppo, la cui conoscenza dei sistemi di protezione ambientale

⁴⁰⁸ Huang Y., Understanding China's Belt..., in *China Economic Review*, VOL. 40, (2016) pp. 314-321, op. cit.

⁴⁰⁹ Belt and Road Portal, Discorso ufficiale di Xi Jinping al 2° Belt and Road Summit Forum for International Cooperation, consultabile al link <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/88249.html>

è ad un livello troppo basso per poter comprendere se la natura degli investimenti potrebbe portare a dei rischi ambientali o meno. Tuttavia, però, ogni singolo Paese è in grado di riconoscere le peculiarità del proprio territorio e riconoscere se un progetto potrebbe impattare a livello ambientale una certa area troppo sensibile. Il motivo di questa affermazione è da ricercare nei guadagni economici che i progetti potrebbero recare. In realtà, di questo è già stato ampiamente discusso in precedenza, ma ciò che si vorrebbe approfondire più nel dettaglio in questa sezione è come i Piani di Cooperazione Internazionale potrebbero mitigare certi problemi già esistenti e in che modo, invece, potrebbero evitarli in futuro. La Cina ci tiene tanto a promuovere questo livello di cooperazione equa perché essa stessa presenta delle lacune nella definizione di sistemi di controllo e monitoraggio dell'ambiente, soprattutto in territorio straniero, di cui non ne conosce le caratteristiche ambientali.

Rispetto ai modelli di investimento tradizionali, quelli finanziati nell'ambito della *BRI* potrebbero avere diverse peculiarità e portare avanti sistemi di collaborazione profonda e valida al fine di evitare ogni tipo di rischio. Ci vorrebbe, infatti, un modello di governance multilivello, in cui la collaborazione tra Stato investitore e Stato ricevente inneschino una sinergia di azioni, volte ad uno sviluppo efficiente, sia delle infrastrutture, che delle dinamiche che queste porteranno in futuro. Infatti, trattandosi di progetti infrastrutturali che coprono lunghe distanze, le differenze culturali, politiche e ambientali possono essere di dimensioni non trascurabili. Per tale ragione la Cina deve avvalersi dell'esperienza dei Paesi a cui sono destinati i suoi investimenti, ma deve fare anche in modo di accertarsi che la politica locale stia svolgendo un buon ruolo di valutazione. Parti terze, a livello regionale per esempio, dovrebbero intervenire al fine di fare un controllo più approfondito, portando la collaborazione ad un livello multilaterale e non solo bilaterale⁴¹⁰. Questo tipo di azioni, per esempio, vede molto spesso l'intervento dell'Unione Europea all'interno degli investimenti esteri nel continente.

⁴¹⁰ Li Y., qianghua “yidayilu” fengxian fangkong nengli, 强化“一带一路”风险防控能力 (Rafforzare le capacità di prevenzione e controllo dei rischi lungo la Belt and Road Initiative), in zhongguo shehui kexuebao 中国社会科学报 (China Social Science Journal), (2022)

Per le ragioni appena espresse, la Cina ha elaborato un piano all'interno della *Belt and Road Initiative*, al fine di incrementare il livello di cooperazione con gli altri Paesi e le istituzioni governative straniere ed evitare che episodi come quelli descritti nei Balcani possano ripetersi ancora e con la stessa intensità. Per esempio, il “*Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan*”, presenta dei punti molto coerenti con quanto affermato poco prima. Come primo articolo del piano viene esaltata l'intenzione della Cina di costruire una civiltà ecologica, anche questo concetto ridondante nelle normative degli ultimi anni in Cina. Per farlo, però, è necessario condividere questo concetto e la sua pratica e creare delle piattaforme internazionali per definire insieme le misure di protezione eco-ambientale. Questo deve avvenire non solo tra istituzioni governative, ma anche attraverso il coinvolgimento di organizzazioni sociali e di Think Tank. La normativa, poi si fa strada coinvolgendo le imprese, che sono i fautori dei progetti. Le imprese hanno il dovere di rispettare le leggi e i regolamenti presenti, facendo progredire i progetti infrastrutturali in maniera eco-sostenibile, conducendo una buona pratica di governance ambientale⁴¹¹.

Infatti, il Ministero della Protezione Ambientale cinese, ci tiene a precisare che la formulazione di questo piano di cooperazione internazionale, è tra le misure di salvaguardia per garantire la protezione dell'ambiente. Insieme a questo, vengono anche citate altre strategie, tra cui le *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* o la *Guidance on Promoting Green Belt and Road*. Il piano è ritenuto anche una misura importante per attuare l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, che punta al benessere mondiale attraverso la preservazione dell'ambiente. La *Belt and Road Initiative* potrebbe dare un impulso efficace per il raggiungimento degli SDG.

Parlando più nel dettaglio delle *Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road*, che è già stata prima menzionata, queste sono state emesse dal governo nel 2015 allo stesso scopo del Piano di

⁴¹¹ “The Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan”, consultabile sul sito del Ministero dell'Ecologia e dell'Ambiente al link https://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416869.shtml

Cooperazione descritto prima. Il governo è intenzionato a muovere azioni di cooperazione internazionali, includendo anche altre istituzioni, allo scopo di approfondire e sviluppare congiuntamente le pratiche che la *Belt and Road Initiative* ha già mobilitato. Nella parte marittima del percorso, viene definito il concetto di “Partenariato Blu”, che mira alla protezione e ad un utilizzo sostenibile delle risorse marine. A tale scopo, in collaborazione tra loro, la Commissione Nazionale per lo Sviluppo e la Riforma e l’Amministrazione Statale Oceanica, approfondiscono i dettagli promuovendo la “*Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road*”. In questo contesto la Cina si offre di accogliere ogni preoccupazione che un Paese ospitante possa nutrire nei confronti della conformità agli standard ambientali e di colmare le differenze che caratterizzano ogni luogo, qualora ce ne fosse la necessità. Promuove ancora una volta lo sviluppo inclusivo e promette una fiducia politica reciproca, nel rispetto di tutte le diversità. Anche qui tra i principi fondamentali spicca quello della cooperazione internazionale tra i governi e a più livelli. Nella prospettiva dello sviluppo verde, in questo caso, la Cina promuove un impegno congiunto affinché tutti i Paesi collaborino nel mantenimento della salute degli oceani e dei suoi ecosistemi. Lancia anche l’iniziativa della “*Maritime Silk Road Blue Carbon Program*” che mira ai processi di mitigazione delle emissioni di carbonio in ambito marino, così come è stato posto in altri contesti. Introduce anche il concetto di sicurezza marittima, secondo cui a livello internazionale la cooperazione sarà importante nell’affrontare i potenziali rischi e nel controllo delle crisi⁴¹².

Nel gennaio del 2022, il Ministero dell’ambiente e dell’ecologia insieme al Ministero del Commercio, lanciano le Linee Guida per la protezione ambientale ecologica dei progetti di cooperazione e costruzione di investimenti esteri (*Guidelines for Ecological Environmental Protection of Foreign Investment Cooperation and Construction Projects*), in cui ribadiscono ulteriormente che le imprese cinesi che operano all’estero sono invitate a seguire le migliori pratiche internazionali o cinesi per la protezione dell’ambiente e lo sviluppo sostenibile. A detta del *Green Finance and Development Center*, questo è il documento più completo di qualsiasi altro Paese per guidare la gestione ambientale delle

⁴¹² Xinhuanet, Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, consultabile al link https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm

imprese non nazionali. Queste linee guida si propongono di descrivere come dovrebbero essere applicate le norme ambientali nelle diverse fasi di ogni progetto, inclusa la cessazione del progetto e la divulgazione delle informazioni. Quanto descritto nel documento, va a sostegno soprattutto in quei Paesi in cui il sistema di governance ambientale è debole, chiedendo alle aziende cinesi la consultazione di esperti del territorio per valutarne le dinamiche. Un punto importante è rappresentato dal suggerimento che nel caso in cui i progetti vadano ad impattare sulla biodiversità, è compito delle aziende considerare altri siti più sicuri⁴¹³.

L'emissione di questo nuovo documento presenta la particolare attribuzione di buona parte delle responsabilità alle aziende per l'intero ciclo del processo. Il resto del documento si rifà alle linee guida pubblicate dagli stessi ministeri solo sei mesi prima nel 2021 (*Green Development Guidelines for Foreign Investment and Cooperation*). Entrambe integrano le raccomandazioni di studi e linee guida sviluppate attraverso la collaborazione nazionale. Si fa, inoltre, riferimento ai sistemi di VIA, che sono un importante strumento, come è già stato precisato, e di cui la Cina non aveva approfondite conoscenze fino a qualche anno fa. Infatti, questo documento si presenta come un aggiornamento delle linee guida pubblicate nel 2021, ma anche di quelle pubblicate nel 2013⁴¹⁴.

Questa nuova tavola di linee guida per gli investimenti cinesi all'estero rappresenta una svolta nelle dinamiche di progettazione. In precedenza, la Cina ha dovuto affrontare all'estero delle dinamiche politiche inserite nel contesto dei progetti infrastrutturali. Alcuni hanno presentato dei rischi ambientali davvero alti, ma sono stati considerati solo dopo che il progetto fosse già stato avviato. I risultati raccontano ingenti perdite economiche, nonché un disastro ambientale di grosse dimensioni. La Cina, in alcuni contesti ha dovuto affrontare anche questioni geopolitiche nate dalla mal progettazione degli investimenti. Questi episodi si verificano a causa delle diversità che ogni Paese

⁴¹³ Sito del Green Finance and Development Center, Interpretation of the 2022 “Guidelines for Ecological Environmental Protection of Foreign Investment Cooperation and Construction Projects”, consultabile al link <https://greenfdc.org/interpretation-2022-guidelines-ecological-environmental-protection-of-foreign-investment-cooperation-and-construction-projects/>

⁴¹⁴ Idem

ricevente presenta. Ognuno di loro, infatti, presentano standard e norme ambientali che non rappresentano un livello rigoroso di applicazione. Per tale ragione la Cina adesso è più propensa a sistemi di valutazione preliminari, nonché a rafforzare le leggi a riguardo, per evitare conflitti futuri e rischi infrastrutturali irreparabili⁴¹⁵.

