

Land grabbing, infrastrutture e interessi cinesi

La crescente tendenza verso acquisizioni di terra arabile nei Paesi in via di sviluppo da parte di compagnie private e governi di Paesi sviluppati ed emergenti, al fine di assicurare il soddisfacimento dei propri interessi economici, ha delineato il fenomeno del land grabbing. L'accaparramento sta riguardando la contrattazione di grandissime estensioni di suoli coltivati e coltivabili, per l'acquisizione diretta oppure mediante l'affitto per lunghissimi periodi. Il quadro normativo poco chiaro nella maggior parte dei Paesi a basso indice di reddito (un tempo definiti Paesi in via di sviluppo), ha favorito il diffondersi di questo fenomeno; a ciò bisogna aggiungere i forti interessi, non solo di chi acquista ma anche dei governi locali, a sostenere questi accordi in previsione delle potenziali ricadute infrastrutturali che spesso sono al centro delle contrattazioni. In linea generale, l'incremento su larga scala degli accordi in questione sembra favorito dalla necessità di stabilizzare le economie interne dei Paesi venditori e, conseguentemente, favorire la stabilità politica.

Questa situazione molto spesso si configura come una vera e propria scelta strategica verso cui indirizzare gli investimenti diretti esteri, come ad esempio nel caso della Cina, che attraverso il mega progetto infrastrutturale della Via della Seta è riuscita ad incrementare le relazioni geopolitiche con i governi africani. Attraverso alcuni esempi, si illustreranno le implicazioni tra il land grabbing e la Nuova Via della Seta.

Land grabbing, Infrastructure and Chinese Interests

The growing trend towards the acquisition of arable land in developing countries by private companies and governments of developed and emerging countries, in order to ensure the satisfaction of their economic interests, has outlined the phenomenon of land grabbing. The land grabbing is taking place through the bargaining of very large areas of cultivated and cultivable land, for the direct acquisition or through the rent for very long periods. The unclear regulatory framework in most low-income countries (formerly defined as developing countries) has favoured the spread of this phenomenon; to this must be added the strong interests, not only of those who buy but also of local governments, to support these agreements in anticipation of the potential infrastructure effects that are often at the heart of negotiations. In general, the large-scale increase in the agreements in question seems to be favoured by the need to stabilise the internal economies of the selling countries and, consequently, political stability. This situation very often takes the form of a real strategic choice towards which to direct foreign direct investment, as, for example, in the case of China, which, through the mega infrastructure project of the Silk Road, has succeeded in increasing geopolitical relations with African governments. Through some examples, the implications between land grabbing and the New Silk Road will be illustrated.

L'accaparement des terres, l'infrastructure et les intérêts chinois

La tendance croissante à l'acquisition de terres arables dans les Pays en développement par les entreprises privées et les gouvernements des Pays développés et émergents, afin d'assurer la satisfaction de leurs intérêts économiques, a mis en évidence le phénomène de l'accaparement des terres. La thésaurisation se fait par la négociation de très grandes superficies de terres cultivées et cultivables, pour l'acquisition directe ou par la location pour de très longues périodes. Le manque de clarté du cadre réglementaire dans la plupart des pays à faible revenu (anciennement définis comme pays en développement) a favorisé la propagation de ce phénomène, auquel il faut ajouter les forts intérêts, non seulement de ceux qui achètent mais aussi des collectivités locales, à soutenir ces accords en prévision des effets potentiels des infrastructures qui sont souvent au cœur des négociations. D'une manière générale, l'augmentation à grande échelle des accords en question semble être favorisée par la nécessité de stabiliser les économies internes des pays vendeurs et, par conséquent, la stabilité politique. Cette situation se traduit très souvent par un véritable choix stratégique pour orienter les investissements directs étrangers, comme c'est le cas, par exemple, de la Chine qui, à travers le mégaprojet d'infrastructure de la Route de la Soie, a réussi à renforcer ses relations géopolitiques avec les gouvernements africains. A travers quelques exemples, les implications entre l'accaparement des terres et la Nouvelle Route de la Soie seront illustrées.

Parole chiave: *accaparramento, interessi, infrastrutture, sviluppo*

Keywords: *grabbing, interests, infrastructure, development*

Mots-clés : *accaparement, intérêts, infrastructure, développement*

Università di Bari Aldo Moro, Dipartimento di economia e finanza – antonietta.ivona@uniba.it

1. Introduzione, la Via della Seta

La promozione della Nuova Via della Seta è iniziata nel 2013 ad opera del presidente cinese Xi Jinping allorché presentò il progetto *One belt, one road* (chiamato successivamente *Belt and Road Initiative* o BRI) con il chiaro obiettivo di incrementare i collegamenti infrastrutturali (ferrovie, strade, porti, gasdotti, oleodotti ecc.) e commerciali tra la Repubblica Popolare Cinese e il resto del continente eurasiatico e l’Africa. Secondo alcuni analisti il progetto è già iniziato nei primi anni del nuovo secolo con l’obiettivo di avvicinare l’Asia all’Europa nel quadro della cosiddetta politica del *Go Out* per incentivare la proiezione internazionale dei grandi gruppi cinesi.

