

CPEC 2.0 in un'era di competizione sulla connettività: partecipazione di terze parti, esternalità di sicurezza e opzioni di policy per un futuro sostenibile

Giulio Chinappi
Centro Studi Eurasia e Mediterraneo (CeSEM) - Italia

Abstract

Il Corridoio economico Cina-Pakistan (CPEC) si trova a un crocevia critico mentre entra in una nuova fase in un panorama della connettività sempre più competitivo. Questo lavoro esamina il “CPEC 2.0”, la seconda fase di questo corridoio di punta della *Belt and Road Initiative* (BRI), soffermandosi sull'ampliamento del suo perimetro, sul coinvolgimento di attori terzi, sulle esternalità di sicurezza associate e sulle strategie per la sostenibilità di lungo periodo. In apertura delineiamo i fondamenti teorici dei corridoi economici e della geopolitica della connettività, collocando il CPEC nel quadro più ampio della BRI e della competizione globale per la costruzione di collegamenti infrastrutturali. Una ricognizione dei risultati del primo decennio del CPEC mette in evidenza progressi significativi nella capacità energetica, nelle infrastrutture di trasporto e nello sviluppo portuale, che hanno colmato lacune critiche dell'economia pakistana. Analizziamo poi le sfide che caratterizzano la Fase II, in particolare lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali (SEZ), la cooperazione industriale e il miglioramento della logistica, evidenziando gli ostacoli alla realizzazione degli obiettivi di industrializzazione. Vengono inoltre esaminate le opportunità e i vincoli della partecipazione di terze parti, incluse potenziali partnership con Paesi del Golfo, ASEAN, Turchia e Asia centrale, riconoscendo sia i benefici di un coinvolgimento più ampio sia le sensibilità geopolitiche che esso comporta. Il *paper* affronta i rischi di sicurezza e geopolitici che incombono sul CPEC: minacce persistenti alla sicurezza fisica (ad esempio insurrezione e terrorismo), rischi finanziari e regolatori e vulnerabilità cibernetiche. In risposta, proponiamo un quadro strutturato di “partecipazione per *design*” per attrarre e proteggere gli investimenti di terze parti, con enfasi su meccanismi di governance robusti, modelli di finanziamento innovativi e condivisione dei benefici a livello locale, al fine di garantire uno sviluppo inclusivo. Infine, formuliamo raccomandazioni di politiche operative per Pakistan e Cina, dalle riforme istituzionali alle misure di sicurezza, volte a rafforzare la sostenibilità di lungo periodo del CPEC. L'analisi evidenzia che, con aggiustamenti strategici, il CPEC 2.0 può evolvere verso un corridoio più resiliente e inclusivo, capace non solo di rafforzare la traiettoria di sviluppo del Pakistan, ma anche di contribuire alla connettività regionale in un contesto di competizione globale in intensificazione.

Parole chiave: Fase II del CPEC; *Belt and Road Initiative* (BRI); Corridoi economici; Geopolitica della connettività; Zone Economiche Speciali (SEZ); Partecipazione di terze parti; Rischi per la sicurezza; Sviluppo sostenibile

Introduzione

Il Corridoio economico Cina-Pakistan (CPEC) è emerso come un progetto cardine nel paesaggio asiatico della connettività in rapida evoluzione. Lanciato nel 2015 come

iniziativa bilaterale tra Pechino e Islamabad, il CPEC fu concepito come un insieme di progetti energetici, di trasporto e infrastrutturali volti a stimolare lo sviluppo del Pakistan e ad approfondire i collegamenti tra la Cina occidentale e il Mar Arabico¹. Nell'ultimo decennio, la prima fase del CPEC ha portato alla realizzazione di nuove autostrade, centrali elettriche e infrastrutture portuali, modernizzando in modo significativo l'apparato infrastrutturale pakistano. Questi risultati non solo hanno attenuato la cronica carenza energetica e i colli di bottiglia nei trasporti del Paese, ma hanno anche simboleggiato i progressi tangibili della più ampia *Belt and Road Initiative* (BRI) cinese in Asia meridionale². Con il passaggio del CPEC alla seconda fase, spesso definita "CPEC 2.0", l'attenzione si sposta dalle infrastrutture di base a una più profonda integrazione economica tramite cooperazione industriale, Zone Economiche Speciali (SEZ), agricoltura e sviluppo socio-economico. Questa nuova fase si apre in un momento di crescente competizione sulla connettività, nel quale più potenze promuovono strategie infrastrutturali concorrenti in Asia e oltre³. In tale contesto, la traiettoria del CPEC sarà influenzata non solo dagli sforzi bilaterali tra Cina e Pakistan, ma anche dal coinvolgimento di altri attori regionali e dalle più ampie dinamiche geopolitiche che circondano lo sviluppo infrastrutturale.

Alla base dell'evoluzione del CPEC vi è il concetto di corridoio economico: un modello di sviluppo che collega reti di trasporto, poli industriali e centri urbani con l'obiettivo di stimolare commercio e crescita. La BRI, annunciata dal Presidente Xi Jinping nel 2013, ha globalizzato questo modello proponendo corridoi transcontinentali che connettono l'Asia orientale con Europa, Africa e Medio Oriente⁴. Il CPEC è uno dei sei corridoi economici ufficialmente designati dalla BRI ed è spesso descritto come il suo progetto "di punta" o pilota⁵. La centralità del CPEC all'interno della BRI riflette il suo valore geostrategico: offre alla Cina una rotta terrestre diretta verso il Mar Arabico, aggirando i tradizionali colli di bottiglia marittimi, e colloca il Pakistan come snodo di transito cruciale all'incrocio tra Asia meridionale, centrale e occidentale. Tuttavia, la crescita della BRI ha anche stimolato iniziative parallele, come l'*Asia-Africa Growth Corridor* promossa da India e Giappone e la *Partnership for Global Infrastructure* del G7, inserendosi in una più ampia competizione per plasmare la connettività regionale⁶. Questa "geopolitica della connettività" implica che progetti infrastrutturali come il CPEC

¹ Montesano, F. S. (2016, 28 novembre). *The China-Pakistan Economic Corridor: Security challenges at a geopolitical crossroads*. Clingendael – the Netherlands Institute of International Relations.

² Inayat, Z. (2025). *Strengthening Pakistan's Connectivity with Regional Countries Through CPEC*. Islamabad: Pakistan Institute of Development Economics (PIDE), Discourse Vol. 2025-01.

³ ³ Petrella, S. (2018, 27 marzo). *What is an economic corridor?* Reconnecting Asia, Center for Strategic and International Studies.

⁴ McBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023). *China's Massive Belt and Road Initiative*. Council on Foreign Relations Background.

⁵ Montesano, 2016.

⁶ Petrella, 2018.

non si sviluppano nel vuoto: essi comportano implicazioni strategiche e attirano al tempo stesso cooperazione e scrutinio da parte di terzi.

La prima fase del CPEC: risultati in energia, trasporti e sviluppo portuale

Nel suo primo decennio (2015–2025), il Corridoio economico Cina-Pakistan ha realizzato una serie di progetti infrastrutturali che hanno trasformato in modo visibile alcuni aspetti del panorama economico pakistano. Questi risultati si concentrano in tre domini chiave: energia, trasporti e sviluppo portuale. Affrontando colli di bottiglia di lunga data nell'offerta di elettricità e nella connettività fisica, la Fase I del CPEC ha risposto ad alcune delle più pressanti esigenze di sviluppo del Pakistan e ha posto le basi per l'espansione industriale e commerciale. La Figura 1 e la Tabella 1 presentano una sintesi dei principali progetti CPEC completati o operativi fino a oggi in questi settori, illustrando la portata e l'impatto di questa spinta agli investimenti.