Durante il terzo simposio sulla costruzione della *Belt and Road*, il Presidente Xi Jinping fa un approfondimento sul come fronteggiare i rischi ambientali nel contesto delle infrastrutture finanziate all'estero. Oltre alla prevenzione e controllo dei rischi, che sono costruiti ormai consolidati nella documentazione sulla *BRI*, il Presidente cinese si riferisce ad un sistema di rilevamento dei rischi efficace, una volta che i progetti sono già operativi. Parla di una piattaforma di servizi completa per l'allerta precoce dei rischi, che sia in funzione 24 ore su 24. Queste disposizioni fanno anche parte delle linee guida emanate nel 2022⁴¹⁶.

Considerando la portata delle infrastrutture che la globalizzazione richiede al giorno d'oggi e considerando anche le informazioni che si sono ottenute nella stesura dei due precedenti capitoli, è attuale più che mai trovare sistemi di mitigazione e monitoraggio nella costruzione delle infrastrutture. Queste misure devono essere trasmesse sotto forma di normative ed essere erogate da istituzioni politiche, ma soprattutto da istituzioni finanziarie, che si occupano anche dell'erogazione degli investimenti. Il ruolo delle istituzioni finanziarie, infatti, potrebbe essere decisivo, in quanto fonti di investimenti, una volta che viene constatato che un progetto non è sostenibile, viene troncato sul nascere, in quanto viene evitata anche l'emissione del capitale monetario.

⁴¹⁵ Sito del Green Finance and Development Center, Interpretation of the 2022 “Guidelines for Ecological Environmental Protection of Foreign Investment Cooperation and Construction Projects”, consultabile al link <https://greenfdc.org/interpretation-2022-guidelines-ecological-environmental-protection-of-foreign-investment-cooperation-and-construction-projects/>

⁴¹⁶ Xinhuanet, xi jinpings chuxi disanci “yidaiyilu” jianshe zuotanhui bing fabiao zhongyao jianghua, 习近平出席第三次“一带一路”建设座谈会并发表讲话 (Al terzo Simposio sulla Costruzione della “Belt and Road Initiative”, il Presidente Xi Jinping pronuncia un discorso importante), consultabile al link https://www.gov.cn/xinwen/2021-11/19/content_5652067.htm

3.3.1 Il ruolo delle istituzioni finanziarie nella cooperazione internazionale e nell'attuazione delle misure di mitigazione

Le misure di monitoraggio degli impatti ambientali sono già state adottate in passato dai Paesi industrializzati che le hanno trasmesse in tempi più recenti ai Paesi meno sviluppati, delegando un ruolo fondamentale alla cooperazione internazionale ai fini dello sviluppo. Centrale all'interno di questi quadri di controllo sono la salvaguardia ambientale e la salvaguardia sociale. L'obiettivo è quello di valutare progetti infrastrutturali in fase preventiva; quindi, prima che la costruzione del progetto cominci, per evitare rischi ambientali e sociali e i conseguenti conflitti che potrebbero sorgere. Questo è il caso di VIA e VAS, che dagli anni '70 e '80 sono stati applicati in diversi contesti e in diversi Paesi e che hanno contribuito a risultati efficaci⁴¹⁷.

Le agenzie di sviluppo hanno un'esperienza consolidata nell'utilizzo delle VIA nella risoluzione o mitigazione dei problemi ambientali all'interno dei progetti che supportano. Tuttavia, ogni progetto presenta delle misure strategiche che vengono influenzate a livello politico e gli effetti ambientali associati a questi, spesso, si manifestano secondo tempistiche per cui risulta difficile intervenire in maniera pronta ed efficace. Risultano a questo punto, seppur valide, limitate nell'applicazione. In alternativa è stata proposta la valutazione VAS che presenta un piano più ampliato e tiene conto di diverse variabili, non solo ambientali, ma anche economiche e sociali. Queste vengono applicate al contesto regionale e territoriale e mirano all'integrazione delle misure ambientali all'interno della politica e dei piani progettuali⁴¹⁸.

A livello europeo la VAS è entrata all'interno delle Direttiva Europea (2001/42/CE), a cui tutti i 25 Stati membri europei devono attenersi. In contesto più esteso, esiste, invece, la Convenzione Espoo in cui si incoraggia l'utilizzo delle VAS all'interno della politica e della legislazione⁴¹⁹. Il problema principale che limita l'applicazione delle VIA e delle VAS è che queste vengono percepite come un ostacolo all'approvazione dei progetti o dei programmi di sviluppo. Tuttavia, si può affermare proprio il contrario, in quanto

⁴¹⁷ Brombal D., Sustainability implication of the New Silk Road. Environmental and social planning, in ... (2022)

⁴¹⁸ Applying Strategic Environmental Assessment. Good Practice Guidance for Development Co-operation, in Organization for Economic Co-operation and Development, (2006)

⁴¹⁹ Idem

entrambe sono utili nel fornire un processo di integrazione e miglioramento dei programmi, per ottenere un risultato il più ottimale possibile ed evitare che i rischi si presentino a posteriori. Il loro impiego evita casi in cui i costi potrebbero aumentare a causa di intoppi che si incontrano lungo il percorso operativo dei progetti, che possono manifestarsi in diversi contesti. Non si parla solamente di utilizzo inadeguato di risorse a scapito ambientale, ma potrebbero anche nascere delle dispute con le comunità locali, causandone il ritardo dei progetti, se non l'annullamento⁴²⁰.

La Cina, per esempio, ha istituito nel suo programma di sviluppo della regione occidentale misure di VAS per valutare in che modo proporre lo sviluppo regionale senza intaccare la sostenibilità ambientale e sociale. Nel processo di VAS è stata anche inclusa una partecipazione civile, anche se non del tutto approfondita. Dall'analisi preliminare è, infatti, emerso che la parte occidentale della Cina presenta uno scenario ambientale molto più complesso e più fragile, per cui si tende ad avere rischi ambientali più gravi⁴²¹.

Sempre relativa alle VAS, troviamo una norma sull'applicazione di sistemi di valutazione ambientale all'interno delle Linee Guida sulla protezione ambientale ecologica per gli investimenti stranieri e i progetti di costruzione di cooperazione. L'articolo 7 afferma che:

Le imprese devono effettuare la valutazione dell'impatto ambientale in conformità ai requisiti delle leggi e dei regolamenti del Paese ospitante e adottare misure ragionevoli per ridurre ed eliminare i possibili impatti negativi. Se il Paese ospitante non dispone dei requisiti per la valutazione dell'impatto ambientale, può organizzare e svolgere il lavoro di valutazione dell'impatto ambientale, facendo riferimento alle norme e agli standard internazionali o agli standard cinesi⁴²².

La difficoltà maggiore per cui la Cina soffre, però, è la capacità limitata di eseguire la legislazione VAS che ha introdotto nel Paese. Per tale ragione, alcune istituzioni come la Banca Mondiale, l'Associazione Internazionale per la Valutazione d'Impatto e altre organizzazioni locali e internazionali si sono impegnati per creare un corso di formazione sulla VAS, rivolto ai funzionari governativi e agli altri responsabili coinvolti nelle

⁴²⁰ Applying Strategic Environmental Assessment. Good Practice Guidance for Development Co-operation, in Organization for Economic Co-operation and Development, (2006)

⁴²¹ Idem

⁴²² "Guidelines for Ecological Environmental Protection of Foreign Investment Cooperation and Construction Projects" Consultabile sul sito di Green Finance and Development Center al link <https://greenfdc.org/bri-policies/>

valutazioni, con lo scopo di acquisire maggiori conoscenze. Il corso è stato preparato in mandarino per agevolare maggiormente i riceventi⁴²³.

Di estrema importanza nell'ambito di applicazione delle VAS è la comunicazione tra Stato investitore e Stato ospitante. Non è da dare per scontato, perché molto spesso i primi disastri ambientali provengono dalla mancanza di conoscenze riguardo il territorio e le sue fragilità. Nel capitolo precedente ne abbiamo ampiamente parlato, in questo attuale è importante precisare come si può ovviare a questo tipo di dinamiche ambientali. Lo Stato finanziatore ha un ruolo fondamentale all'interno dei progetti, ma quello che può fare è sostenere gli sforzi locali, non sostituirli. Infatti, è cura del governo locale interessarsi alle valutazioni di questo genere⁴²⁴. Questo risulta un forte esempio di collaborazione internazionale e di principio di condivisione delle conoscenze, che permette di fare un utilizzo condiviso di quelli che sono i meccanismi di miglioramento sociale e ambientale.

Oltre ai due precedentemente citati, esistono altri sistemi di monitoraggio dell'impatto ambientale e sociale. Abbiamo gli *Environmental and Social Framework* (EFS), principalmente adottate dalle banche, soprattutto quelle di cooperazione internazionale, che hanno il compito di valutare nel dettaglio ogni singolo progetto che richiede un investimento. I requisiti sono diversi, ma tutti volgono alla salvaguardia ambientale e sociale, non solo a livello generale, ma tenendo conto degli standard di ogni singolo Paese. Questo è un dato molto importante, perché qualora un Paese a cui è destinato un progetto, possieda degli standard più severi, le indagini preliminari dovranno tenerne conto e adattarsi alle normative nazionali vigenti⁴²⁵.