In Italia è conosciuto come *Nuova Via della Seta*, in quanto il progetto è ispirato all’antico percorso che collegava Oriente e Occidente. La BRI costituisce oggi il pilastro della politica estera cinese, sulla base del quale il governo intende costruire un futuro ordine mondiale con la Repubblica Popolare Cinese come polo di riferimento. L’anno successivo, l’Agenzia di stampa statale Xinhua pubblicò, al fine di divulgarla al mondo, la mappa ufficiale degli snodi della Nuova Via della Seta Terrestre, la *Silk Road Economic Belt*, che avrebbero collegato la Cina centrale all’Europa del Nord attraversando l’Asia, e quelli della Nuova Via della Seta Marittima, la *Maritime Silk Road*, che avrebbero connesso le zone industriali costiere cinesi meridionali all’Europa, toccando Indonesia, India e Africa. Il nuovo progetto voluto da Xi costerà, alla fine, più di mille miliardi di dollari e coinvolgerà sessantacinque Paesi, dove sono presenti i tre quarti delle risorse energetiche del pianeta e rappresentano quasi un terzo del prodotto interno lordo globale. I percorsi terrestri collegheranno la Cina con l’Europa e il Medio Oriente, mentre quelli marittimi arriveranno nel Sud-est asiatico, in Medio Oriente e in Africa.

Da qualche anno, la Via della Seta Marittima prevede una nuova rotta attraverso il Mar Glaciale Artico. La Via artica si dovrebbe sviluppare dal porto di Vladivostok, nell’estremo oriente russo e già collegato con i principali centri cinesi di snodo delle merci, transitando attraverso i porti di Dudinka, Archangel’sk e Murmansk, sulle coste artiche russe, per raggiungere, poi, i porti di Amburgo e Rotterdam del Nord Europa. In condizioni meteorologiche normali, ad esempio in estate, questo tragitto consente un risparmio di circa 20 giorni rispetto a quello che passa per lo Stretto di Malacca e il Canale di Suez. Nel 2018, 46 navi hanno trasferito 1,26 milioni di tonnellate

di prodotti dalla Cina all’Europa seguendo questa rotta marittima artica. Questo ultimo progetto non trova un consenso unanime. Se da un lato il governo cinese ha trovato l’accordo con la Russia per il transito delle navi dai suoi porti, i Paesi occidentali dissentono temendo un interesse della Cina per lo sfruttamento delle risorse naturali presenti nella regione artica; lo *US Geological Survey*, stima, infatti, che vi si trovano il 13% delle risorse mondiali di petrolio non ancora scoperte e il 30% delle riserve di gas naturale oltre a altre *commodities* come carbone, rame, tungsteno, zinco, argento, oro, nichel, manganese, cromo e titanio. Di fatto dal 2013 la Cina ha ottenuto lo status di Paese osservatore nell’*Arctic Council* (insieme all’Italia); da allora ha iniziato una serie di progetti nell’area, come ad esempio ricerche di petrolio *offshore* con l’Islanda o la posa di un cavo di fibra ottica di diecimila chilometri dalla Cina all’Europa, passando per il territorio della Finlandia. Il 26 gennaio 2018 il Consiglio di Stato della Repubblica Popolare Cinese ha pubblicato il primo «Libro Bianco» sulla politica artica, che oltre all’annuncio dell’apertura di nuove rotte commerciali nel Mare Artico, si impegna a «prender parte agli affari artici nel rispetto dei principi del rispetto, della cooperazione, del mutuo profitto e della sostenibilità» (*The State Council Information Office of the People’s Republic of China*, 2018), sulla base di una concezione di «cooperativa», ma allo stesso tempo afferma il proprio diritto a fare la propria parte nell’Artico, compresa la possibilità di operare nei suoi mari profondi secondo i trattati internazionali vigenti e regole condivise, puntando allo sviluppo di idrocarburi e risorse minerarie, pesca e turismo. L’interlocutore preferito, in questa regione, sembra essere la Russia data la sua posizione strategica e le sue lunghissime coste artiche. La Russia, dal suo canto, prova alleanze diverse dall’Europa e Stati Uniti per trovare sbocchi per la propria industria energetica (progetto su cui si basa una partnership energetica russo-cinese sempre più stretta), a seguito delle sanzioni americane ed europee che, dalla crisi ucraina nel 2014, non si sono mai interrotte (Ivona, 2018).

Le motivazioni dell’immane impegno economico e politico cinese sono diverse; dal punto di vista geostrategico, le relazioni commerciali potranno sancire anche quelle politiche, assicurando alla prima potenza economica asiatica accesso alle materie prime come il petrolio (sono tanti gli accordi chiusi con i Paesi africani produttori di petrolio e fornitori di materie prime) e accesso a nuovi mercati di sbocco per le proprie merci o



consolidamento dei mercati già esistenti, come nel caso delle relazioni con l'Europa.