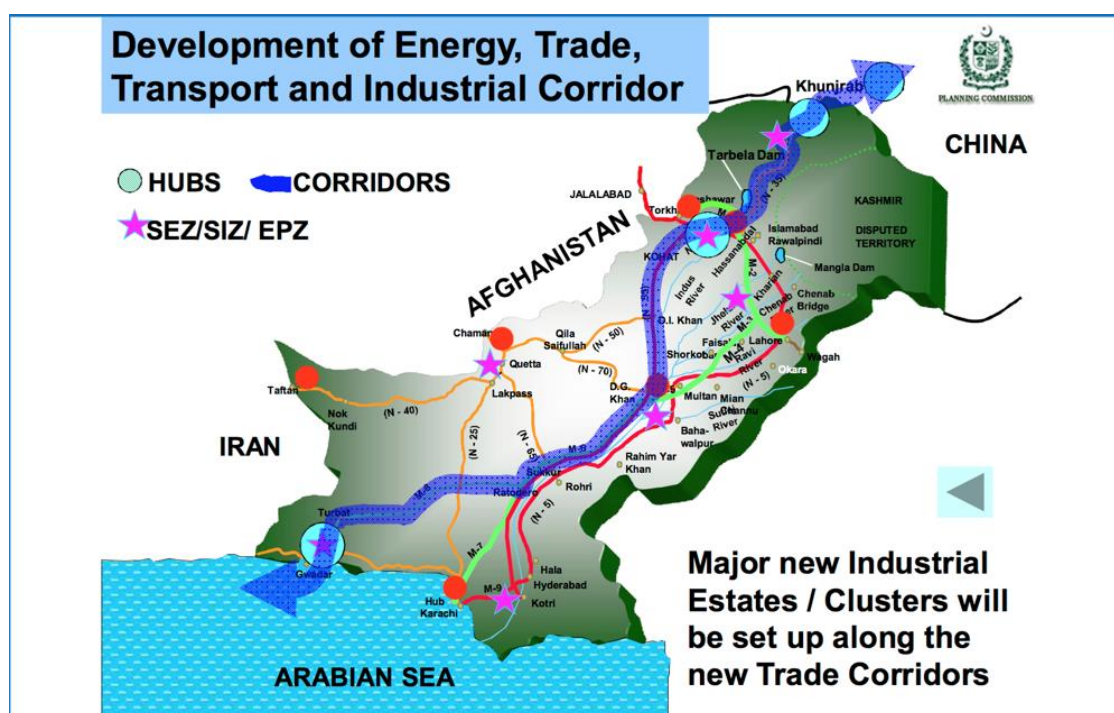


Figura 1: Mappa del Corridoio Economico Cina-Pakistan (CPEC) che collega Kashgar, nella Cina occidentale, al porto di Gwadar in Pakistan. La mappa mostra le principali rotte di trasporto, inclusa la Karakoram Highway attraverso il Gilgit-Baltistan, i principali interventi di ammodernamento autostradale in Pakistan e la localizzazione di progetti energetici e infrastrutturali lungo il corridoio. In qualità di asse di punta della BRI, il CPEC si estende per oltre 3.000 km e collega diverse regioni del Pakistan alla regione cinese dello Xinjiang⁷.

⁷ Montesano, 2016.

Tabella 1: Principali progetti selezionati completati nell'ambito della Fase I del CPEC (2015–2023)⁸

Categoria	Progetto	Dettagli e stato
Energia	Centrale a carbone di Port Qasim (Karachi)	Impianto a carbone 2×660 MW (1.320 MW); operativo dal 2017. Ha risolto i blackout nella regione di Karachi.
Energia	Centrale a carbone di Sahiwal (Punjab)	Impianto a carbone 2×660 MW (1.320 MW); completato nel 2017 in tempi record. Alimenta la rete del Punjab.
Energia	Progetto idroelettrico di Karot (AJK/Punjab)	Impianto idroelettrico ad acqua fluente da 720 MW sul fiume Jhelum; entrato in funzione nel 2022. Contributo di energia rinnovabile.
Energia	Parco solare Quaid-e-Azam (Bahawalpur)	Parco fotovoltaico da 1.000 MW (400 MW costruiti da imprese cinesi); parzialmente operativo, con capacità in espansione.
Energia	Metro Orange Line (Lahore) – aspetto energetico	Transito ferroviario urbano Orange Line (Lahore); indirettamente un progetto energetico (metropolitana elettrica) che migliora le infrastrutture urbane (completato nel 2020).
Trasporti	Autostrada Sukkur–Multan (M-5)	Autostrada a sei corsie ad accesso controllato di 392 km; aperta nel 2019. Riduce i tempi di viaggio tra Sindh e Punjab.
Trasporti	Autostrada Havelian–Thakot (Karakoram Highway Fase II)	120 km della Karakoram Highway ammodernati nel Pakistan settentrionale; completati entro il 2020. Rafforza il collegamento terrestre Cina–Pakistan.
Trasporti	East Bay Expressway (Gwadar)	Superstrada a sei corsie di 19 km che collega il porto di Gwadar alla rete nazionale; completata nel 2022. Facilita il movimento delle merci dal porto.
Porto e navigazione	Espansione del porto di Gwadar (Fase I)	Costruite 3 banchine polifunzionali, gru e un piazzale di stoccaggio. Il porto è operativo per merci alla rinfusa dal 2016.

⁸ Inayat, 2025; Pakistan Institute of Development Economics [PIDE]. (2025, January 1). *A decade of CPEC – Lessons, challenges, and the road ahead: An interview with Mr. Ahsan Iqbal, Federal Minister for Planning, Development & Special Initiatives* [Interview].

Categoria	Progetto	Dettagli e stato
Porto e città	Zona franca di Gwadar (Fase I)	Zona di libero scambio di 60 acri con unità commerciali (magazzinaggio, lavorazione del pesce, ecc.); prima fase inaugurata nel 2018.
Sociale/Altro	Centrale elettrica da 300 MW di Gwadar	Centrale a carbone da 300 MW nei pressi di Gwadar (per rispondere ai bisogni energetici locali); costruzione completata entro il 2023, in fase di test.
Sociale/Altro	Cavo in fibra ottica: Khunjerab–Islamabad	Cavo in fibra ottica di 820 km dalla Cina al Pakistan (completato nel 2018) per la connettività digitale, come parte della componente ICT del CPEC.

Fase II – cooperazione industriale, SEZ e logistica: sfide principali e priorità

Con le infrastrutture di base in larga misura ormai realizzate, la seconda fase del CPEC sposta l'attenzione verso industrializzazione, facilitazione del commercio e sviluppo socio-economico. Il *Long-Term Plan* del CPEC (2017–2030) prevedeva che, dopo i progetti energetici e di trasporto dell'“*early harvest*”, il corridoio avrebbe catalizzato lo sviluppo industriale del Pakistan attraverso l'istituzione di Zone Economiche Speciali e avrebbe promosso la diversificazione in settori quali manifattura, agricoltura, turismo e tecnologia. Con l'ingresso del Pakistan nel secondo decennio del CPEC attorno al 2023–24, sia a Islamabad sia a Pechino è cresciuta la consapevolezza che il successo del corridoio sarebbe stato valutato soprattutto in base a risultati economici come creazione di posti di lavoro, crescita dell'export e sviluppo sostenibile, più che alla sola realizzazione di opere fisiche⁹.

Un perno della Fase II del CPEC è lo sviluppo di **Zone Economiche Speciali** in tutto il Pakistan. Nel piano originario sono state designate nove SEZ prioritarie, distribuite tra province e regioni per garantire una crescita industriale diffusa. Tra queste figurano, ad esempio, la Rashakai SEZ nel Khyber Pakhtunkhwa, l'Allama Iqbal Industrial City (M3) nel Punjab (Faisalabad), la Dhabeji SEZ nel Sindh vicino a Karachi, la Bostan SEZ in Balochistan, e altre in Islamabad, Gilgit-Baltistan, Azad Kashmir e a Port Qasim. L'idea è creare parchi industriali con incentivi preferenziali (agevolazioni fiscali, facilitazioni doganali, fornitura di infrastrutture) per attrarre sia manifatture cinesi sia imprese locali, in particolare nei settori ad alta intensità di lavoro e orientati all'export.