Abbiamo poi le *Social Impact Assessment* (SIA), che si stanno diffondendo ultimamente e il cui utilizzo è maggiormente indirizzato alla salvaguardia delle comunità locali, in quei

⁴²³ Applying Strategic Environmental Assessment. Good Practice Guidance for Development Co-operation, in Organization for Economic Co-operation and Development, (2006)

⁴²⁴ Idem

⁴²⁵ Brombal D., Sustainability implication of the New Silk Road. Environmental and social planning, in (2022)

progetti in cui è previsto il reinsediamento involontario o la perdita di sussistenza degli abitanti del luogo⁴²⁶.

Nel quadro della Belt and Road Initiative, la Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) è uno degli istituti finanziari che adotta questo tipo di approccio alle valutazioni. Quelle maggiormente utilizzate sono gli ESF, ma anche le VIA sono di ampio utilizzo. La banca prima della concessione di un prestito richiede un report dettagliato di quello che sarà il progetto, il settore a cui è indirizzato e richiede una valutazione di quelli che sono i possibili rischi ambientali. Tutte queste documentazioni devono essere fornite dal richiedente. I progetti vengono poi categorizzati secondo tre diversi livelli: ad alto rischio, a medio rischio e a basso rischio. L'adozione degli ESF dalla AIIB mostra l'intenzione della Cina di voler rispettare le regole internazionali attraverso le procedure di screening e valutazione all'interno del processo decisionale⁴²⁷. Tuttavia, quando nel 2015 l'AIIB ha pubblicato la prima bozza per quanto riguarda il tema della salvaguardia ambientale e sociale, ha ricevuto molte critiche da parte delle organizzazioni non governative sia interne che esterne alla Cina. Queste mancherebbero di dettagli e di meccanismi di applicazione⁴²⁸.

Restando in questo contesto, un'altra istituzione finanziaria cinese che ha preso piede negli ultimi anni è la *New Development Bank* (NDB), che, così come la AIIB, fa parte dei meccanismi delle nuove banche multilaterali di sviluppo. Nonostante i vantaggi che presenta, che sono molto simili a quelli menzionati prima per la AIIB, anche questa è stata aspramente criticata riguardo alle politiche ambientali e sociali. Essa, infatti, non ha reso pubblici i dettagli sulle salvaguardie ambientali e sociali e, ancor peggio, nella delineazione non ha consultato i vari gruppi interessati al processo di elaborazione di questi⁴²⁹.

⁴²⁶ Brombal D., Sustainability implication of the New Silk Road. Environmental and social planning, in (2022)

⁴²⁷ Idem

⁴²⁸ Wang H., New Multilateral Development Banks: Opportunities and Challenges for Global Governance, in *Global Policy*, VOL. 8, N. 1, (2017)

⁴²⁹ Idem

Le banche multilaterali di sviluppo sono un'ottima soluzione per il finanziamento di grandi progetti per i Paesi sottosviluppati. Queste sono in grado di fornire prestiti agevolati e possono permettersi investimenti a lungo termine, che risulta estremamente utile per i Paesi in questione. Inoltre, ed è la caratteristica più importante, sono dotate di capacità tecniche, anni di esperienza e una conoscenza a livello locale che consentono di affrontare e valutare meglio i potenziali rischi dei progetti infrastrutturali. Un'altra caratteristica favorevole è la loro predisposizione nel voler soddisfare le richieste della società civile, quindi destinando una buona parte degli investimenti a progetti sociali e di governance⁴³⁰.

A tal proposito, la Cina per la cooperazione e gli investimenti internazionali, ha cercato di raggiungere maggior rilievo sulla scala globale. Vista la sua poca partecipazione all'interno della Banca Mondiale e dell'FMI, ha deciso di fondare una banca che possa in qualche modo ricoprire lo stesso scopo, ma in cui possa esercitare più influenza. La Asian Infrastructure Investment Bank nasce originariamente per sovvenzionare gli investimenti infrastrutturali nella regione asiatica. Dal 2015, il Regno Unito chiede l'adesione alla banca, decidendo di prestare del denaro. Quella del Regno Unito è una mossa strategica, per rafforzare la sua presenza a livello internazionale. Tuttavia, qualche anno dopo, altre economie sviluppate come Germania, Francia, Italia e altri Paesi europei, nonché l'Australia, tutti alleati degli Stati Uniti, dichiarano la loro intenzione di diventare membri della AIIB. Gli Stati Uniti si oppongono a questa scelta, ritenendo la banca asiatica non in linea con gli standard ambientali per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, sociale ed economica⁴³¹.

Il governo cinese ha, però, più volte ribadito che la sua intenzione è complementare alle istituzioni finanziarie internazionali, i cui obiettivi sono quelli di cooperazione e di apprendimento delle migliori pratiche che hanno da offrire. Conta un totale di 57 Paesi che si sono proposti come potenziali membri, sia asiatici che no. Questo risultato per la Cina è un grosso successo, perché concede alla AIIB la connotazione di potenza

⁴³⁰ Wang H., *New Multilateral Development...*, in *Global Policy*, VOL. 8, N. 1, (2017), op. cit.

⁴³¹ Yu H., *Motivation behind China's "One Belt, One Road" Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank*, *Journal of Contemporary China*, VOL. 26, N. 105, (2017), pp. 353-368

finanziaria con una prospettiva globale e non più regionale. Comunque, la AIIB non è una banca cinese, ma una banca multilivello regionale asiatica, che conta altri 56 membri e di sicuro se ne aggiungeranno altri in futuro. Il ruolo della Cina non è di sicuro eliminare all'interno dell'istituzione bancaria, ma le decisioni non spettano solo al governo cinese. Gli altri Paesi possono collaborare nella delineazione delle norme e dei regolamenti, per fare in modo che si ottengano degli standard di alto livello in ambito internazionale.

In ambito di cooperazione finanziaria internazionale, invece, un esempio è dato dalla *European Bank for Reconstruction and Development* (EBRD) che ha proposto all'interno della regione dei Balcani sei progetti che potrebbero essere realizzati in collaborazione tra Cina e UE. Ancora con la EBRD come referente istituzionale europeo, insieme alla Banca Intesa, hanno lanciato un programma di prestiti congiunto per sostenere i prestiti di piccole e medie imprese ai progetti lanciati dalla Cina nei Balcani. Risulta un modo efficace per contrastare il trasgredire degli standard richiesti, col fine ultimo di apportare quello sviluppo di cui i Paesi dei Balcani hanno tanto bisogno. La EBRD ha già avuto delle collaborazioni con la Cina risultate positive e di successo, come nel caso del Ponte di Peljesac in Croazia. Un altro episodio che si può collegare all'intenzione della Cina di una collaborazione pacifica è da identificare nel suo ingresso come membro della EBRD e anche il suo contributo al Piano Junkers è di estrema importanza politica⁴³².

Anche nell'ambito della 16+1 Platform, di cui si è già discusso, può essere considerato un grande esempio di cooperazione internazionale multilaterale. La piattaforma ha origine proprio per motivi collaborativi tra la Cina e i Paesi PECO. A seguito di tutti i dubbi che l'UE nutre nei confronti della crescente presenza cinese nella regione, la Cina ha accolto l'istituzione europea all'interno del programma. Dal 2013, infatti, gli osservatori dell'Unione Europea possono partecipare ai vertici e alle riunioni e, dal 2018, la loro partecipazione si è estesa anche nella delineazione delle linee guida e la stesura delle dichiarazioni. All'interno delle trattative, c'è stato un maggiore impegno nel

⁴³² Pavlicevic D., *A Power Shift Underway in Europe? China's Relationship with Central and Eastern Europe Under the Belt and Road Initiative*, (2015), pp.249-278

precisare che tutte le norme erano perfettamente conformi alle leggi e ai regolamenti dell'UE⁴³³.

Analizzando nello specifico il contesto, per esempio i progetti della Cina messi a confronto con quelli dell'Unione Europea, nella parte orientale del continente e nella regione dei Balcani, presentano delle analogie ben identificabili. Infatti, entrambe si muovono verso un programma di sviluppo delle infrastrutture al fine di esercitare un impatto positivo sulle economie locali. Le ragioni per cui la volontà di questo sviluppo viene perseguita in questa regione in particolare, sono già state analizzate precedentemente. Tuttavia, nonostante le somiglianze, rimane ancora irrisolta la questione delle modalità con cui questi programmi vengono presentati, che è il cruccio originario che l'Unione Europea ha posto a livello geopolitico nei riguardi dell'iniziativa *Belt and Road* e della Cina stessa.

Anche in questo caso, un buon livello di collaborazione tra varie istituzioni finanziarie potrebbe essere utile, per evitare non solo i rischi ambientali e sociali, ma soprattutto le dispute di natura geopolitica. Quello che potrebbe nascere tra la AIIB e la NDB con la Banca Mondiale e altre banche internazionali, è una relazione complementare, in cui attraverso la condivisione di principi e di standard, ognuna di esse potrebbe dedicare attenzione a diverse esigenze, senza dover rattoppare le mancanze dell'una o dell'altra, o rischiare che ci sia un'azione multipla nello stesso contesto⁴³⁴.

Ci sarebbe da dire, però, che la Cina collabora con l'UE per il conseguimento degli obiettivi ambientali dal 2005, data di avvio del Partenariato UE-Cina sui Cambiamenti Climatici. Quindi, il governo cinese ha ben chiaro quali siano gli obiettivi primari rivolti all'ambiente e i relativi standard che la collettività europea sta portando avanti. C'è bisogno che i vertici a Bruxelles avviino un dialogo di alto livello con il governo cinese per quanto riguarda gli obiettivi sul clima e sull'ambiente⁴³⁵.