2. Infrastrutture e interessi cinesi

Per quanto sin qui detto, appare chiaro l'interesse della Cina ad incrementare il controllo sulle vie infrastrutturali (siano esse commerciali o di comunicazione) quali nodi geoeconomici e geopolitici. Come molti grandi progetti infrastrutturali, avendo tra gli obiettivi principali il miglioramento delle connessioni tra regioni e popoli spesso separati da barriere di natura fisica, anche la Via della Seta appare come un progetto nel quale le infrastrutture sono state progettate e finanziate in chiave multi-strategica. Oltre alla Cina, le principali potenze internazionali hanno, infatti, utilizzato le infrastrutture per affermare il proprio ruolo sullo scacchiere internazionale. Ad esempio, gli Stati Uniti hanno recentemente moltiplicato le iniziative per tentare di contrastare le ambizioni egemoniche di Pechino, attraverso nuovi fondi destinati a progetti infrastrutturali nella regione indo-pacifica. Lo stesso ha fatto l'Europa, con il Piano per le reti TEN, ovvero corridoi infrastrutturali finalizzati all'integrazione nel mercato interno e con la possibilità di investire anche in Paesi candidati all'ingresso nell'UE o coinvolti dalla politica europea di vicinato (fig. 1).

L'importanza economica delle infrastrutture si riflette anche nella costante crescita degli investi-

menti infrastrutturali nel portafoglio delle principali banche regionali di sviluppo, tra le quali la *New Development Bank* (la cosiddetta banca dei BRICS creata nel 2015) e dell'*Asian Infrastructure Investment Bank* (creata nel 2016 per volontà della Cina). Per Lacoste (2007)

quale che sia la sua estensione territoriale (planetaria, continentale, statale, regionale, locale) e la complessità dei dati geografici (rilievo, clima, vegetazione, ripartizione della popolazione e delle attività...), una situazione geopolitica si definisce, a un dato momento di una certa evoluzione storica, attraverso delle rivalità di potere di maggiore o minor rilevanza, e attraverso dei rapporti tra forze che occupano parti diverse del territorio in questione.

Anche se la Via della Seta non è dichiaratamente uno strumento geopolitico, le conseguenze strategiche di questa iniziativa sono evidenti. Attraverso la continua espansione degli accordi bilaterali economici fuori dai propri confini, di fatto il governo cinese sta consolidando anche il suo consenso internazionale. Il caso di Gibuti è emblematico in tal senso: lì è stata localizzata la prima base militare all'estero della Cina, dove sono anche presenti le basi di Stati Uniti, Giappone, Francia e Italia e si trova sullo strategico Corno d'Africa, in prossimità del Canale di Suez (Egitto), uno degli snodi fondamentali dei traffici marittimi mondiali. L'obiettivo dichiarato dalla Cina è quello di fornire supporto logistico alle operazioni antipirateria e antiterrorismo in mare aperto. Occorre ricordare che la Cina è il



Fig. 1. Gli attuali progetti infrastrutturali nel mondo

Fonte: RIELA e GILI, 2019

primo Paese per truppe fornite alle missioni di *peacekeeping* tra i membri del Consiglio di sicurezza dell'Onu (Cuscito, 2017).

Gli interessi cinesi verso il continente africano vanno ben oltre la base militare a Gibuti. La rinascita delle rotte commerciali lungo l'antica Via della Seta cinese che collega la Cina all'Africa orientale è stata promossa dai leader cinesi come simbolo dell'impegno della Cina verso l'Africa. Intervenendo al *Beijing Summit Forum on China-Africa Cooperation* nel settembre 2018, il Presidente della Repubblica Cinese Xi Jinping ha affermato «Resources for our cooperation are not to be spent on any vanity projects, but in places where they count the most. Inadequate infrastructure is believed to be the biggest bottleneck to Africa's development» (<http://www.xinhuanet.com>, ultimo accesso: 15 giugno 2019).

Uno studio finanziato dalla Commissione Economica per l'Africa delle Nazioni Unite ha rilevato che le esportazioni dell'Africa orientale potrebbero aumentare di ben 192 milioni di dollari all'anno se i nuovi progetti della Via della Seta verranno utilizzati con profitto.

Secondo le statistiche della dogana cinese, nel periodo gennaio-giugno 2019, il valore delle esportazioni tra Cina e Africa ammonta a circa 44 miliardi di dollari, in aumento del 14,1% su base annua, 6,3 punti percentuali in più rispetto

all'aumento generale del commercio estero nello stesso periodo (tab. 1). Il totale delle importazioni dal continente africano, invece, è in decremento. Valori positivi delle esportazioni della Cina verso il resto del mondo si registrano solo con l'Europa (+7,60), l'Oceania (+0,80) e con gli altri Paesi asiatici (+0,10). Anche le importazioni dall'Europa verso la Cina sono in netto aumento, così come dall'America Latina e dall'Oceania. I settori merceologici dei beni esportati sono svariati, con una netta prevalenza di materiali ferrosi e chimici. Le importazioni sono costituite in misura maggiore dalle fonti di energia. Il movimento delle merci da e per gli Stati Uniti risentono della guerra dei dazi tra i due Paesi iniziata nel 2018, registrando, quindi, un netto decremento.