Eppure, nonostante gli annunci risalgano al 2016–17, i progressi sulle SEZ sono stati lenti e disomogenei. A fine 2024, soltanto due zone, l'Allama Iqbal Industrial City di Faisalabad e la Rashakai SEZ nel nord-ovest, hanno registrato avanzamenti tangibili, e per entrambe si tratta ancora di fasi iniziali di insediamento. In questi siti sono state

⁹ Zhang, H., & Malik, A. A. (2024, December 16). *Delivering promises for the China-Pakistan Economic Corridor: Lessons learned and the path forward*. Georgetown Journal of International Affairs.

sviluppate infrastrutture di base (strade, servizi) e un numero limitato di imprese ha avviato operazioni o cantieri (ad esempio unità tessili e farmaceutiche a Faisalabad, un impianto siderurgico a Rashakai). Le altre SEZ previste hanno incontrato ritardi per acquisizione dei terreni, disponibilità di servizi o approvazioni burocratiche e restano in larga misura sulla carta o nelle prime fasi di sviluppo. Per esempio, la Dhabeji SEZ vicino a Karachi, pur suscitando forte interesse grazie alla vicinanza a porto e città, ha visto un prolungamento della gara e nel 2025 stava ancora finalizzando gli sviluppatori. Anche la seconda fase della Gwadar Free Zone, un'espansione molto più ampia di 2.200 acri, è rimasta indietro tra difficoltà di approvvigionamento idrico ed elettrico e preoccupazioni di sicurezza.

Prendendo atto di ciò, negli ultimi anni Pakistan e Cina hanno raddoppiato l'attenzione sul rilancio della cooperazione industriale. Riunioni di alto livello nel 2023 e nel 2024, come le sessioni del *CPEC Joint Cooperation Committee*, hanno posto l'accelerazione delle SEZ al vertice dell'agenda. Le misure in corso includono la riattivazione del *CPEC Business and Industrial Cooperation Working Group*, l'introduzione di pacchetti di incentivi più attrattivi (esenzioni fiscali, sdoganamento rapido di macchinari) e, soprattutto, il miglioramento del clima degli investimenti in Pakistan. Uno sviluppo positivo è l'istituzione dello *Special Investment Facilitation Council* (SIFC), un organismo civile-militare creato nel 2023 per fungere da sportello unico e accelerare gli investimenti, in particolare quelli provenienti da Paesi del Golfo e dalla Cina¹⁰. Attraverso il SIFC e iniziative correlate, il Pakistan ha avviato la semplificazione delle autorizzazioni per i progetti SEZ e la gestione dei reclami degli investitori. Ad esempio, il SIFC lavora anche su garanzie sovrane o strumenti assicurativi per mitigare i rischi politici a carico delle imprese estere che entrano nelle SEZ pakistane.

Un altro pilastro del CPEC 2.0 è il rafforzamento della **logistica** e della **facilitazione del commercio** per valorizzare le nuove infrastrutture. La mera presenza di autostrade e porti non si traduce automaticamente in guadagni economici: sono necessari sistemi logistici efficienti, connettività transfrontaliera e politiche commerciali di supporto per aumentare i flussi di scambio. Storicamente, la performance logistica del Pakistan è stata ostacolata da servizi di trasporto frammentati, procedure doganali lente e carenze infrastrutturali nella catena del freddo e nello stoccaggio. Il CPEC offre l'opportunità di modernizzare questi aspetti introducendo tecnologie e pratiche migliori nella gestione dei trasporti e ampliando fisicamente le rotte commerciali pakistane verso nuove regioni.

Un'area di intervento è l'ammodernamento della rete ferroviaria, soprattutto attraverso il previsto progetto di modernizzazione della ML-1. Il trasporto su ferrovia è cruciale per le merci alla rinfusa e per l'efficienza degli scambi sulle lunghe distanze. Il progetto ML-1, concordato in linea di principio nell'ambito del CPEC, mira a raddoppiare i binari e aggiornare la linea principale Karachi–Peshawar, aumentando la velocità dei treni dagli attuali ~80 km/h a 160 km/h e incrementando la capacità annua della linea da 34 a oltre 100 milioni di passeggeri e tonnellate di merci. Questo progetto da 6,8 miliardi di dollari

¹⁰ Khan, H. A. (2024, May 15). Pakistan, China to finalize modalities for third party participation in CPEC. *Arab News*.

ha subito ritardi per via delle condizioni di finanziamento, ma nel 2023 è stato raggiunto un nuovo accordo per procedere per fasi con una combinazione di prestiti cinesi agevolati e risorse pakistane. Se portato a termine, ML-1 rappresenterebbe un cambio di paradigma: ad esempio, potrebbe ridurre i tempi del trasporto merci ferroviario da Karachi a Lahore da 36 ore a meno di 18, rendendo più competitive le esportazioni pakistane e riducendo la pressione del trasporto su gomma sulle autostrade. Inoltre, è prevista una diramazione verso Gwadar e Quetta (tramite allineamenti ML-2 o ML-3) che integrerebbe il Balochistan nella rete ferroviaria nazionale e collegherebbe il porto direttamente ai mercati dell'entroterra.

Partecipazione di terze parti nel CPEC: opportunità e vincoli

Con l'avanzare del CPEC verso una fase più ampia, sia il Pakistan sia la Cina hanno espresso con crescente frequenza apertura alla partecipazione di terze parti nei progetti del corridoio. Rendere il CPEC un corridoio "inclusivo", coinvolgendo altri Paesi o investitori, potrebbe apportare nuovo capitale, competenze e legittimità all'iniziativa, alleggerendo potenzialmente alcuni oneri per il Pakistan e rispondendo a preoccupazioni internazionali circa l'esclusività. In effetti, in più occasioni dichiarazioni ufficiali hanno sottolineato che il CPEC è "aperto e inclusivo" e che Paesi interessati o organizzazioni internazionali sono invitati a partecipare "in modi appropriati" per condividere i benefici della connettività¹¹.

I Paesi del Golfo, ricchi di petrolio, sono tra i partner terzi più corteggiati per il CPEC. Il Pakistan vede una naturale sinergia nel coinvolgimento di nazioni come **Arabia Saudita** ed **Emirati Arabi Uniti**, considerata la loro capacità finanziaria e i legami di lunga data con Islamabad. Nel 2018, il Pakistan ha formalmente invitato l'Arabia Saudita a diventare terzo partner strategico del CPEC¹². Visite ad alto livello hanno portato a impegni sauditi, inclusa una proposta di rilievo per una raffineria e un complesso petrolchimico da 10 miliardi di dollari a Gwadar¹³. L'interesse saudita verso il CPEC discende da più considerazioni: assicurarsi una quota in una futura rotta commerciale attraverso la quale il greggio saudita potrebbe essere esportato via Gwadar verso la Cina occidentale; esplorare opportunità d'investimento in settori minerari ed energetici del Pakistan; e, sul piano geopolitico, rafforzare un'alleanza con il Pakistan che si inserisce anche nel quadro delle relazioni saudite con la Cina. Analogamente, gli Emirati Arabi Uniti, storicamente grandi investitori in Pakistan, hanno osservato con interesse i progetti del CPEC nella logistica e nell'immobiliare. La DP World, già coinvolta in passato in attività portuali a Karachi, potrebbe considerare investimenti a Gwadar o nella zona franca qualora la sostenibilità commerciale migliorasse. Nel 2019 e nuovamente nel 2023, funzionari pakistani hanno segnalato che gli EAU potrebbero

¹¹ Zhao, L. (2022, Nov 28). 'China, Pakistan welcome third party participation in CPEC'. *The Express Tribune*.