⁴³³ Castrillon-Kerrigan D., *China-CEE Relations in a New Era: The Drivers behind the Development of the Platform for Regional Cooperation 16+1*, in *Revista CS*, (2022)

⁴³⁴ Wang H., *New Multilateral Development...*, in *Global Policy*, VOL. 8, N. 1, (2017), op. cit.

⁴³⁵ Politi A., *How Green is...*, in *Istituto Affari Internazionali*, (2021), op. cit.

Un'altra tappa importante per la cooperazione strategica rivolta alla BRI nel contesto europeo si ha nel 2020, quando il premier Wen Jiabao si reca a Bruxelles per presentare il Dodicesimo Piano Quinquennale della Cina. Tra tutti i punti all'interno del piano, due spiccano per rilevanza per la relazione UE-Cina: la cooperazione nel settore delle energie rinnovabili; e l'impegno reciproco all'interno delle iniziative *One Belt and One Road* e il Piano di Investimenti per l'Europa. Il piano di cooperazione nell'ambito della Belt and Road Initiative, risulta più che mai necessario e utile, al fine di realizzare una catena di trattati e misure che possano contenere i rischi politici, economici e ambientali di cui è stato parlato precedentemente. Una misura consona all'obiettivo potrebbe essere l'ausilio dei Trattati Bilaterali di Investimento (TBI), i quali potrebbero tenere traccia di quelle che sono le esigenze reciproche in modo del tutto amichevole e pacifico, al fine di evitare controversie per il futuro. Per fare, però, in modo che questi siano efficaci, è necessario che siano il più dettagliati e completi possibile⁴³⁶.

I dibattiti sulla performance ambientale dei progetti BRI purtroppo sono ancora recenti e questo fa intendere che le misure di mitigazione proposte, potrebbero non godere di una doverosa applicazione. Per cui ci si trova sempre di fronte allo stesso bivio: da un lato lo sviluppo economico è effettivamente in crescita, le infrastrutture godono di una modernizzazione, la povertà assoluta comincia a diminuire; ma dall'altro si hanno ripercussioni a livello ambientale, a livello di ecosistemi e la salute umana è compromessa. Questo ci dimostra che esistono ancora delle lacune politiche a livello di salvaguardia ambientale. Le lacune esistono anche in altri sistemi portati avanti dalla BRI, come per esempio il rischio di debito pubblico o dell'applicazione di risorse non locali, per cui si presenta anche il bisogno di guardare a queste altre variabili economiche e sociali, nella definizione di una legislazione del tutto coerente col contesto⁴³⁷.

La letteratura sull'operato della BRI e sulla cooperazione internazionale, presenta opinioni molto contrastanti tra loro e risulta difficile arrivare ad una stima accurata della dimensione della sua utilità nel contesto della sostenibilità internazionale. Di sicuro si

⁴³⁶ Marisi F. e Wang Q., Drivers and Issues of China-EU Negotiations for a Comprehensive Agreement on Investment, in *China's International Investment Strategy* (2019), pp. 163-193

⁴³⁷ Senadjki A. et al., The Belt and Road Initiative (BRI): A mechanism to achieve the ninth sustainable development goal (SDG), in *Journal of Cleaner Production*, VOL. 372, (2022)

può affermare che uno sviluppo economico e un progresso di tecnologie innovative, grazie all'iniziativa, esiste nei Paesi che ne hanno usufruito. Tuttavia, questo non risulta ancora sufficiente a rafforzare la sostenibilità ambientale e sociale⁴³⁸.

Nel passato, i trattati e le politiche proposte dalle organizzazioni internazionali allo scopo di un monitoraggio degli standard perseguiti non hanno avuto molto successo tra i Paesi in via di sviluppo e il risultato è stato un grande disordine politico a livello mondiale. Alcuni studiosi attuali ripongono molte speranze nel nuovo modello di governance proposto dalla Cina nell'ambito della Belt and Road Initiative. Il suo successo a livello mondiale supera di gran lunga quello di molte altre organizzazioni. Per tale ragione, le potenze occidentali stanno facendo pressioni alla Cina per un suo contributo responsabile sulla scena internazionale⁴³⁹. Secondo la narrazione di questo elaborato e tutta la letteratura esaminata, in realtà anche il contributo della Cina nei Paesi con economie minori, non è stato molto efficiente. Tuttavia, il governo cinese sembra aver compreso quali siano le sue lacune, anche grazie al sostegno internazionale e alla comprensione di altri standard. La Cina, infatti, si sta mobilitando in maniera attiva per la creazione di nuovi strumenti di monitoraggio internazionale, l'istituzione di regolamentazioni e nuovi standard da perseguire. Questo risultato è il frutto di anni di lavoro e di correzioni e perfezionamento. Possiamo notarlo dalla sezione descritta sulle linee guida, i Congressi Nazionali, i Forum sulla BRI che di volta in volta presentano normative migliorate e più dettagliate.

Detto questo, a livello globale si nota il dedito impegno della Cina nel risollevare la condizione del mondo. Essa è diventata molto sensibile alla questione ambientale, a quella sociale ed economica, preoccupandosi della povertà mondiale e proponendo dei sistemi di cooperazione per limarla gradualmente. Tuttavia, altri scienziati presentano un'opinione opposta a quella prima descritta. I dubbi principali si rifanno all'effettiva applicazione di tutte queste misure elaborate dalla Cina. Risulta precoce dare delle

⁴³⁸ Senadjki A. et al., The Belt and Road Initiative (BRI): A mechanism to achieve the ninth sustainable development goal (SDG), in *Journal of Cleaner Production*, VOL. 372, (2022)

⁴³⁹ Huang Y., Understanding China's Belt..., in *China Economic Review*, VOL. 40, (2016), pp. 314-321, op. cit.

opinioni sia negative che positive, in quanto si parla di leggi recenti, la cui efficacia dovrebbe cominciare a dare frutti in qualche anno e non nell'immediato.

I casi che abbiamo esaminato in precedenza riguardo i Balcani, e che sono stati riscontrati anche in altri Paesi del mondo, sono cominciati quando ancora la BRI era un progetto giovane e poco esperiente. Da allora la Cina, ma anche tutte le istituzioni internazionali, sia governative che finanziarie, hanno collaborato per intraprendere misure di correzione per le modalità con cui era avvenuta la prima ondata di progetti. Che si nutrano, quindi, delle speranze sull'iniziativa, non è del tutto errato, ma bisogna continuare ad alimentare questa cooperazione internazionale di cui è stato tanto discorso.

Quello di cui c'è necessità è di una consapevolezza del fatto che la Cina, nonostante lo sviluppo economico che ha raggiunto e nonostante i passi avanti nel campo dell'innovazione e della ricerca, non è ancora in grado di conciliare il proprio sviluppo con la sostenibilità. Questo discorso vale sia per la politica interna, che per la politica estera. L'opportunità del grande progetto della BRI, in realtà ha un ruolo ambivalente in questo caso. Sono, infatti, i paesi in via di sviluppo a beneficiare dei risultati raggiunti dalla Cina nel campo dello sviluppo in tutte le sue sfumature, ma in certi casi, la Cina ha davvero tanto da imparare anche dalle economie sviluppate in occidente. In questa misura di cooperazione e scambio di conoscenze, si può davvero portare avanti un'impresa dalle dimensioni colossali, nonché dalla grande capacità di dare un profondo contributo allo sviluppo globale⁴⁴⁰.

Molti osservatori della Cina sostengono che la Belt and Road Initiative sia una nuova versione del Piano Marshall, che aiutò l'Europa nella ripresa dopo la Seconda Guerra Mondiale. In realtà, la Nuova Via della Seta ha ambizioni ben più vaste, che si espandono a circa tutto il globo e vanta di ideali molto profondi.

⁴⁴⁰ Benintendi R. et al., Energy, environment and sustainable development of the belt and road initiative: The Chinese Scenario and Western contribution, in Sustainable Future, VOL. 2, (2020)

CONCLUSIONI

Le infrastrutture di trasporto hanno un impatto significativo sull'ambiente, specialmente in quest'era storica in cui l'utilizzo è aumentato in maniera esponenziale. I rischi possono essere numerosi, ma le misure di mitigazione e di valutazione possono diventare un sostanziale sostegno per evitare che l'impatto sia così consistente.

Il quadro delle politiche interne assume un ruolo fondamentale a questo proposito, ricercando nella gestione governativa di ogni singolo Paese le modalità necessarie per avvalersi di infrastrutture sostenibili e che non provochino danni irreversibili. Tuttavia, nella stesura di questo elaborato, è stato osservato che molto spesso una negligenza operativa nell'ambito della salvaguardia ambientale deriva proprio dai Paesi ospitanti che beneficiano degli investimenti esteri. Il caso dei Balcani nell'ambito della Belt and Road Initiative è uno di questi. Nello studio delle dinamiche finanziarie tra Cina e la regione dei Balcani, sono stati riscontrati diversi elementi, ma uno di loro è quello chiave per comprenderne le motivazioni. Nella maggior parte dei trattati per i progetti infrastrutturali c'è una forte mancanza di trasparenza, che ha permesso che i progetti non seguissero gli standard di conformità con l'Unione Europea. Il risultato è stato una sequenza di controversie politiche e diatribe tra la Cina e la comunità europea, la quale rivendica energicamente gli standard ambientali.