Un interessante indicatore delle crescenti connessioni commerciali, e non solo, tra Cina e Africa è l'aumento del livello di integrazione nelle reti globali dei trasporti marittimi di linea. Come mostrato nella figura 2, nelle prime dieci significative posizioni (l'indice comprende valori tra 0 e 1) non vi è alcun Paese africano. Guardando, però, l'andamento della connettività dal 2013 al 2018 dei Paesi costieri africani orientali emergono alcune indicazioni sugli esiti della BRI; le connessioni marittime dal 2013, anno della presentazione al mondo della strategia cinese, sono in costante aumento, salvo poche eccezioni

Tab.1. Valore delle esportazioni ed importazioni tra Cina e Africa (in dollari) da gennaio a maggio 2019 e variazione percentuale rispetto all'aumento generale del commercio estero nello stesso periodo

	Esportazioni	Var. %	Importazioni	Var. %
Algeria	3.139.506,71	-7,10	650.525,01	98,70
Angola	746.067,15	-13,00	10.459.032,43	-3,50
Benin	1.041.191,75	28,60	76.572,91	296,50
Botswana	115.228,63	2,90	10.098,35	140,30
Burundi	19.394,24	22,90	6.680,81	17,70
Cameroon	635.079,53	-5,00	352.501,37	6,10
Isole Canarie	811,85	-42,20	3,14	-44,80
Capo Verde	23.670,78	-37,10	18,21	467,20
Repubblica dell'Africa Centrale	9.027,71	36,60	13.485,26	-39,00
Ceuta	201,22	-	34,19	-
Chad	99.828,97	70,80	188.963,36	232,107,30
Comoros	33.772,20	4,10	12,45	201,90
Congo	141.069,30	-21,10	2.455.413,99	-10,80
Djibouti	891.840,00	8,80	229,44	300,40
Egitto	4.868.311,03	10,70	561.865,72	-23,10
Guinea Equatoriale	40.309,56	-29,40	987.145,42	-2,40
Etiopia	730.789,68	-6,80	142.212,10	-31,10
Gabon	141.059,23	24,10	1.932.162,38	49,40
Gambia	208.472,95	25,30	29.610,30	225,00



	Esportazioni	Var. %	Importazioni	Var. %
Ghana	1.726.362,62	-5,20	1.000,039.88	-10,30
Guinea	603.122,17	12,90	1,331,299.78	42,50
Guinea-Bissau	15.625,36	7,60	5,761.78	197,00
Costa d'Avorio	824.212,02	24,20	162,881.22	136,90
Kenya	1.906.718,32	-12,40	69,506.53	1,90
Liberia	1.387.867,90	40,30	64,484.37	259,10
Giamahiria Araba Libica	897.700,15	77,70	1,750,576.34	6,90
Madagascar	405.611,12	-5,70	78,869.10	1,30
Malawi	97.219,26	3,80	12,527.14	-50,60
Mali	180.049,50	19,20	94,514.81	114,50
Mauritania	378.571,49	-7,20	427,795.06	10,80
Mauritius	293.730,46	5,50	17,603.59	0,30
Marocco	1.607.492,82	3,10	246,973.86	-26,50
Mozambico	717.737,87	5,60	244,250.95	-7,90
Namibia	89.990,76	-41,60	76,028.74	-49,60
Niger	100.465,87	81,70	176,668.94	37,60
Nigeria	6.042.170,41	19,50	1,004,051.27	43,50
Reunion	60.307,53	0,90	15,04	47,50
Rwanda	85.213,14	38,80	18,186.09	1,30
Sao Tomè e Principe	3.856,21	37,00	2,30	-92,30
Senegal	935.704,15	7,90	165.395,54	186,80
Seychelles	27.196,65	9,50	61,56	910,50
Sierra Leone	119.411,35	12,20	70.162,72	-43,40
Somalia	299.886,82	30,70	8.934,86	236,50
Sud Africa	6.495.740,50	2,00	11.026.123,68	-1,80
Sahara Occidentale	14,89	-20,10	-	-
Sudan	789.593,63	9,30	391.750,92	39,60
Tanzania	1.381.701,93	2,10	87.048,18	-18,60
Togo	875.396,87	3,40	145.045,00	33,00
Tunisia	555.670,14	-13,60	85.510,72	6,50
Uganda	281.205,95	6,90	18.838,23	-31,40
Burkina Faso	103.930,33	13,70	25.204,49	-32,00
Congo, DR	791.571,92	26,90	1.530.721,33	-34,90
Zambia	339.354,44	-18,40	1.538.766,39	-12,60
Zimbabwe	135.274,95	-9,60	730.482,95	5,30
Lesotho	29.371,52	15,10	19.783,47	-14,30
Melilla	1.079,80	-59,20	8,34	14,60
Swaziland	16.879,88	36,10	391,49	-97,40
Eritrea	13.068,30	-20,00	73.498,43	-51,20
Mayotte	19.442,59	14,20	3,51	223,60
Repubblica del Sud Sudan	45.645,79	108,20	625.109,82	-13,00
Altri Paesi	469,58	-47,90	5,81	-76,20
Africa	43.567.269,42	6,30	41.191.451,04	-0,30
Europa	193.091.423,67	7,60	66.666.224,75	9,80
Asia	468.435.100,43	0,10	449.031.551,23	-4,90
America Latina	56.888.096,68	-0,60	66.666.224,75	9,80
Nord America	174.453.279,58	-6,80	62.502.757,32	-23,30
Oceania	21.905.740,43	0,80	54.177.768,84	8,50