¹² Shahzad, A. (2018, September 20). Pakistan invites Saudi Arabia to join China's Belt and Road corridor. *Reuters*.

¹³ Haris, M. (2018, September 21). *Breaking news: Saudi Arabia to invest \$10 billion in Gwadar*. CPIC Global.

partecipare soprattutto allo sviluppo di Gwadar e alle infrastrutture per il turismo lungo la costa del Balochistan.

La **Turchia** ha spesso manifestato interesse “fraternalistico” verso lo sviluppo del Pakistan e potrebbe essere un partner terzo prezioso, alla luce della sua esperienza nella costruzione di infrastrutture e delle proprie aspirazioni in materia di connettività (Ankara promuove un “*Middle Corridor*” che collega la Turchia alla Cina attraverso l’Asia centrale). Imprese turche hanno già realizzato alcuni progetti infrastrutturali in Pakistan al di fuori del CPEC (ad esempio dighe e sistemi di trasporto pubblico). Nel 2022, il Primo Ministro pakistano dell’epoca ha invitato la Turchia a partecipare al CPEC, indicando che Ankara potrebbe investire nelle SEZ o costruire progetti congiunti¹⁴. La posizione strategica della Turchia, al crocevia tra Europa e Asia, le consentirebbe di contribuire a estendere la proiezione del CPEC verso ovest. Per esempio, un futuro corridoio potrebbe vedere merci provenienti dallo Xinjiang transitare attraverso Pakistan e Iran fino alla Turchia, integrandosi con la ferrovia Kars–Tbilisi–Baku e proseguendo verso l’Europa. Dal punto di vista turco, partecipare al CPEC si allinea alla visione del Presidente Erdoğan di rafforzare il ruolo della Turchia nel mondo musulmano e potrebbe aprire una rotta meridionale che riduce la dipendenza dal Canale di Suez.

L’**Iran** condivide con il Pakistan un confine di quasi 900 km e dispone di un proprio porto, Chabahar, a circa 70 km da Gwadar. Inizialmente, Teheran non era coinvolta direttamente nel CPEC e Islamabad ha cercato un equilibrio tra il non antagonizzare l’Iran e il non compromettere i legami con l’Arabia Saudita, rivale di Teheran, o con gli Stati Uniti, che applicavano sanzioni all’Iran. Tuttavia, la logica strategica di una partecipazione iraniana è forte: l’Iran potrebbe fornire energia al CPEC (oleodotti e gasdotti verso il Pakistan e, potenzialmente, verso la Cina) e fungere da corridoio per estendere le rotte verso occidente. La Cina ha firmato nel 2021 un importante partenariato strategico ventinquennale con l’Iran, che include componenti infrastrutturali; collegarlo al CPEC potrebbe creare un nuovo ramo della BRI Cina–Pakistan–Iran. Il Pakistan ha apertamente invitato l’Iran a cooperare con il CPEC¹⁵ e Teheran ha risposto positivamente in linea di principio, poiché considera la connettività con l’Asia meridionale e orientale come vantaggiosa e vede nel successo del CPEC un complemento al proprio ruolo nel commercio regionale. Un’area concreta riguarda la possibile ripresa del gasdotto Iran–Pakistan (IP), bloccato dalle sanzioni. Se in futuro le sanzioni dovessero attenuarsi nell’ambito di un accordo sul nucleare, tale gasdotto potrebbe essere completato e fornire gas naturale al Pakistan e, per estensione, potenzialmente anche alla Cina attraverso collegamenti via Gwadar o altre infrastrutture. Inoltre, i collegamenti stradali e ferroviari tra Pakistan e Iran sono in fase di miglioramento (ad esempio l’apertura nel 2022 del nuovo valico Gabd–Rimdan e l’ipotesi di potenziamenti della ferrovia Quetta–Zahedan), elementi che potrebbero integrare la rete di trasporto iraniana nel CPEC, offrendo all’Iran un accesso più diretto all’interno asiatico e al Pakistan un ulteriore sbocco verso il Golfo Persico.

¹⁴ Associated Press of Pakistan. (2022, November 28). China, Pakistan welcome third party participation in CPEC. *The Express Tribune*.

¹⁵ Khan, 2024.

Gli **Stati dell'Asia centrale** (Kazakistan, Kirghizistan, Uzbekistan, Tagikistan, Turkmenistan), senza sbocco al mare nel cuore dell'Eurasia, hanno mostrato interesse verso qualsiasi corridoio che possa offrire accesso marittimo e rotte commerciali diversificate. Tradizionalmente dipendenti da Russia o Iran per l'accesso ai porti, vedono i porti pakistani di Gwadar e Karachi come alternative attraenti per raggiungere i mercati dell'Asia meridionale e del Medio Oriente. La rete stradale e ferroviaria del CPEC, se estesa attraverso l'Afghanistan o via Xinjiang, potrebbe consentire alle esportazioni centroasiatiche (petrolio, gas, minerali, grano) di fluire verso sud e, viceversa, facilitare l'importazione di beni lungo un percorso più breve. Il Kazakistan, per esempio, ha discusso la possibilità di collegarsi attraverso la rete cinese Urumqi–Kashgar e poi scendere lungo il Karakoram verso il Pakistan¹⁶. Esiste già un accordo giuridico, il *Quadrilateral Traffic in Transit Agreement* (QTTA), che coinvolge Pakistan, Cina, Kirghizistan e Kazakistan e fornisce un quadro per il trasporto commerciale su gomma dall'Asia centrale al Pakistan attraverso la Karakoram Highway, aggirando l'Afghanistan. Sebbene questo percorso sia tortuoso, è stato utilizzato sporadicamente in momenti di insicurezza lungo le rotte afgane. L'Uzbekistan ha inoltre promosso una ferrovia trans-afghana che colleghi Termez (Uzbekistan) a Kabul e poi alla rete ferroviaria pakistana, un progetto che, se realizzato, potrebbe inserire l'Uzbekistan e, indirettamente, anche il Kazakistan nella rete di trasporto del CPEC verso Peshawar o Quetta. Il Pakistan ha accolto favorevolmente tali idee, poiché aumenterebbero il traffico sulle infrastrutture nazionali e genererebbero entrate da transito oltre a benefici politici. Anche la Cina sostiene la connettività centroasiatica in quanto coerente con la visione della BRI di un'Eurasia interconnessa. Molte imprese cinesi operanti in Kazakistan o Kirghizistan potrebbero inoltre sfruttare le rotte del CPEC per la logistica, dando vita a "iniziative tripartite" e hub commerciali che coinvolgono partner centroasiatici, pakistani e cinesi.

Per quanto riguarda i **Paesi dell'ASEAN**, la loro partecipazione al CPEC è più indiretta, ma non per questo irrilevante. Per nazioni del Sud-est asiatico come Malaysia, Indonesia o Singapore, il CPEC potrebbe offrire una rotta alternativa per il commercio con la Cina occidentale o un contesto di investimento estero. Pur non essendo stati specificamente invitati come "partner" del CPEC, il Pakistan ha sollecitato investimenti da parte di attori dell'ASEAN nelle proprie SEZ. Per esempio, investitori malesi e singaporiani sono stati avvicinati per sviluppare parchi industriali o investire nei settori immobiliare e delle telecomunicazioni, sostenendo che la connettività migliorata grazie al CPEC rende il Pakistan una base più interessante per accedere ai mercati dell'Asia centrale e del Medio Oriente. In un caso, la Malaysia ha discusso di espandere la capacità del porto di Port Klang per gestire un maggior volume di merci destinate alla Cina via Gwadar. Imprese di Thailandia e Malaysia hanno inoltre partecipato a segmenti delle catene di fornitura di alcuni progetti energetici (ad esempio forniture di equipaggiamento). Un altro canale è indiretto e passa attraverso il ruolo della Cina: molte economie ASEAN ospitano manifatture cinesi; con la delocalizzazione di industrie a minor valore aggiunto, una parte potrebbe spostarsi in Pakistan tramite *joint venture* se le SEZ diventassero attrattive, e in tal caso un'impresa ASEAN potrebbe essere

¹⁶ Inayat, 2025.

coinvolta nel CPEC partecipando a tali iniziative. Inoltre, la dimensione marittima del CPEC, che si affaccia sul Mar Arabico, interseca le rotte commerciali del Sud-est asiatico: la navigazione tra Gwadar/Karachi e l'ASEAN rientra nella Via della Seta Marittima. In prospettiva, si potrebbero immaginare accordi di trasbordo o alleanze portuali, ad esempio tra Gwadar e porti in Malaysia o Indonesia, qualora i volumi commerciali aumentassero.