L'iniziativa della Belt and Road, quindi, nella sua prima fase di operatività, ha suscitato tanti dubbi e perplessità sul versante occidentale. Il Paese non vanta di una buona reputazione in ambito di salvaguardia ambientale, ma negli ultimi 40 anni circa, ha messo in moto una serie di azioni volte allo sviluppo verde, essenziale per l'ecologia. Le normative nazionali elaborate dal governo cinese presentano piani molto dettagliati e

negli anni hanno incontrato sempre più miglioramenti. La Cina cerca un riscatto nei confronti delle potenze occidentali e vuole a tutti i costi dimostrare che la sua attenzione nei confronti dell'ambiente è cambiata.

Si è visto che i Piani di Cooperazione Internazionale, elaborati dalla Cina, in collaborazione con altri Paesi, Organizzazioni Internazionali e Istituzioni finanziarie e bancarie, presentano una prospettiva di sviluppo che rispetta tutte le norme e gli standard che finora hanno destato sospetti di inosservanza. Tuttavia, gli studiosi e gli osservatori nel settore nutrono ancora forti dubbi nell'applicazione efficace di tali misure di collaborazione. Altri, invece, ritengono che la Belt and Road Initiative abbia le giuste peculiarità per portare avanti questo grande progetto di sensibilizzazione del mondo nei confronti dell'ambiente. Il problema dell'inquinamento, al giorno d'oggi, presenta delle sfide davvero critiche. Una osservanza disinteressata di queste norme potrebbe convergere in rischi ancora più preoccupanti.

I casi di progetti nei Balcani che abbiamo esaminato, presentano risultati contrastanti, ma la prevalenza di questi va a sostegno della tesi che le infrastrutture di trasporto hanno un rilevante impatto nell'ambiente e nella società. I casi di successo dei progetti sono modelli esemplari da imitare per una futura buona condotta nei progetti infrastrutturali.

La Cina da sola non ha le forze per assecondare e portare avanti gli standard ambientali. Inoltre, non ha ancora raggiunto un buon livello di conoscenze adeguate a guidare un'impresa di tali dimensioni. Il rischio, quindi, di ricadere negli stessi errori rimane ancora molto alto, soprattutto guardando ai progetti della Belt and Road Initiative che sono di ampia portata.

Per le stesse ragioni sopra elencate, lo studio presenta come ultima sezione la volontà della Cina di sviluppare un approccio di qualità alla salvaguardia ambientale e con questo un potenziamento della cooperazione internazionale. Ci pone di fronte una potenza che era partita coi piedi di piombo nel migliorare la condizione mondiale, ma che umilmente è indietreggiata rendendosi conto del bisogno di un sostegno da parte di altre potenze che abbiano già degli standard ambientali e sociali ben definiti.

Le conclusioni che derivano da questo studio ci portano ad ulteriori riflessioni future. Il progetto della Belt and Road Initiative ha da poco compiuto 10 anni. Non vanta di tanti anni di operato, ma soprattutto nella sua prima fase di attuazione presenta un forte disorientamento nel muoversi in ambito internazionale e, soprattutto, occidentale. L'esperienza che ha maturato in questi anni, fornisce al Paese un vantaggio attuale nell'ambito delle cooperazioni internazionali, ma non ha ancora acquisito sufficienti competenze nell'ambito della salvaguardia ambientale. Tuttavia, ha maturato forti competenze nell'ambito delle energie pulite, nel settore dell'eolico e del fotovoltaico. Quello che dovrebbe fare l'Occidente a proposito è di cogliere questa grande opportunità che la Cina può offrire e promuovere progetti che includano questo tipo di infrastrutture. Inoltre, i sistemi di controllo dovrebbero avvenire in maniera molto più dettagliata e dovrebbero essere fornite alle imprese cinesi le conoscenze territoriali necessarie per condurre un buon operato all'estero.

La Belt and Road Initiative è una realtà così dinamica che fare delle stime appropriate risulta difficile e poco preciso. Si potrebbe assistere ancora a tanti altri stravolgimenti negli anni. Per gli studi futuri sarebbe utile comprendere se l'applicazione delle ultime linee guida sulla "Green Belt and Road", emessa nel 2022, abbia dato i suoi frutti, o se lo stesso quadro di negligenza e opacità politica si sia perpetuato negli anni.

BIBLIOGRAFIA

- Abdul S., Hussain M.N., Ilyas M., *An Impact Evaluation of the Belt and Road Initiative (BRI) on Environmental Degradation*, in *Sage Open*, VOL. 12, N. 1, (2022), <https://doi.org/10.1177/21582440221078836>
- Akbar U., Popp J., Khan H., Khan M.A., Olah J., *Energy Efficiency in Transportation along with the Belt and Road Countries*, in *Energies*, VOL. 13, N. 2607, (2020) <https://doi.org/10.3390/en13102607>
- Hughes A. C., Lechner A. M., Chitov A., Horstmann A., Hinsley A., Tritto A., Chariton A., Li B.V., Ganapin D., Simonov E., Morton K., Toktomushev K., Foggin M., Tan-Mullins M., Orr M.C., Griffiths R., Nash R., Perkin S., Glémet R., Kim M., Yu W.D., *Horizon Scan of the Belt and Road Initiative*, in *Trends in Ecology & Evolution*, VOL. 35, N. 7, (2020) <https://doi.org/10.1016/j.tree.2020.02.005>
- Ascensao F., “*Sviluppo delle infrastrutture su larga scala: impatti ambientali a livello locale e globale*”, in *Orizzonte Cina*, VOL. 10, N. 3, (2019), pp. 10-15
- Ascensao F., Fahrig L., Clevenger A.P., Corlett R.T., Jaeger J.A.G., Laurance W.F., Pereira H.M., *Environmental Challenges for the Belt and Road Initiative*, in *Nat Sustain*, n. 1, 206-209 (2018), <https://doi.org/10.1038/s41893-018-0059-3>
- Awais B.M., Zhang J., Iqbal K., Iqbal Z., *The effect of financial development on ecological footprint in BRI countries: evidence from panel data estimation*, in *Springer Nature*, VOL. 26, (2019) <https://doi.org/10.1007/s11356-018-3992-9>
- Baidu.com, *Zhong Ou banlie, 中欧班列 (China-Europe Express Line)*, consultabile al link <https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E6%AC%A7%E7%8F%AD%E5%88%97/15832643> (ultima consultazione 30/05/2024)
- Bakota I., “*Diamond Stage*” in *Sino-Croatian Relations*, in *Croatian International Relations Review*, VOL. 26, N. 86 (2020) <https://doi.org/10.37173/cirr.26.86.6>
- Baricevic H., Ruzic V., Peric M., *Evaluation of the Cost-benefit Method in the Feasibility Analysis of Pelješac Bridge Construction*, in *Scientific Journal of Maritime Research*, VOL. 36 (2022), <https://doi.org/10.31217/p.36.2.10>

- Barrios Villareal A., Brady A., Lewis B., Naden C., *Trade Today and Tomorrow*, in “ISO Focus”, N. **136**, (2019)
- Bastian J., *The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the “Balkan Silk Road”*, in *European Bank for reconstruction and Development*, (2017)
- Benner T., Gaspers J., Ohlberg M., Poggetti L., Shi-Kupfer K., *Authoritarian Advance. Responding to China’s Growing Political Influence in Europe*, in *MERICS*, (2018)
- Bompard E., Crespi G., *La dimensione energetica delle Nuove Vie della Seta*, in *Orizzonte Cina*, VOL. **10**, N. **3**, (2019), pp. 15-20
- Bompard E.F., Corgnati S.P., Grosso D., Huang T., Mietti G., Profumo F., *Multidimensional assessment of the energy sustainability and carbon pricing impacts along the Belt and Road Initiative*, in *Renewable and sustainable Energy Reviews*, VOL. **154**, (2022)
- Brombal D., “*Orizzonti di sostenibilità lungo le Nuove Vie della Seta*”, in *Orizzonte Cina*, VOL. **10**, N. **3**, (2019)
- Brombal D., “*Sustainability implications of the New Silk Road. Environmental and social planning*”, in *China’s New Silk Road. An emerging World Order*, (2018), pp. 51-66
- Brombal D., *Accuracy of Environmental Monitoring in China: Exploring Influence of Institutional, Political and Ideological Factors*, in *Sustainability*, VOL. **9**, (2017) 10.3390/su9030324
- Bull J., Suttle B., Gordon A., Singh N., Milner-Gulland E., *Biodiversity offsets in theory and practice*, in *Oryx*, VOL. **47**, N. **3**, (2013), p. 369-380, doi:10.1017/S003060531200172X
- Cai X., Che X., Zhu B., Zhao J., Xie R., *Will developing countries become pollution havens for developed countries? An empirical investigation in the Belt and Road*, in *Journal of Cleaner Production*, VOL. **198**, (2018) <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.06.291>
- Cao X., Teng C., Zhang J., *Impact of the Belt and Road Initiative on environmental quality in countries along the routes*, in *Chinese Journal of Population, Resources and Environment*, VOL. **19** (2021) pp. 344-351
- Casarini N., *Is Europe to Benefit from China’s Belt and Road Initiative?*, in “Istituto Affari Internazionali”, Roma, VOL. **15**, N. **40**, (2015)