Fonte: elaborazione su dati China-Customs-Statistics, 2019



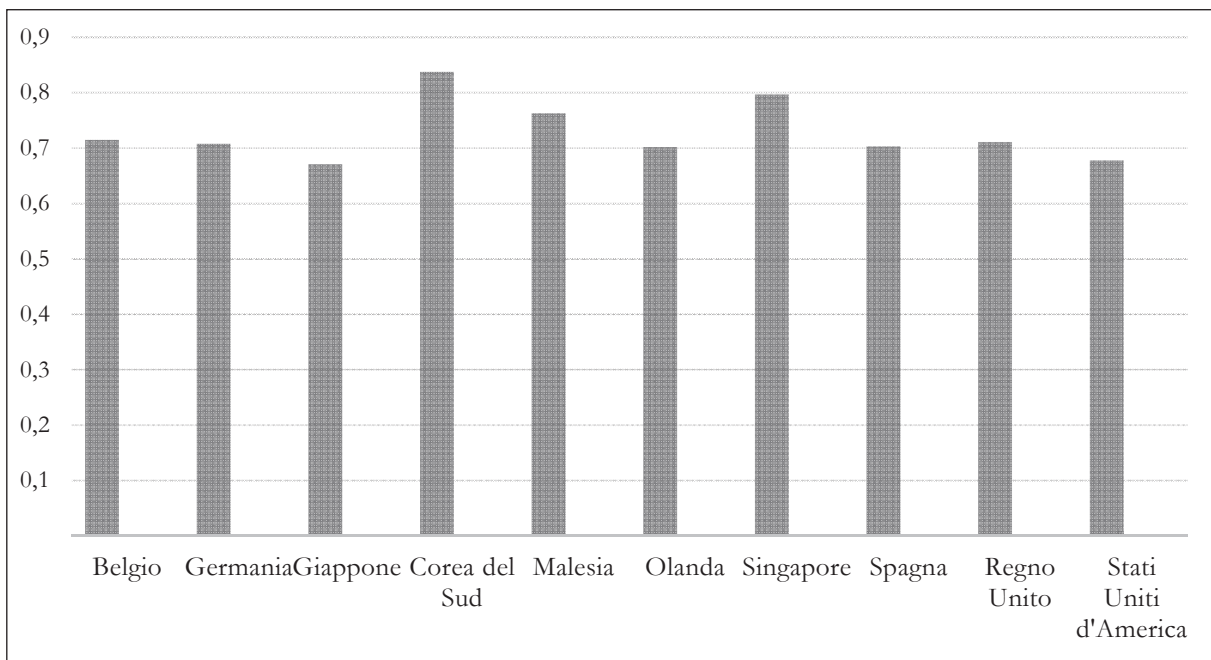


Fig. 2. Indice di connettività marittima bilaterale della Cina (prime 10 posizioni)

Fonte: Elaborazione su dati UNCTAD Stat, 2019



Fig. 3. Indice di connettività marittima bilaterale della Cina con i 9 paesi costieri dell'Africa orientale (i dati dello Swaziland e della Tanzania non sono disponibili)

Fonte: elaborazione su dati UNCTAD Stat, 2019

imputabili alla situazione geopolitica interna di ciascuno Stato.

Tra questi, l'Egitto è il Paese con l'indice di connettività più alto, pari a 0,607 nel 2018. Il valore più basso, 0,572, si è registrato nel 2017 dopo l'introduzione dell'imposta sul valore aggiunto varata il 1° ottobre 2016, che, quindi, ha determi-

nato un netto calo delle esportazioni tra Cina ed Egitto (-9,10 rispetto all'anno precedente). L'alto indice di connettività marittima tra i due Paesi si giustifica, tra l'altro, anche con l'ubicazione della *Tianjin Economic Development Area* all'interno della Zona Economica del Canale di Suez (SCZone), con una superficie totale di oltre 7 kmq. I valori



mostrati nella tabella 1 confermano come anche per il 2019 il movimento delle merci tra Cina ed Egitto sia molto alto.

Perché anche Gibuti ha un indice di connettività così alto, pur avendo una linea di costa molto ridotta? Oltre alle summenzionate ragioni politico-militari, il porto di Gibuti rappresenta lo snodo infrastrutturale per il trasporto intermodale delle merci prodotte in Etiopia nei diversi *hub* creati appositamente. Il maggiore per estensione è l'*Hawassa Industrial Park* di Awasa (circa 300 km a sud di Addis Abeba); attualmente sono stati edificati complessivamente 5 *hub* per il confezionamento di prodotti tessili e altri 8 saranno completati entro il 2020, con una superficie totale di oltre 70 kmq. L'ultimo parco industriale, in ordine cronologico, è stato inaugurato ad ottobre ad Adama (circa 100 km a sud-est della capitale); costruito dalla *China Civil Engineering Construction Corporation* su 120 ettari di terra fertile e costato quasi 150 milioni di dollari, finanziati dalla *Export-Import Bank of China*.