Rischi di sicurezza e geopolitici: le esternalità dell'espansione del CPEC

Iniziative su larga scala come il CPEC non si sviluppano nel vuoto: generano una serie di esternalità, in particolare nel campo della sicurezza e della geopolitica. Man mano che il CPEC si è ampliato, ha incontrato molteplici rischi, dagli attacchi contro infrastrutture e personale alle criticità di sostenibilità finanziaria, che minacciano di comprometterne gli obiettivi. Garantire il successo di lungo periodo del CPEC 2.0 richiederà una gestione accorta di queste esternalità di sicurezza.

Fin dall'inizio, il CPEC è stato accompagnato da sfide di sicurezza, poiché numerosi progetti attraversano aree instabili del Pakistan. Due regioni spiccano in particolare: il Balochistan, sede del porto di Gwadar e da tempo teatro di un'insurrezione separatista, e il nord-ovest (Khyber Pakhtunkhwa), dove operano gruppi militanti islamisti come il *Tehrik-e-Taliban Pakistan* (TTP) e persiste l'instabilità di confine con l'Afghanistan. Queste minacce non sono astratte: si sono tradotte in numerosi episodi violenti volti a sabotare il CPEC o a colpire interessi cinesi.

In Balochistan, gli insorti balochi (in particolare la *Balochistan Liberation Army*, BLA, e gruppi affini) nutrono risentimento per quella che percepiscono come l'espropriazione delle risorse provinciali e la marginalizzazione delle comunità locali. Ai loro occhi, i progetti del CPEC, soprattutto a Gwadar e nelle infrastrutture stradali connesse, simboleggiano l'afflusso di attori esterni (cinesi e non) e l'irruzione dell'autorità centrale nel loro territorio. Negli ultimi anni i militanti balochi hanno portato avanti una sequenza di attacchi, prendendo di mira lavoratori del CPEC e personale cinese, come l'assalto al consolato cinese a Karachi nel 2018 e diversi attacchi mortali contro ingegneri cinesi e cantieri in Balochistan¹⁷. Nel 2022, una attentatrice suicida della BLA ha colpito un furgone che trasportava docenti cinesi all'Università di Karachi, mostrando la capacità della militanza baloch di operare oltre i confini provinciali. Nel 2023 è stato sventato un tentativo di assalto a un complesso di sicurezza nei pressi del porto di Gwadar, episodio che ha evidenziato la persistenza dell'intento di colpire il corridoio¹⁸. Tali incidenti hanno talvolta indotto appaltatori cinesi a sospendere temporaneamente i lavori e hanno alimentato richieste da parte di Pechino di un rafforzamento delle misure di sicurezza.

Il governo pakistano ha risposto dispiegando una forza dedicata di oltre 15.000 uomini, la *Special Security Division*, e unità associate, specificamente incaricate di proteggere i progetti CPEC e i cittadini cinesi. Nelle aree ad alto rischio i convogli ricevono scorte

¹⁷ Ahmad, F., Hussain, A., & Abbas, S. (2024). China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Security threats and challenges for Pakistan and China. *Global Social Sciences Review*, 9(3), 37–43.

¹⁸ Ahmad, B. (2024, June 22). Security threats endanger future of CPEC, warns Chinese official. *Dawn*.

militari e la sorveglianza è stata potenziata. Nonostante ciò, la lunghezza del corridoio e la dispersione delle infrastrutture rendono difficile assicurare una copertura totale. Gli insorti si sono adattati ricorrendo a tattiche nuove (ad esempio ordigni improvvisati, oppure attacchi contro obiettivi più morbidi come alberghi frequentati da delegazioni cinesi). Un tema collegato in Balochistan riguarda le rivendicazioni locali: se le comunità percepiscono di ricevere pochi benefici diretti dal CPEC (posti di lavoro, servizi sociali), può crescere la simpatia verso gli insorti. Il governo ha riconosciuto tardivamente questo aspetto e ha avviato programmi per aumentare l'occupazione locale e fornire *welfare* a Gwadar e in altre aree di progetto¹⁹. Uno sviluppo inclusivo, che assicuri ai baloch benefici tangibili, resta la via più sostenibile per indebolire la narrativa dell'insurrezione.

Nel Khyber Pakhtunkhwa e nella cintura tribale, terrorismo e militanza religiosa costituiscono un ulteriore rischio. Gruppi come i Talebani pakistani (TTP) e residui dell'ISIS-Khorasan hanno esplicitamente minacciato progetti legati al CPEC, considerando la Cina un alleato dello Stato pakistano che combattono²⁰. Nel nord-ovest si sono verificati diversi attacchi: in particolare quello al progetto idroelettrico di Dasu nel luglio 2021, formalmente non parte del CPEC ma realizzato da un'azienda cinese con finanziamento della Banca Mondiale, quando l'esplosione di un autobus ha ucciso nove ingegneri cinesi. L'episodio è stato uno spartiacque che ha aumentato l'allarme a Pechino sul contesto di sicurezza. Nel 2023, un attentatore suicida ha colpito un convoglio di ingegneri cinesi nel distretto di Shangla, uccidendo lavoratori cinesi²¹. Il TTP, rafforzato dopo il ritorno al potere dei Talebani afghani, ha intensificato gli attacchi in generale; sebbene i bersagli principali siano le forze di sicurezza pakistane, in un simile clima cresce il rischio di colpire o coinvolgere direttamente cittadini stranieri. Anche grandi città come Karachi hanno sperimentato in passato terrorismo: un'eventuale ripresa di una campagna terroristica potrebbe incidentalmente colpire interessi relativi al CPEC (ad esempio un attentato con bomba in un hotel che ospita delegazioni cinesi, ecc., ha precedenti: lo Zaver Pearl Continental di Gwadar fu attaccato nel 2019 da militanti balochi).

Oltre alla sicurezza fisica, il CPEC affronta rischi di sostenibilità finanziaria che possono comprometterne la fattibilità. Le persistenti difficoltà macroeconomiche del Pakistan, tra alto debito estero, deficit fiscali e ricorrenti crisi della bilancia dei pagamenti, alimentano il rischio che il Paese fatichi a rispettare gli impegni finanziari legati a CPEC. Molti progetti della fase iniziale sono stati finanziati tramite prestiti allo Stato pakistano o tramite "investimenti" che richiedono rientro attraverso tariffe, soprattutto nel settore energetico. Per esempio, il Pakistan deve miliardi ai produttori cinesi di energia per *capacity payments* e costi del combustibile. Nel 2023 il debito circolare del settore elettrico è aumentato e alcuni IPP cinesi hanno denunciato ritardi nei pagamenti,

¹⁹ Pakistan Institute of Development Economics [PIDE], 2025.

²⁰ Ahmad et al., 2024.

²¹ Ahmad, 2024.

arrivando perfino a fermare temporaneamente la produzione in alcuni impianti²². Tali tensioni possono scoraggiare nuovi investimenti o rendere i progetti futuri subordinati al saldo degli arretrati.