- Castrillon-Kerrigan D., *China-CEE Relations in a New Era: The Drivers behind the Development of the Platform for Regional Cooperation 16+1*, in *Revista CS*, (2022), pp. 63-78 [10.18046/recs.i37.5227](https://doi.org/10.18046/recs.i37.5227)
- Chatzinikolaou S.D., Oikonomou S.D., Ventikos N.P., *Health externalities of ship air pollution at port – Piraeus port case study*, in *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, VOL. **40**, (2015), pp. 155-165 <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.08.010>
- Chen J., Rojniruttikul N., Kun L., Ullah S., *Management of Green Economic Infrastructure and Environmental Sustainability in One Belt and Road Initiative Economies*, in *Environmental Science and Pollution Research*, VOL. **29**, (2022), pp. 36326-36336 [10.1007/s11356-021-18054-5](https://doi.org/10.1007/s11356-021-18054-5)
- China Banking and Insurance News, “yidayilu” fazhan jincheng yu weilai qianjing zhanwang, “一带一路” 发展进程与未来前景展望 (*Il processo di sviluppo della Belt and Road Initiative e le prospettive per il futuro*), 28/09/2023 consultabile al link http://www.cbimc.cn/content/2023-09/28/content_496141.html#:~:text=%E5%85%B1%E5%BB%BA%E2%80%9C%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E2%80%9D%E5%80%A1%E8%AE%AE%E5%B9%BF%E6%B3%9B%E5%87%9D%E8%81%9A%E5%85%B1%E5%95%86%E5%85%B1,%EF%BC%8C%E5%B9%B4%E5%9D%87%E5%A2%9E%E9%95%BF8%25%E3%80%82 (ultima consultazione 28/05/2024)
- China.org, “shuzi sichouzhilu”: shuzi guoji hezuo lujing yu linian chuangxin tanxi, “数字丝绸之路”: 数字国际合作路径与理念创新探析 (*“La Via della Seta Digitale”: analisi del percorso di cooperazione internazionale digitale e dell’innovazione concettuale*), 1 dicembre 2020, consultabile al link http://news.china.com.cn/world/2020-12/01/content_77325085.htm (ultima consultazione 29/05/2024)
- Chrysanthopoulos L., “*The New Silk Road and Greece*”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 172-177

- Coenen J., Bager S., Meyfroidt P., Newig J., Challies E., *Environmental Governance of China Belt and Road Initiative*, in *Environmental Policy and Governance*, VOL. **31**, N. **3**, pp. 3-17, (2020) <https://doi.org/10.1002/eet.1901>
- Colney H.A., Hillman J.E., Ruy D., McCalpin M., *China's "Hub-and-Spoke" Strategy in the Balkans*, in *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*, (2020) <https://www.jstor.org/stable/resrep24231.1>
- Cong F., "China's Belt and Road Initiative and EU - Complementary and Competitive Relationship in Central and Eastern Europe's 16+1(CEE16)", in *Initiative of the "New Silk Road" - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 93-105
- Cotella G., Berisha E., *The impact of China's Belt and Road Initiative on the Western Balkan Region: An Erosion of EU Conditionality?*, in *European Spatial Research and Policy*, VOL. **28**, N. **2**, (2021) pp. 166-186 <https://doi.org/10.18778/1231-1952.28.2.09>
- D'Alfonso T., Jiang C., Bracaglia V., *Air transport and high-speed rail competition: Environmental implications and mitigation strategies*, in *Transportation research part A: Policy and Practice*, VOL. **92**, pp. 271-276 (2016) <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.06.009>
- Dal sito del Ministero del Commercio cinese, *Interpretation of the Guidance on Environmental Protection in Foreign Investment and Cooperation*, consultabile al link <http://english.mofcom.gov.cn/article/policyrelease/Cocoon/201401/20140100453042.shtml> (ultima consultazione 30/05/2024)
- Deng X., Du L., *Estimating the environmental efficiency, productivity, and shadow price of carbon dioxide emissions for the Belt and Road Initiative countries*, in *Journal of Cleaner Production*, VOL. **277**, (2020) <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.123808>
- Drahokoupil J., *Chinese Investment in Europe: corporate strategies and labour relations*, in *ETUI*, Brussel, (2017)
- Drienikova K., Zubal'ova L., Druzbacka B., "Impact of Chinese Positions and BRI Projects in the Western Balkans on the EU Agenda in the Region", in *Central and Eastern Europe in the Changing Business Environment*, (2020) pp. 43-56
- Du H., Chen Z., Peng B., Southworth F., Ma S., Wang Y., *What drives CO2 emissions from the transport sector? A linkage analysis*, in *Energy*, VOL. **175**, pp. 195-204 (2019) <https://doi.org/10.1016/j.energy.2019.03.052>

- Duchatel M., Duplaix A.S., *Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe*, in *European Council on Foreign Relations*, (2018)
- Fimmen E., “*The New Silk Road - Its Strategic Importance for World Peace*”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 16-30
- Georgescu A., “*Critical Infrastructure Protection - Challenge and Opportunity for the Belt and Road Initiative*”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 191-201
- Gluhovic M., *On Dammed Landscape and Invasive Infrastructures*, in *Performance Research*, VOL. **28**, N. **3**, (2023) doi: 10.1080/13528165.2023.2272491
- Groen L., *On the Road to Paris: How Can the EU Avoid Failure at the UN Climate Change Conference (COP21)?* in “*Istituto Affari Internazionali*”, Roma, VOL. **15**, N. **33**, (2015)
- Grubler J., Bykova A., Ghodsi M., Hanzl-Weiss D., Holzner M., Hunya G., Stehrer R., *Economic Policy Implications of the Belt and Road Initiative for CESEE and Austria*, in *WIIW*, N. **23** (2018)
- He A., *The Belt and Road Initiative. Motivation, financing, expansions, and challenges of Xi’s Ever-expanding Strategy*, in “*CIGI*”, n. **225**, (2019)
- He M., Zhang J., Zhang Y., Tian B., “*yidaiyilu” zhanlue mianlin de zhang’ai yu duice*, “*一带一路” 战略面临的障碍与对策*, (*Ostacoli e contromisure alla strategia “Belt and Road Initiative”*), in *xinjinag shifandaxue xuebao 新疆师范大学学报*, VOL. **36**, N. **3** (2015), pp. 36-45 DOI: 10.14100/j.cnki.65-1039/g4.2015.03.023
- Holzner M., Schwarzhappel M., *Infrastructure Investment in the Western Balkans: A First Analysis*, in *The Vienna Institute for International Economic Studies*, (2018)
- Huang M., Li S., *The Analysis of the Impact of the Belt and Road Initiative on the Green Development of Participating Countries*, in *Science of the Total Environment*, VOL. **722** (2020) <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.137869>
- Huang Y., *Understanding China’s Belt and Road Initiative: Motivation, framework and assessment*, in *China Economic Review*, VOL. **40**, (2016), pp. 314-321 <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>
- Ibanez J.G., Hernandez-Esparza M., Doria-Serrano C., Fregoso-Infante A., Singh M.M., *Effect of Pollutants on the Biosphere: Biodegradability, Toxicity and Risks*, in

- Environmental Chemistry*. Springer, New York, NY. (2007) https://doi.org/10.1007/978-0-387-31435-8_9,
- Ivanic M., Savovic A., *Belt and Road Initiative and Bosnia and Herzegovina*, in *China-CEE Institute*, N. **29**, (2020)
- Jacimovic D., Deichmann J.I., Tianping K., *The Western Balkans and Geopolitics: Leveraging the European Union and China*, in *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, VOL. **25**, N. **4**, (2023) 10.1080/19448953.2023.2167164
- Jin P., Peng C., Song M., *Macroeconomic uncertainty, high-level innovation and urban green development performance in China*, in *China Economic Review*, VOL. **55**, (2019), pp. 1-8 <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2019.02.008>
- Jingying S., “*Synergy Effect of China’s Belt and Road Initiative and Sustainable Development Goals: China’s Experiences and Implications*”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 45-61
- Karanovic S., Imamovic E., “*The New Silk Road and the Regional Cooperation of the Western Balkans*”, in *Initiative of the “New Silk Balkan” - Achievements and Challenges*, Serbia, (2017), pp. 401-412
- Khaze Markovic N., Wang X., *Is China’s rising influence in the Western Balkans a threat to European integration?*, in *Journal of Contemporary European Studies*, VOL. **29**, N. **2**, (2021)
- Kher P., Tran T.T., *Investment Protection along the Belt and Road*, in *The World Bank*, VOL. **1**, N. **134017**, (2019) <http://documents.worldbank.org/curated/en/373561548341008857/Investment-Protection-Along-the-Belt-and-Road>
- Li Dan 李丹, “*Yidayilu duichu yu zhili fanshi de chuangxin: lilian, jiegou, guifan 一带一路对区域治理范式的创新：理念、结构、规范*” (Le innovazioni della Belt and Road all’interno del paradigma di governance regionale), in *zhongguo yu guoji guanxi xuekan 中国与国际关系学刊*, N. **2** (2019), pp. 35-48
- Li Y., *qianghua “yidayilu” fengxian fangkong nengli, 强化“一带一路”风险防控能力* (Rafforzare le capacità di prevenzione e controllo dei rischi lungo la Belt and Road Initiative), in *zhongguo shehui kexuebao 中国社会科学报 (China Social Science*

- Journal*), (2022), consultabile al link https://theory.gmw.cn/2022-06/21/content_35825689.htm (ultima consultazione 29/05/2024)
- Losos E., Pfaff A., Olander L., Mason S., Seth M., *Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure*, in *The World Bank*, N. **WPS 8718**, (2019)
- Cui M., Brombal D., *From resistance to transformation - The journey to develop a framework to explore the transformative potential of environmental resistance practices*, in *Philosophy and Social Criticism*, VOL. **49**, N. **5**, pp. 599-620, (2023) <https://doi.org/10.1177/01914537231164186>
- Maliszewska M., van der Mensbrugge D., *The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts*, in *World Bank*, N. **8814**, (2019) <http://hdl.handle.net/10986/31543>
- Marisi F. e Wang Q., *Drivers and Issues of China-EU Negotiations for a Comprehensive Agreement on Investment*, in *China's International Investment Strategy* (2019), pp. 163-193 10.1093/oso/9780198827450.003.0010
- Muhammad S., Long X., *China's seaborne oil import and shipping emissions: The prospect of belt and road initiative*, in *Marine Pollution Bulletin*, VOL. **158**, (2020) <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2020.111422>
- Muhammad S., Long X., Salman M., Dauda L., *Effect of urbanization and international trade on CO2 emissions across 65 belt and road initiative countries*, in *Energy*, VOL. **196**, (2020) <https://doi.org/10.1016/j.energy.2020.117102>
- National Development and Reform Commission (NDRC), *guanyu tuijin gongjian "yidaiyilu" luse fazhan de yijian, 关于推进共建“一带一路”绿色发展的意见 (Opinions on Promoting the Green Development of the Joint Construction of the "Belt and Road")*, consultabile dal sito ufficiale del governo cinese al link https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202203/t20220328_1320629_ext.html (ultima consultazione il 29/05/2024)
- Politi A., *How Green is China's Belt and Road Initiative?*, in *Istituto Affari Internazionali*, (2021)