La presenza cinese in Africa è in continuo aumento. La Via della Seta marittima sta portando ulteriori investimenti in un continente dove la Cina è riuscita, nel giro di pochi anni, a diventare il primo partner commerciale. Durante il sesto forum di cooperazione Cina-Africa (Focac) svoltosi a Johannesburg nel 2015, il presidente cinese Xi Jinping annunciò uno stanziamento di 60 miliardi di dollari dedicato prevalentemente ai seguenti settori: industrializzazione, modernizzazione agricola, implementazione delle infrastrutture, servizi finanziari, tutela ambientale, sviluppo del commercio e degli investimenti, riduzione della povertà, salute pubblica, scambi culturali e cooperazione in ambito della sicurezza. Di questi 60 miliardi di dollari, 35 furono destinati a prestiti agevolati, 5 miliardi a prestiti a zero interessi e 5 miliardi a sostegno delle piccole e medie imprese.

Attualmente, secondo l'osservatorio *Land Matrix*, gli investimenti stranieri in Africa per l'acquisizione di terreni ammonta a circa 11 milioni di ettari, di cui il 30% destinato a usi non agricoli. Nella nuova corsa per l'Africa, quasi 2,5 milioni di ettari (6,2 milioni di acri) di terreni agricoli in soli cinque Paesi subsahariani sono stati acquistati o affittati negli ultimi cinque anni per un costo totale di 920 milioni di dollari. Terre che fino a poco tempo fa sembravano di scarso interesse esterno sono ora ricercate dagli investitori internazionali per centinaia di migliaia di ettari. Tra questi Paesi investitori la Cina è ai primi posti per valore di ettari acquisiti nel mondo (oltre 11 milioni di ettari nel 2018) (De Felice, 2018).

In particolare, gli interessi cinesi in Africa comprendono più settori, come l'agricoltura, progetti di reinsediamento per gli agricoltori cinesi, estrazione mineraria, produzione e costruzione di infrastrutture di trasporto e di zone economiche speciali che fungano da produzione, *agribusiness* o *hub* per società cinesi e/o altre società straniere come precedentemente visto. Intorno a questi progetti, occorre sottolineare, si è realizzata, comunque, una convergenza di interessi non solo cinesi ma anche di quei governi nei cui territori sono stati o si realizzeranno tali progetti (Götz, 2019).

3. Luci e ombre

I casi dell'Egitto, Gibuti, Etiopia e Kenya sono solo alcuni esempi di quanto la costruzione di infrastrutture in Africa da parte del governo cinese sia anche una questione di occupazione di suolo altrimenti destinato ad uso agricolo.

Internazionalmente noto come *land grabbing*, l'attuale fenomeno di accaparramento di terre fertili messo in atto da Paesi ricchi è un processo di vero e proprio saccheggio fondiario che, a partire dalla prima decade degli anni 2000, si sta consumando a tutto svantaggio delle comunità rurali più deboli da parte di gruppi, enti, aziende multinazionali e società più forti e industrializzate. Il processo di acquisizione è tutt'altro che scontato e lineare: coinvolge istituzioni e imprese sia dei Paesi venditori che dei Paesi compratori, spesso attraverso società multinazionali che in alcuni casi hanno sede sociale nello stesso Paese preda o in 'Paesi terzi', i cosiddetti 'paradisi fiscali' e quindi difficilmente localizzabili. Nella generalità dei casi le transazioni hanno carattere di mero investimento fondiario, esercitato con enormi vantaggi speculativi, anche come 'rendita di attesa' dal momento che ad essere realmente messo a coltura è meno di un quinto del totale delle superfici complessivamente cedute agli acquirenti stranieri [Grillotti Di Giacomo, 2018, p. 16].

Il fenomeno del *land grabbing*, così definito, coinvolge anche la dimensione geopolitica della Via della Seta e i suoi molteplici e complessi rapporti economico-territoriali, che di fatto hanno già trasformato, e il processo è in continuo divenire, le relazioni tra luoghi e protagonisti dell'iniziativa a tutte le scale geografiche osservabili.

In un'ottica geografica, è importante interrogarsi circa il significato e le implicazioni spaziali delle relazioni economiche. L'attrazione di capitali, in generale, sicuramente costituisce una risorsa fondamentale per lo sviluppo dei territori ma, allo stesso tempo, «è evidente come le reti degli



Fig. 4. La rete delle infrastrutture previste dalla Via della Seta
 Fonte: Mercator Institute for China Studies - MERICS, 2019, con modifiche

investimenti esteri celino logiche e geometrie di potere» (Vanolo, 2010, p. 146). È possibile interpretare in quest’ottica quanto sta accadendo nelle relazioni economiche tra Cina e Africa.

Come primo obiettivo della Via della Seta, l’Africa orientale si è trasformata in un nodo centrale della *Maritime Silk Road*, collegato da porti, oleodotti, ferrovie e centrali elettriche costruite e finanziate da società e finanziatori cinesi (fig. 3).

L’Africa è anche un importante utilizzatore finale delle sovraccapacità industriali cinesi, in particolare carbone, cemento, acciaio, vetro, alluminio, energia solare, costruzioni navali da utilizzare nei progetti BRI. In Kenya le importazioni di cemento cinese sono decuplicate nel 2016 durante la costruzione della ferrovia Nairobi-Mombasa, il più grande investimento in Kenya dalla sua indipendenza, ritenuto tra le priorità della Via della Seta.