Un'altra dimensione è il rischio regolatorio, che include cambiamenti nelle politiche pubbliche, inefficienze burocratiche o contenziosi legali che incidono sul CPEC. L'instabilità politica pakistana, con tre cambi di governo dal 2015 e una fase *ad interim* influenzata dai militari nel 2023, significa che l'orientamento verso il CPEC può variare o rallentare. Per esempio, il governo eletto nel 2018 ordinò una revisione di alcuni contratti energetici del CPEC per sospetti di corruzione o per rinegoziare i termini; pur riaffermando poi l'impegno verso il corridoio, si perse tempo e si trasmise un segnale di incertezza²³. Anche l'incoerenza fiscale o i ritardi autorizzativi hanno afflitto diversi progetti, come nel caso di alcune autorizzazioni per la centrale di Kohala a Gwadar, oppure di alcuni incentivi previsti per le SEZ che sono slittati. Problemi di acquisizione dei terreni, coordinamento centro-province e un quadro regolatorio complesso aggiungono frizioni all'implementazione. Migliorare la governance, tema che ritornerà nelle raccomandazioni, è essenziale per ridurre il rischio regolatorio. Misure come la SIFC e un coordinamento centrale più forte sono stati introdotti, ma la loro efficacia dovrà protrarsi oltre singole stagioni politiche.

Un ulteriore rischio è il sottoutilizzo di infrastrutture completate a causa di difetti regolatori o di pianificazione. Lo studio della GJIA di Zhang e Malik ha osservato che, poiché la domanda industriale non è cresciuta con la stessa rapidità, alcune centrali sono sottoutilizzate, dando l'impressione di un eccesso di investimento²⁴. Ciò può trasformare i successi iniziali in oneri, poiché anche capacità inutilizzata genera costi. Ne consegue che la mancanza di pianificazione sincronizzata, in grado di far procedere insieme energia, industria e sviluppo delle competenze, può portare a un corridoio i cui componenti non "si incastrano" pienamente, indebolendo la razionalità economica. Affrontare il problema richiede aggiustamenti flessibili di policy: ad esempio, se esiste surplus di energia, esportare elettricità verso Paesi vicini come l'Afghanistan oppure favorire una riduzione dei prezzi per stimolare consumi e investimenti.

Poiché il CPEC include una componente tecnologica significativa, dalle reti elettriche alle telecomunicazioni e ai sistemi di sorveglianza, esso è esposto a minacce di sicurezza cibernetica che potrebbero interrompere operazioni o compromettere dati sensibili. Le infrastrutture moderne sono spesso gestite digitalmente e interconnesse: un attacco informatico coordinato contro centrali o rete elettrica potrebbe causare blackout su ampia scala o danneggiare apparecchiature²⁵. Analogamente, la compromissione dei sistemi di segnalamento ferroviario, una volta modernizzati, o dei sistemi IT portuali potrebbe generare caos nella logistica. Sia attori statali sia gruppi

²² Syed, B. S. (2024, June 22). Security threats endanger future of CPEC, warns Chinese official. *Dawn*.

²³ Shahzad, 2018.

²⁴ Zhang & Malik, 2024.

²⁵ Ahmad et al., 2024.

militanti potrebbero essere interessati a colpire le infrastrutture critiche del CPEC, data l'alta visibilità del progetto.

Nel 2022, le autorità pakistane hanno identificato un aumento degli attacchi informatici contro dipartimenti collegati al CPEC, probabilmente mirati a ottenere intelligence o tentare sabotaggi. Ciò ha favorito iniziative di *capacity-building*, come formazione del personale IT pakistano e la creazione di team di risposta. Considerata la natura critica di molti asset del CPEC, la difesa cibernetica è oggi trattata come parte integrante della sicurezza complessiva del corridoio.

In conclusione, è opportuno accennare alle esternalità ambientali come componente della sostenibilità. Alcuni progetti del CPEC, come centrali a carbone e grandi autostrade, hanno impatti ambientali, tra emissioni di CO₂ e alterazione degli habitat. Le emissioni del Pakistan sono aumentate anche a causa di nuove centrali a carbone; se le pressioni globali sul clima dovessero tradursi in dazi sul carbonio o restrizioni al finanziamento dei combustibili fossili, tali impianti potrebbero diventare *stranded assets* o risultare più costosi per l'introduzione di *carbon fees*. Inoltre, impatti locali, come polveri, inquinamento e uso dell'acqua, possono generare opposizione delle comunità. A Gwadar, per esempio, si sono registrate proteste legate non solo alla mancanza di acqua, ma anche a danni ambientali di alcuni interventi. Entrambi i governi hanno dichiarato che la Fase II enfatizzerà lo "sviluppo verde", con maggiore ricorso a solare ed eolico e rispetto di standard ambientali²⁶. La credibilità di questo impegno influenzerà l'accettazione del CPEC e la sua viabilità di lungo periodo in un mondo che attribuisce crescente priorità allo sviluppo sostenibile.

Verso un quadro sostenibile di “partecipazione per design”

L'analisi fin qui condotta ha mostrato che il successo futuro del CPEC dipende dall'ampliamento della sua base di “proprietà” e, al contempo, dalla gestione dei rischi, cioè dal rendere il corridoio sia inclusivo sia resiliente. Per raggiungere questo obiettivo, proponiamo un quadro strutturato di “partecipazione per *design*” che integri il coinvolgimento di terze parti, una governance solida, la mitigazione del rischio e la condivisione dei benefici nella seconda fase del CPEC. L'idea è incorporare fin dall'inizio meccanismi che attraggano partner esterni e tutelino i loro interessi, garantiscano trasparenza e responsabilità, e distribuiscano più equamente i proventi del CPEC, rafforzando così il sostegno locale. Questa sezione presenta i componenti principali del quadro: **riforme di governance** per inclusività e responsabilità, **modelli di finanziamento innovativi** per diversificare le risorse e ridurre l'onere del debito, **strategie di condivisione dei benefici e coinvolgimento comunitario**, e **misure rafforzate di sicurezza e gestione del rischio** per proteggere tutti gli *stakeholder*. Istituzionalizzando tali elementi, Pakistan e Cina possono trasformare il CPEC in un corridoio più sostenibile, capace di resistere sia a venti geopolitici contrari sia alle criticità sul terreno.

²⁶ Khan, 2024.

Un primo passo cruciale è rafforzare la struttura di governance del CPEC rendendola più inclusiva verso i diversi *stakeholder*, inclusi i partecipanti terzi, le autorità provinciali e le comunità locali, e al tempo stesso più trasparente nei processi decisionali. L'assetto istituzionale esistente (*Joint Cooperation Committee* al vertice e *Joint Working Groups* settoriali) si è dimostrato efficace per il coordinamento bilaterale, ma potrebbe essere ampliato o adattato per includere input multilaterali. Per esempio, si potrebbe offrire status di osservatore o membership associata a Paesi terzi interessati all'interno dei *Joint Working Groups* pertinenti.

Un altro aspetto di governance riguarda il rafforzamento del ruolo delle autorità provinciali e locali nella pianificazione del CPEC. Molti progetti ricadono nella competenza provinciale e la mancanza di consultazione ha generato frizioni, poiché alcune province minori hanno ritenuto che il Punjab abbia ricevuto maggiori benefici nella fase iniziale. Per porre rimedio, il Pakistan potrebbe creare un *CPEC Inter-Provincial Council* che si riunisca regolarmente, coinvolgendo i ministri capo provinciali nelle decisioni e raccogliendo indicazioni sulle esigenze locali. Decentralizzare parte dell'implementazione verso organismi provinciali, con adeguato supporto di *capacity-building*, può migliorare la supervisione e l'aderenza dei progetti ai contesti locali. Per esempio, nello sviluppo di una SEZ in Balochistan, il governo provinciale dovrebbe co-presiedere lo sforzo con le autorità federali e le controparti cinesi, per assicurare formazione e impiego della manodopera locale e rispetto degli standard ambientali provinciali.