- Potapitseva E., Martynenko A., “*The Impact of Investment in Transport Infrastructure Development on the Country’s GDP*”, in *20th International Joint Conference*, (2020) pp. 69-85
- Progiou A.G., Bakeas E., Evangelidou E., Kontogiorgi Ch., Lagkadinou E., Sebos I., *Air pollutant emissions from Piraeus Port: External costs and air quality levels*, in *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, VOL. **91**, (2021) <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102586>
- Rogelja I., *Concrete and Coal: China’s infrastructural assemblages in Balkans*, in *Political Geography*, VOL. **81** (2020) <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2020.102220>
- Ruta M., Herrera Dappe M., Lall S., Zhang C., Costantinescu C., Lebrand M., Mulabdic A., Churchill E., *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*, in *The World Bank*, (2019)
- Santos J.C.D., Rocha A.S., Ibanes P., *The New Eurasian Land Bridge: Elements to Think Geopolitics and China-Europe Cooperation*, in *The Overarching Issues of the European Space*, (2021), DOI:10.21747/978-989-9082-08-3/overa11
- Saud S., Chen S., Danish, Hasseb A., *Impact of financial development and economic growth on environmental quality: an empirical analysis from Belt and Road Initiative (BRI) countries*, in *Environmental Science and Pollution Research*, VOL. **26** (2019), pp. 2253-2269 <https://doi.org/10.1007/s11356-018-3688-1>
- Selvatici A., *La Cina e la Nuova Via della Seta. Progetto per un’invasione globale*, Soveria Mannelli, Rubettino Editore, (2018),
- Sito del Green Finance and Development Center, *Interpretation of the 2022 “Guidelines for Ecological Environmental Protection of Foreign Investment Cooperation and Costruction Projects”*, consultabile al link <https://greenfdc.org/interpretation-2022-guidelines-ecological-environmental-protection-of-foreign-investment-cooperation-and-construction-projects/> (ultima consultazione 30/05/2024)
- Solaja M., “*Chinese Presence in Southeast Europe and Strategic Relations of the Great Power to the Region*”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 241-254

- Solaymani S., *CO2 emissions patterns in 7 top carbon emitter economies: The case of transport sector*, in *Energy*, VOL. **168**, pp. 989-1001 (2019), <https://doi.org/10.1016/j.energy.2018.11.145>
- Song L., Pavlicevic D., *China's Multilayered Multilateralism: A Case Study of China and Central and Eastern Europe Cooperation Framework*, in *Chinese Political Science Review*, VOL. **4** (2019) 10.1007/s41111-019-00127-z
- Soyaltin-Colella D., *The EU Accession Process, Chinese Finance and Rising Corruption in Western Balkans Stabilitocracies: Serbia and Montenegro*, in *Europe-Asia Studies*, VOL. **75** N. **8**, (2023) <https://doi.org/10.1080/09668136.2022.2115013>
- Sun Z., “yidaiyilu” hezuo kongjian tuozhan de zhe lidian tanjiu in zhongguo “一带一路” 合作空间拓展的着力点探究 (*Analisi dei principi salienti all'interno della cooperazione della “One Belt, One Road”*), in *haiyang fazhanyanjiuxin 中国海洋发展研究新* (*Academy of Ocean of China*), (2019) consultabile al link <http://aoc.ouc.edu.cn/2019/0129/c9821a234033/pagem.psp> (ultima consultazione 29/05/2024)
- Teo H.C., Lechner A.M., Walton G.W., Chan F.K.S., Cheshmehzangi A., Tan-Mullins M., Chan H.K., Stenberg T., Campos-Arceiz A., *Environmental Impacts of Infrastructure Development under the Belt and Road Initiative*, in *Environments*, VOL. **72**, N. **6**, (2019) <https://doi.org/10.3390/environments6060072>
- Tianping K., “*The Belt and Road Initiative: Progress and Challenges*”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 31-44
- Todic D., Jelisavac Trosic S., “*China, EU and Serbia and their Status in International Environmental Agreements*”, in *Initiative of the “New Silk Balkan” - Achievements and Challenges*, Serbia, (2017), pp. 476-497
- Tomaszewska P., Dahl M., “*Implementation of the Belt and Road Initiative in Selected Balkan States*”, in *Understanding Asia: Political Economic and Socio-Cultural Dimension*, Torun (2020)
- Tomic-Petrovic N., “*Significance of the New Silk Road for the Construction of Transport Infrastructure of the Regional and Global Level*”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 353-359

- Toto R., *Annual Review of Territorial Governance in the Western Balkans*, in *Journal of the Western Balkan Network on Territorial Governance*, VOL. **1**, pp. 16-26, (2019)
- Tsimonis K., Rogelja I., Pешa B., Ciuta I., Frantzeskaki A., Nikolovska E., *A Synergy of Failures: Environmental Protection and Chinese Capital in Southeast Europe*, in *Journal of Current Chinese Affairs*, VOL. **48**, N. **2**, (2020) <https://doi.org/10.1177/1868102620919861>
- van der Putten F., “*Greece: Piraeus and the Maritime Silk Road*”, in *Netherlands Institute of International Relations*, (2016), pp. 11-20
- van der Putten F., Montesano F.S., van de Ven J., van Ham P., *The Geopolitical Relevance of Piraeus and China’s New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*, in *Netherlands Institute of International Relations*, (2016)
- van Ham P., “*Geopolitics and the Eastern Mediterranean*”, in *Netherlands Institute of International Relations*, (2016), pp. 6-10
- van Pinxteren G., *China’s Belt and Road Initiative: Nice for China, not for Europe*, in *Clingendael, Netherlands Institute of International Relations*, (2017)
- Vucic M., *European Union Integration and the Belt and Road Initiative: A Curious Case of Serbia*, in *Medjunarodni Problemi*, VOL. **72**, N. **2**, (2020), pp. 337-355 [10.2298/MEDJP2002337V](https://doi.org/10.2298/MEDJP2002337V)
- Wang C., Wood J., Wang Y., Geng X., Long X., *CO2 emissions in transportation sector across 51 countries along the Belt and Road from 2000 to 2014*, in *Journal of Cleaner Production*, VOL. **266**, (2020) <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122000>
- Wang H., *New Multilateral Development Banks: Opportunities and Challenges of Global Governance*, in *Global Policy*, VOL. **8**, (2017), pp. 113-118 [10.1111/1758-5899.12396](https://doi.org/10.1111/1758-5899.12396)
- Wang J., Dong K., Dong X., Jiang Q., *Research on the carbon emissions effect of the seven regions along the Belt and Road- based on the spillover and feedback effects model*, in *Journal of Cleaner Production*, VOL. **319**, (2021) <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.128758>
- Wang S., Islam M. Z. e Wang S., *Global sustainability development and China’s emergence as a promotor*, in *EQA - International Journal of Environmental Quality*, VOL. **54**, N. **1**, (2023), pp. 11–18. <https://doi.org/10.6092/issn.2281-4485/16448>

- Wang X., Wong Y.D., Yuan K.F., Li K.X., *Environmental governance of transportation infrastructure under Belt and Road Initiative: A unified framework*, in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, VOL. **139**, (2020), pp. 189-199 <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.03.001>
- Wang Y., “yidaiyilu” zhanlue de daode fengxian yu yingdui cuoshi, “一带一路” 战略的道德风险与应对措施 (*Rischi e contromisure morali della strategia “Belt and Road”*), in *dongbeiya luntan 东北亚论坛 (Forum dell’Asia Nordorientale)*, VOL. **4**, (2015) consultabile al link <http://sis.ruc.edu.cn/gzpl/a73266a86e904404bbd429f70a3ad97e.htm> (ultima consultazione 29/05/2024)
- Wilczewska M., Nazarko J., Wang H., *Adaptation of Polish regions to the challenges and opportunities of the Belt and Road Initiative*, in *Engineering Management in Production and Services*, VOL. **14**, N. **1** (2022), pp. 125-142 <https://doi.org/10.2478/emj-2022-0011>
- Xinhuanet, “yidaiyilu”: guojia zhanlue de zhongda chuangxin, “一带一路”: 战略的重大创新 (*“One Belt, One Road”: una grande innovazione nella strategia nazionale*), 07/09/2016, rintracciabile al link http://www.xinhuanet.com/world/2016-09/07/c_129272136.htm (ultima consultazione 28/05/2024)
- Xinhuanet, daguo waijiao xin geju – dang de shiba da yilai lishixing biange xilie shuping zhibao, 大国外交新格局—党的十八大以来历史性变革述评之八 (Il nuovo modello di diplomazia delle grandi potenze: ottavo di una serie di revisioni dei cambiamenti storici dal 18° Congresso Nazionale del Partito Comunista Cinese), consultabile al link https://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/16/content_5232124.htm (ultima consultazione 30/05/2024)
- Xinhuanet, *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, consultabile al link https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm (ultima consultazione il 30/05/2024)
- Xinhuanet, xi jinping chuxi disanci “yidaiyilu” jianshe zuotanhui bing fabiao zhongyao jianghua, 习近平出席第三次“一带一路”建设座谈会并发表讲话 (*Al terzo Simposio*

sulla Costruzione della “Belt and Road Initiative”, il Presidente Xi Jinping pronuncia un discorso importante), consultabile al link https://www.gov.cn/xinwen/2021-11/19/content_5652067.htm (ultima consultazione 30/05/2024)