Nel 2018 le esportazioni cinesi di acciaio verso la Nigeria sono aumentate del 15% e l’Algeria ha triplicato le importazioni del prodotto. Nel 2019 le esportazioni mondiali di alluminio della Cina sono aumentate del 20%, con esportazioni in Egitto, Ghana, Kenya, Nigeria e Sudafrica che hanno raggiunto circa 46 miliardi di dollari.

Questo quadro geoeconomico apparentemente positivo ha le sue ombre. Nel 2017 le esportazioni di cemento del Kenya verso gli altri Paesi africani sono diminuite del 40%: la Banca Mondiale aveva avvertito che la competitività economica del Kenya stava diminuendo a causa dell’afflusso di capacità eccedentaria cinese in Tanzania e Uganda, le sue principali destinazioni di esportazione. Nell’ultimo decennio le importazioni della Tanzania e dell’Uganda dalla Cina sono aumentate del 60%, mentre quelle dal Kenya sono cresciute rispettivamente del 4 e del 6% nello stesso periodo. I produttori kenioti hanno attribuito la diminuzione della quota di mercato dei prodotti industriali del loro Paese alle imprese cinesi, che sono state anche accusate di importare materie prime dalla Cina e di assumere manodopera cinese. Tutto questo probabilmente sta alterando le relazioni esistenti tra i Paesi africani coinvolti e tra ciascuno di essi e i Paesi terzi. «Le implicazioni geopolitiche [...] potremmo identificarle in prima approssimazione nei differenti rapporti di forza, che si instaurano tra i soggetti coinvolti nel fenomeno e nell’eco che tali rapporti producono sugli equilibri strategici globali» (Krasna, 2018, p. 51). Ma anche all’interno di ciascun Paese gli equilibri



sociali, talvolta già molto fragili, stanno subendo pericolose alterazioni, come nel caso dell’Etiopia, dove la convivenza più o meno pacifica delle molteplici etnie si basa sulla distribuzione della terra per usi agricoli (36,6% della superficie complessiva) da parte dello Stato che ne è il proprietario e la cede in affitto (Istituto Geografico De Agostini, 2018). In questo caso, come negli altri succitati, si può parlare di *land grabbing* e neocolonialismo della Via della Seta, come sostiene Grillotti Di Giacomo (2018, p. 17), in quanto

è stato perpetrato dagli Stati più ricchi (governi, enti, società multinazionali, aziende pubbliche e private, fondi di investimento) a spese dei Paesi economicamente e tecnologicamente meno sviluppati. A questi ultimi vengono sottratte le terre da sfruttare sia per la fertilità dei suoli (colture di speculazione a basso costo di esercizio ed elevati ricavi), sia per la ricchezza delle risorse minerarie e petrolifere (esportazione), sia per le bellezze naturalistiche (elitari e ciclopici impianti turistici), sia per operazioni di industrializzazione e urbanizzazione. [...] Alcune fonti parlano di *global land grab*, di *land grab hype* e di *commercial pressures on land* accomunando nella corsa all’accaparramento della terra le differenti destinazioni d’uso delle superfici acquistate (industrie estrattive, turistico-alberghiere, coltivazioni agricole); in questa più ampia accezione del fenomeno di concentrazione fondiaria l’uso del termine *land grabbing* resta perciò riservato all’esclusivo significato di accaparramento delle terre coltivabili.

Ufficialmente il governo cinese continua a sottolineare il grande impegno che sta approfondendo per ridurre la povertà in Africa e migliorare il benessere sociale, come si legge nell’ultimo rapporto sui progressi, i contributi e le prospettive della *Belt and Road Initiative* dell’aprile 2019. Ad oggi, la Cina rimane il più grande finanziatore estero dei progetti infrastrutturali in Africa (19% sul totale) e con un numero di investimenti maggiormente concentrato nell’Africa orientale (139 sul totale dei 482 completati sino al 2018) soprattutto nei settori del trasporto, spedizione e porti (52,8%), seguiti dall’energia (17,6%), dagli immobili industriali, commerciali e residenziali (14,3%) e dal settore estrattivo (7,7%) (Edinger e Labuschagne, 2019).

4. Conclusioni

Dopo una prima fase di delocalizzazione produttiva di beni di fascia bassa nei mercati del Sud-Est asiatico a basso costo, come Vietnam, Filippine e Indonesia, la Cina sta lentamente procedendo con lo spostamento della produzione in Africa,

dati i minori costi produttivi complessivi e lo sta facendo attraverso il progetto enorme della BRI o Via della Seta. Ma la Via della Seta, come visto in precedenza, non è solo questo. L’iniziativa della Nuova Via della Seta prevede, anche, l’accesso alle risorse energetiche africane per soddisfare l’enorme fabbisogno cinese. La costruzione continua di infrastrutture nei settori dell’energia, delle telecomunicazioni e dei trasporti in tutto il continente è l’evidente testimonianza di questa strategia. Gli investimenti cinesi in Africa comprendono diversi settori e il settore agricolo costituisce la percentuale più piccola di progetti di investimento. Essi riguardano principalmente l’espansione delle operazioni commerciali all’estero piuttosto che l’acquisizione di terreni. Tuttavia, ciò che caratterizza questi progetti di investimento è che la loro realizzazione ha come diretta conseguenza un consumo crescente di terra. Concludendo, la Cina sta disegnando una nuova geografia dei flussi di investimento e di scambio (Cirillo, Dansero e De Marchi, 2015), con enormi esigenze di suolo, nuovi e compositi soggetti investitori e forse la più importante tra le novità del moderno *land grabbing*, con esigenze produttive profondamente diversificate.