La sostenibilità finanziaria può essere significativamente migliorata diversificando le fonti e i modelli di finanziamento dei progetti CPEC. Invece di basarsi prevalentemente su prestiti bilaterali tra governi, il CPEC 2.0 dovrebbe adottare più ampiamente *Public-Private Partnerships* (PPP), *joint venture* e strumenti di finanziamento multilaterali. Ciò riduce il carico di debito per il Pakistan e consente a più *stakeholder* di assumere una quota di responsabilità e benefici.

Un'opzione è creare un *CPEC Investment Fund*, un veicolo comune nel quale Pakistan, Cina e Paesi terzi (tramite fondi sovrani o investitori privati) possano conferire capitale. Un fondo di questo tipo, potenzialmente gestito da un consiglio indipendente con rappresentanza dei principali contributori, potrebbe erogare *equity* o debito a progetti CPEC che soddisfino criteri predefiniti.

Coinvolgere in modo più diretto le banche multilaterali di sviluppo (MDB) rappresenta un'altra strategia. L'AIIB è già coinvolta; il Pakistan può cercare cofinanziamenti di ADB o Banca Mondiale per progetti con impatto regionale, che potrebbero incontrare maggiore apertura se, ad esempio, un intervento produce benefici chiari per Afghanistan o Asia centrale. Il coinvolgimento multilaterale comporta spesso regole di procurement più rigorose, rafforzando così trasparenza e responsabilità.

Perché il CPEC duri e mantenga le sue promesse, deve migliorare in modo tangibile la vita delle popolazioni lungo le sue rotte. Un approccio di partecipazione per design va oltre gli Stati: anche le comunità locali devono "partecipare" ai benefici per sviluppare un senso di proprietà.

Ogni accordo di progetto CPEC dovrebbe includere impegni vincolanti su obiettivi di occupazione locale e programmi di formazione. Questo è già avvenuto in una certa misura: funzionari pakistani affermano che oltre il 75% dei lavoratori nei progetti CPEC è pakistano²⁷. Codificare tali impegni garantirebbe coerenza. Inoltre, una quota delle entrate generate dai progetti potrebbe essere destinata a fondi di sviluppo comunitario nelle aree interessate, sul modello della condivisione di royalties minerarie. Pakistan e Cina potrebbero concordare l'allocazione di una piccola percentuale dei ricavi o un contributo iniziale per progetto a iniziative di sviluppo locale supervisionate da comitati con rappresentanti della comunità, del governo e delle imprese. Ciò risponderebbe alle percezioni di sfruttamento e renderebbe visibili miglioramenti quotidiani attribuibili al CPEC (approvvigionamento idrico, sanità, ecc.).

Prima di avviare i progetti, consultazioni approfondite con gli *stakeholder* e valutazioni di impatto sociale possono prevenire conflitti. Nella fase iniziale ciò è stato talvolta aggirato. Oggi dovrebbe diventare standard che qualunque grande progetto, come una ferrovia, una nuova arteria stradale o una zona industriale, preveda consultazioni con proprietari terrieri, capi tribali o comunità urbane. Il loro *feedback* può essere incorporato nel *design*, ad esempio fornendo alternative operative ai pescatori di Gwadar se le attività portuali limitano aree tradizionali. In effetti, la protesta dei pescatori di Gwadar avrebbe potuto essere evitata con un piano di consultazione e compensazione sin dall'inizio. Istituzionalizzando queste prassi, il Ministero della Pianificazione pakistano potrebbe rendere obbligatorio un report di consultazione inclusiva come parte dell'approvazione di progetto nei *Joint Working Groups*. Includere rappresentanti locali o membri della società civile nei comitati di monitoraggio ambientale e sociale durante l'implementazione può aumentare trasparenza e fiducia.

Misure intenzionali dovrebbero inoltre evitare che il CPEC ampli le disuguaglianze tra province. Se Punjab e Sindh hanno beneficiato fortemente nella Fase I (per maggiore prontezza e infrastrutture preesistenti), la Fase II dovrebbe dare priorità al rafforzamento di regioni in ritardo come Balochistan, KP e Gilgit-Baltistan. Ciò significa accelerare la SEZ in Balochistan (Bostan) e una SEZ in KP (Rashakai, già avviata) e garantire che infrastrutture come internet, strade ed energia arrivino a quei siti anche se i ritorni economici iniziali risultano inferiori rispetto alle aree metropolitane. L'attività economica in queste regioni produrrebbe dividendi in coesione nazionale e stabilità, un beneficio che giustifica orizzonti di rendimento più lunghi.

Inoltre, integrare agricoltura e piccole imprese nelle catene di fornitura del CPEC amplia la distribuzione dei benefici. Per esempio, Cina e Pakistan hanno avviato progetti pilota agricoli sotto l'egida del CPEC; ampliarli collegando gli agricoltori pakistani ai mercati cinesi tramite la logistica del CPEC può aumentare i redditi. Treni merci dedicati o sistemi di trasporto a catena del freddo per esportare mango, riso o prodotti ittici verso la Cina e oltre potrebbero portare benefici diretti alle comunità agricole e costiere. Queste iniziative sono già menzionate nei piani della Fase II²⁸, ma l'esecuzione sarà

²⁷ Pakistan Institute of Development Economics [PIDE], 2025.

²⁸ Ahmad, 2024.

decisiva: centri di raccolta, formazione sugli standard qualitativi richiesti e meccanismi che assicurino prezzi equi. In questo ambito, anche un attore terzo come la FAO potrebbe contribuire, rafforzando la dimensione di sviluppo e riducendo la politicizzazione degli interventi.

Conclusioni e politiche raccomandate

Con l'ingresso del CPEC nel suo secondo decennio, la sua traiettoria fungerà da cartina di tornasole per la *Belt and Road Initiative* più ampia e per la connettività regionale in Asia meridionale. L'analisi qui presentata suggerisce che, sebbene il CPEC abbia fornito infrastrutture cruciali e generato alcuni benefici economici iniziali, il suo successo di lungo periodo dipende da correzioni di rotta nella Fase II. Abbracciando un approccio più inclusivo, multilaterale e attento alla sicurezza, sintetizzato nel quadro di "partecipazione per design", Pakistan e Cina possono trasformare il CPEC in un corridoio economico realmente sostenibile, capace di navigare la competizione geopolitica e di produrre benefici duraturi. Di seguito proponiamo raccomandazioni operative per Pakistan e Cina (e per i partner pertinenti) al fine di tradurre questa visione in pratica:

1. Formalizzare i meccanismi di partecipazione delle terze parti: Pakistan e Cina dovrebbero muoversi rapidamente per finalizzare le "modalità" di coinvolgimento di terze parti concordate nel 2024. Ciò richiede la redazione di un documento quadro che definisca come altri Paesi o organizzazioni possano entrare nei progetti CPEC, come finanziatori, investitori o partner tecnici. Il quadro dovrebbe includere procedure per la presentazione di proposte, studi di fattibilità congiunti, ripartizione dei costi e diritti decisionali. Dovrebbe inoltre indicare i settori prioritari aperti alla collaborazione (energia, infrastrutture, agricoltura, ecc.) per orientare i Paesi interessati. Istituzionalizzando la partecipazione di terze parti, il CPEC può evolvere da iniziativa bilaterale a piattaforma di cooperazione regionale, attirando capitale dai fondi sovrani del Golfo, competenze da Paesi come la Turchia e, potenzialmente, risorse di sviluppo da istituzioni multilaterali.