Xinhuanet, *xijiping qiangdiao, guanche xifazhan linian, jianshe xiandaihua jingjitixi*, 习近平强调, 贯彻新发展理念, 建设现代化经济体系 (Xi Jinping enfatizza l'attuazione del nuovo concetto di sviluppo, costruendo un nuovo sistema economico modernizzato), 18 ottobre 2017, consultabile al link https://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/18/content_5232647.htm (ultima consultazione il 30/05/2024)

Xinhuanet, *xijiping tichu, jiantie heping fazhan daolu, goujian renlei gongtongti*, 习近平提出, 坚持和平发展道路, 构建人类命运共同体 (Xi Jinping propone di aderire al percorso di sviluppo pacifico e di promuovere la costruzione di una comunità di destino umana), 18 ottobre 2017, consultabile al link https://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/18/content_5232664.htm (ultima consultazione 30/05/2024)

Xinhuanet, *xijiping zhichu, jiakuai shengtai wenming tizhi gaige, jianshe meili zhongguo*, 习近平指出, 加快生态文明体制改, 革建设美丽中国 (Xi Jinping sottolinea che la Riforma del sistema di civiltà ecologica deve essere accelerata al fine di costruire una bella Cina), 18 ottobre 2017, consultabile al link https://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/18/content_5232657.htm (ultima consultazione il 30/05/2024)

Xinhuanet, *zhonggong Zhongyang juxing xinwenfabuhui jiedu dang de ershi da baogao*, 中共中央举行新闻发布会解读党的二十大报告 (Il Comitato Centrale del PCC ha tenuto una conferenza stampa per illustrare la relazione del 20° Congresso del Partito), 24 ottobre 2022, consultabile al link https://us.china-embassy.gov.cn/zt_1/ershida/202211/t20221103_10799482.htm (ultima consultazione 30/05/2024)

Zecevic S., “Relations between China and the EU and the New Silk Road”, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 106-113

Zhou L., Gilbert S., Wang Y., Munoz Cabré M., Gallagher K.P., *Moving the Green Belt and Road Initiative: From Words to Action*, in *Global Development Policy Center*, (2018)

- Zhou T., *tanzhonghe beijingxia de luse “yidayilu” janshe, 碳中和背景下的绿色 “一带一路” 建设* (La costruzione della Green Belt and Road nel contesto della neutralità del carbonio), in *China Development Observation*, 13 novembre 2023 consultabile al link <https://cdo.developress.com/?p=14855> (ultima consultazione 29/05/2024)
- Zhu C. e Gao D., *A Research on the Factors Influencing Carbon Emissions of Transportation Industry in the “Belt and Road Initiative” Countries Based on Panel Data*, in *Energies*, N. **12** (2019) <https://doi.org/10.3390/en12122405>
- Zuokui L., *“The Risks of the Belt and Road Initiative in the Construction of Eurasian Economic Corridor”*, in *Initiative of the “New Silk Road” - Achievements and Challenges*, Belgrado (2017), pp. 267-277

SITOGRAFIA

- “*Guidelines for Ecological Environmental Protection of Foreign Investment Cooperation and Construction Projects*” Consultabile sul sito di *Green Finance and Development Center* al link <https://greenfdc.org/bri-policies/> (ultima consultazione il 30/05/2024)
- “Mobilizing Sustainable Transport for Development”, consultabile al link https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Documents/Mobilizing_Sustainable_Transport.pdf#search=belt%20and%20road%20initiative (ultima consultazione 04/03/2024)
- “The Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan”, consultabile sul sito del Ministero dell’Ecologia e dell’Ambiente al link https://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416869.shtml (ultima consultazione il 30/05/2024)
- Alonzi A. et al., BIOSFERA, Vol. 7, consultabile al link https://indicatoriambientali.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2007/VERSIONE_INTEGRALE/Biosfera.pdf (ultima consultazione 11/04/2024)
- Articolo consultabile al link <https://www.newsilkroaddiscovery.com/china-europe-freight-train-chongqings-10000th-trip-arrives-in-duisburg-germany/> (ultima consultazione 05/02/2024)
- Articolo consultabile al link <https://www.newsilkroaddiscovery.com/china-europe-freight-train-chongqings-10000th-trip-arrives-in-duisburg-germany/>
- Belt and Road Portal, “Profiles”, consultabile al link https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10076&cur_page=5 (ultima consultazione 27/12/2023)
- Belt and Road Portal, Discorso ufficiale di Xi Jinping al 2° Belt and Road Summit Forum for International Cooperation, consultabile al link <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/88249.html> (ultima consultazione il 30/05/2024)
- China in Europe Research Network, consultabile al link <https://china-in-europe.net/bridging-the-gaps-on-the-road-to-success-the-case-of-crbc-in-the-western-balkans-by-miljan-radunovic-chern-stsm-grantee-guldem-karamustafa-anna-lupina-wegener-chern-stsm-hosts/> (ultima consultazione 20/05/2024)

Da definizione TRECCANI, consultabile al link [https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia-del-Novecento\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia-del-Novecento)/) (ultima consultazione 11/04/2024)

Da definizione TRECCANI, consultabile al link [https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia-del-Novecento\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia-del-Novecento)/) (ultima consultazione 11/04/2024)

Doehler A., “How China Challenges the EU in the Western Balkans”, The Diplomat, (2019), consultabile al link <https://thediplomat.com/2019/09/how-china-challenges-the-eu-in-the-western-balkans/>

[_https://www.eea.europa.eu/it/segnali/segnali-2020/articles/inquinamento-del-suolo-e-del#:~:text=Gestione%20dei%20rifiuti%2C%20industria%20e%20oltre%20i%20confini&text=Anche%20l'inquinamento%20del%20suolo,e%20depositarli%20sulla%20superficie%20terrestre.](https://www.eea.europa.eu/it/segnali/segnali-2020/articles/inquinamento-del-suolo-e-del#:~:text=Gestione%20dei%20rifiuti%2C%20industria%20e%20oltre%20i%20confini&text=Anche%20l'inquinamento%20del%20suolo,e%20depositarli%20sulla%20superficie%20terrestre.) (ultima consultazione 11/04/2024)

[_https://www.nrdc.org/stories/water-pollution-everything-you-need-know#whatis](https://www.nrdc.org/stories/water-pollution-everything-you-need-know#whatis) (ultima consultazione 08/04/2024)

<https://www.nrdc.org/stories/water-pollution-everything-you-need-know#whatis> (ultima consultazione 08/04/2024)

[https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia-del-Novecento\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/inquinamento-ambientale_res-9de8e989-87f0-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia-del-Novecento)/) (ultima consultazione 11/04/2024)

Il discorso ufficiale del Presidente Xi Jinping è rintracciabile in lingua cinese al link http://www.xinhuanet.com//politics/2013-09/08/c_117273079_2.htm (ultima consultazione 13/12/2023)

International Civil Aviation Organization, sito ufficiale, consultabile al link https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange_Trends.aspx (ultima consultazione 03/02/2024)

International Maritime Organization, Marine Environment, consultabile al link <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx> (ultima consultazione 28/01/2024)

Is a Green Belt and Road Feasible? How to mitigate the environmental risk of BRI infrastructure projects, in World Bank Blogs, consultabile al link <https://blogs.worldbank.org/trade/green-belt-and-road-feasible-how-mitigate-environmental-risk-bri-infrastructure-project> (ultima consultazione 24/01/2024)

Is a Green Belt and Road Feasible? How to mitigate the environmental risk of BRI infrastructure projects, dal World Bank Blogs, consultabile al link <https://blogs.worldbank.org/trade/green-belt-and-road-feasible-how-mitigate-environmental-risk-bri-infrastructure-project> (ultima consultazione 24/01/2024)

Nathanson, Jerry A. "Air pollution". *Encyclopedia Britannica*, 23 Mar. 2024, consultabile al link <https://www.britannica.com/science/air-pollution>. Accessed 30 March 2024. (ultima consultazione 30/03/2024)

Reuters rintracciabile al link <https://www.reuters.com/world/europe/eu-growth-plan-potential-game-changer-western-balkans-official-says-2024-01-22/> (ultima consultazione 20/05/2024)

Consultabile al link (ultima consultazione 11/04/2024) <https://www.eea.europa.eu/it/segnali/segnali-2020/articles/inquinamento-del-suolo-e-del#:~:text=Gestione%20dei%20rifiuti%2C%20industria%20e%20oltre%20i%20confini&text=Anche%20l'inquinamento%20del%20suolo,e%20depositarli%20sulla%20superficie%20terrestre>.

Seatrade Maritime News, consultabile al link <https://www.seatrade-maritime.com/newbuilding/cosco-and-ppa-disagreement-over-piraeus-shipyard-facilities> (ultima consultazione 20/05/2024)

Sito ufficiale della Commissione Europea, rintracciabile al link https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en (ultima consultazione 25/02/2024)

The Second ICAO Air Cargo Development Forum, Zhengzhou, China, 5-7 September 2018, consultabile al link https://www.icao.int/Meetings/IACD2018/Documents/IACD2018_Concept%20Note.pdf#search=belt%20and%20road%20initiative (ultima consultazione 27/01/2024)