Riferimenti bibliografici

- Cirillo Davide, Egidio Dansero e Massimo De Marchi (2015), *Land-grab, cooperazione internazionale e geografia: riflessioni per la ricerca e l’azione*, in «Geotema», 48, pp. 104-112.
- Cuscito Giorgio (2017), *Le nuove vie della seta*, (<https://www.it.pearson.com>, ultimo accesso: 15 giugno 2019).
- De Felice Pierluigi (2018), *L’atlante del land grabbing*, in Maria Gemma Grillotti Di Giacomo e Pierluigi De Felice, *Land Grabbing e Land Concentration. I predatori della terra tra neocolonialismo e crisi migratorie*, Milano, FrancoAngeli, pp. 27-48.
- Edinger Hannah e Jean-Pierre Labuschagne (2019), *If you Want to Prosper, Consider Building Roads. China’s Role in African Infrastructure and Capital Projects*, Ans, Deloitte University EMEA CVBA.
- Götz Ariane (2019), *Land Grabbing and Home Country Development: Chinese and British Land Acquisitions in Comparative Perspective*, Bielefeld, transcript-Verlag, 2019.
- Grillotti Di Giacomo Maria Gemma (2018), *Dai vecchi imperialismi alle nuove forme di accaparramento delle terre: il Land grabbing tra neocolonialismo e crisi economica globale*, in Maria Gemma Grillotti Di Giacomo e Pierluigi De Felice, *Land Grabbing e Land Concentration. I predatori della terra tra neocolonialismo e crisi migratorie*, Milano, FrancoAngeli, pp. 15-26.
- Istituto Geografico De Agostini (2018), *Calendario atlante De Agostini 2019*, Novara, De Agostini.
- Ivona Antonietta (2018), *Accordi economici e nuovi assetti territoriali: un ponte tra Asia ed Europa*, in Ernesto Toma (a cura di), *Economia, istituzioni, etica e territorio. Casi di studio ed esperienze a confronto*, Milano, Franco Angeli, pp. 79-94.



- Krasna Francesca (2018), *La dimensione geopolitica del land grabbing*, in Maria Gemma Grillotti Di Giacomo e Pierluigi De Felice, *Land Grabbing e Land Concentration. I predatori della terra tra neocolonialismo e crisi migratorie*, Milano, FrancoAngeli, pp. 49-62.
- Lacoste Yves (2007), *Che cos'è la Geopolitica*, (www.ariannaeditrice.it), ultimo accesso: 5 ottobre 2019).
- MERICS, Mercator Institute for China Studies (2019), *Belt and Road Tracker*, (www.merics.org), ultimo accesso: 15 giugno 2019).
- Nantulya Paul (2019), *Implications for Africa from China's One Belt One Road Strategy*, (www.africacenter.org), ultimo accesso: 3 luglio 2019).
- Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative (2019), *The Belt and Road Initiative. Progress, Contributions and Prospects*, Foreign Languages Press Co. Ltd, Beijing, China.
- Riela Stefano e Alessandro Gili (2019), *Geoeconomia degli investimenti infrastrutturali: opportunità per il Sistema Italia*, 23 aprile 2019, (<https://www.ispi.it>), ultimo accesso: 15 giugno 2019).
- Shi Han, Marian Chertow e Yuyan Song (2009), *Developing Country Experience with Eco-industrial Parks: A Case Study of the Tianjin Economic-Technological Development Area in China*, in «Journal of Cleaner Production», pp. 1-9.
- Teda Suez (2017), *Suez Canal Economic and Trade Cooperation Zone*, (www.setc-zone.com), ultimo accesso: 5 giugno 2019).
- The State Council Information Office of the People's Republic of China (2018), *China's Arctic Policy*, (http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm#:~:text=China's%20popoli%20goals%20on%20the,sustainable%20development%20of%20the%20Arctic), ultimo accesso: 15 giugno 2019).
- Three Years on, Desert-turned Boomtown in the Making in China-Egypt Cooperation Zone*, in «Belt & Road News», 22 gennaio 2019, (www.beltandroad.news), ultimo accesso: 15 giugno 2019).
- Vanolo Alberto (2010), *Geografia economica del sistema mondo*, Torino, Utet.
- Xinhua (2013), *TEDA inks investment agreement with Egyptian gov't*, (www.chinadaily.com.cn), ultimo accesso: 10 maggio 2019).

Riferimenti sitografici

- <http://www.china-trade-research.hktdc.com>, (ultimo accesso: 7 luglio 2019).
- <http://www.szzone.org>, (ultimo accesso: 5 giugno 2019).
- <http://www.xinhuanet.com>, (ultimo accesso: 12 luglio 2019).
- <https://www.landmatrix.org>, (ultimo accesso: 18 luglio 2019).
- <https://www.unctad.org>, (ultimo accesso: 18 giugno 2019).