2. Rafforzare governance congiunta e trasparenza: raccomandiamo la creazione di un organismo di coordinamento CPEC ampliato che includa rappresentanti dei principali *stakeholder*, ministeri federali, governi provinciali, controparti cinesi e osservatori di partner terzi e banche di sviluppo. Potrebbe trattarsi di un'evoluzione del *Joint Cooperation Committee* (JCC) in un *CPEC Council* che si riunisca due volte l'anno per valutare lo stato di avanzamento, gestire reclami e approvare nuove iniziative con input più ampio. Il Pakistan dovrebbe anche rafforzare il ruolo del Parlamento e della società civile nella supervisione, pubblicando regolarmente rapporti sullo stato del CPEC e convocando commissioni parlamentari di scrutinio. La Cina, dal canto suo, può incoraggiare le proprie imprese statali a essere più trasparenti sulle operazioni di progetto e sugli appalti locali, pubblicando dati su occupazione generata e contratti assegnati a imprese pakistane. Una trasparenza elevata contrasterà sospetti e migliorerà l'esecuzione attraverso responsabilità pubblica.

3. Dare priorità a industrializzazione e SEZ con riforme: per sbloccare il potenziale economico del CPEC, il Pakistan deve rilanciare con decisione le Zone Economiche

Speciali e i progetti industriali, risolvendo gli ostacoli burocratici e regolatori che hanno rallentato le SEZ. Il *Board of Investment* federale, in coordinamento con le autorità cinesi, dovrebbe implementare servizi realmente “one-stop” per gli investitori, riducendo la burocrazia per registrazione societaria, visti di lavoro e procedure doganali nelle SEZ. Entro il 2025–26 l’obiettivo dovrebbe essere avere almeno 3–4 SEZ pienamente operative e con un’occupazione significativa.

4. Implementare la “sicurezza per design”: il Pakistan deve elevare la pianificazione della sicurezza a componente integrata del *design* e dell’esecuzione dei progetti CPEC. Ciò implica continuare a potenziare la *Special Security Division* dedicata al CPEC con migliore equipaggiamento, formazione e capacità di intelligence. Un passo utile sarebbe istituire centri di comando integrati in ciascun *cluster* CPEC, nei quali militari, forze dell’ordine civili e *liaison* cinesi lavorino insieme per monitorare minacce e coordinare risposte in tempo reale. In aree come Gwadar e lungo la Karakoram Highway, si potrebbe considerare l’uso di sorveglianza avanzata (droni, reti CCTV) e forze di reazione rapida. Sul fronte proattivo, il Pakistan dovrebbe intensificare il coinvolgimento di gruppi insorgenti e comunità scontente tramite dialogo e sviluppo. Una soluzione politica in Balochistan, che affronti autonomia locale e condivisione delle risorse, migliorerebbe in modo significativo il quadro di sicurezza per il CPEC.

5. Favorire ownership locale e comunicazione: raccomandiamo un aggiornamento della strategia di comunicazione del CPEC all’interno del Pakistan. Governo ed ambasciata cinese dovrebbero lanciare congiuntamente programmi di *outreach* nelle aree CPEC, con incontri pubblici, comunicazione in lingue locali e coinvolgimento di attori locali per spiegare i progetti, rispondere alle preoccupazioni e mettere in evidenza i benefici. Un meccanismo di *grievance redressal*, ad esempio un ufficio di *ombudsman* per il CPEC, consentirebbe di gestire trasparentemente dispute su compensazioni, ambiente o servizi, evitando escalation. Sul piano della condivisione dei benefici, il Pakistan dovrebbe attuare politiche di assunzione preferenziale di locali, requisiti di *local content* (ad esempio una quota di materiali da fornitori locali) e obblighi di CSR per le imprese cinesi in progetti comunitari.

6. Integrare salvaguardie climatiche e ambientali: per allineare il CPEC allo sviluppo sostenibile, Cina e Pakistan dovrebbero assicurare rigorose valutazioni di impatto ambientale (EIA) e piani di mitigazione per tutti i progetti, rendendoli pubblici. I progetti di energia pulita, solare, eolica e idroelettrica, dovrebbero essere accelerati per bilanciare l’enfasi iniziale sul carbone. In effetti, in precedenza era stato annunciato l’obiettivo di aumentare la quota delle rinnovabili: azioni di policy come invitare offerte per parchi solari in Balochistan o eolici in Sindh sotto l’ombrello CPEC possono capitalizzare l’interesse degli investitori e la forza cinese nella manifattura delle rinnovabili. Inoltre, l’attuazione di misure di “rinverdimento”, come piantare alberi lungo i corridoi autostradali (magari nell’ambito della massiccia campagna di riforestazione del Pakistan) e utilizzare attrezzature portuali ad alta efficienza energetica, migliorerebbe l’impronta ambientale del CPEC. Un *Joint Working Group* ambientale sotto il CPEC potrebbe monitorare la compliance e introdurre best practices internazionali, attingendo all’*expertise* di organizzazioni come UNEP. Affrontando in modo proattivo le questioni ambientali, il CPEC eviterà reazioni negative della società civile, si inserirà nelle

tendenze globali delle infrastrutture verdi e potrebbe perfino sbloccare finanziamenti climatici per alcune componenti.

Se implementate con coerenza, le politiche delineate possono trasformare il CPEC 2.0 in un motore durevole di crescita per il Pakistan, in una vetrina di connettività cooperativa per la Cina e in un'iniziativa vantaggiosa per tutti i partecipanti, un vero corridoio di prosperità in un'era di competizione sulla connettività, anziché un punto di frizione. I prossimi anni, con le iniziative decisive della Fase II, metteranno alla prova questo impegno. Il successo non solo smentirebbe gli scettici, ma offrirebbe anche un modello per altri corridoi BRI che perseguono sviluppo sostenibile in un contesto geopolitico complesso.

Riferimenti bibliografici

Ahmad, B. (2024, 22 giugno). Security threats endanger future of CPEC, warns Chinese official. *Dawn*.

Ahmad, F., Hussain, A., & Abbas, S. (2024). China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Security threats and challenges for Pakistan and China. *Global Social Sciences Review*, 9(3), 37–43.

Associated Press of Pakistan. (2022, 28 novembre). China, Pakistan welcome third party participation in CPEC. *The Express Tribune*.

Haris, M. (2018, 21 settembre). *Breaking news: Saudi Arabia to invest \$10 billion in Gwadar*. CPIC Global.

Inayat, Z. (2025). *Strengthening Pakistan's Connectivity with Regional Countries Through CPEC*. Islamabad: Pakistan Institute of Development Economics (PIDE), Discourse Vol. 2025-01.

Khan, H. A. (2024, 15 maggio). Pakistan, China to finalize modalities for third party participation in CPEC. *Arab News*.

McBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023). *China's Massive Belt and Road Initiative*. Council on Foreign Relations Backgrounder.

Montesano, F. S. (2016, 28 novembre). *The China-Pakistan Economic Corridor: Security challenges at a geopolitical crossroads*. Clingendael – the Netherlands Institute of International Relations.

Pakistan Institute of Development Economics [PIDE]. (2025, 1° gennaio). *A decade of CPEC – Lessons, challenges, and the road ahead: An interview with Mr. Ahsan Iqbal, Federal Minister for Planning, Development & Special Initiatives* [Interview].

Petrella, S. (2018, 27 marzo). *What is an economic corridor?* Reconnecting Asia, Center for Strategic and International Studies.

Shahzad, A. (2018, 20 settembre). Pakistan invites Saudi Arabia to join China's Belt and Road corridor. *Reuters*.

Syed, B. S. (2024, 22 giugno). Security threats endanger future of CPEC, warns Chinese official. *Dawn*.

Zhang, H., & Malik, A. A. (2024, 16 dicembre). *Delivering promises for the China-Pakistan Economic Corridor: Lessons learned and the path forward*. Georgetown Journal of International Affairs.

Zhao, L. (2022, 28 novembre). 'China, Pakistan welcome third party participation in CPEC'. *The Express Tribune*.