

Mentre altre economie asiatiche si affrettano a risparmiare energia, la Cina possiede enormi riserve di petrolio, gas, e carbone, nonché fonti di energia alternative come l'energia eolica e solare con cui alimentare il processo di modernizzazione del Paese verso uno "sviluppo di alta qualità", un concetto promosso da Xi Jinping. Pechino ha costruito un'architettura di sicurezza energetica basata sulla ridondanza delle risorse e sul primato nelle tecnologie green. Con la chiusura di Hormuz e gli Stati del Golfo sotto attacco, ogni Paese importatore farà il necessario per eliminare il petrolio dal proprio mix energetico. È quindi probabile che la Cina sostituirà rapidamente i Paesi esportatori di petrolio come principale fornitore di sicurezza energetica a livello globale. La Cina non si limiterebbe a vendere energia, ma venderebbe i mezzi per produrla: impianti fotovoltaici, infrastrutture per l'idrogeno verde e sistemi di accumulo. Questo trasformerebbe Pechino nel nuovo pivot geopolitico: non più un "consumatore affamato", ma l'architetto della resilienza energetica mondiale.

La Cina è nelle migliori condizioni per affrontare la crisi energetica globale

Esperti ed analisti concordano che nel breve periodo la Russia è il maggiore beneficiario della guerra tra Stati Uniti e Israele contro l'Iran, dato che con l'impennata dei prezzi del petrolio, si appresta a realizzare un enorme profitto che contribuirà a finanziare la propria guerra contro l'Ucraina. Al tempo stesso, diversi osservatori sottolineano come la guerra stia danneggiando o favorendo la Cina. Alcuni sostengono che "la Cina ha "molto da perdere" che la guerra sta "destabilizzando la Cina e le sue ambizioni" o che "lo scacchiere geopolitico di Xi Jinping sta iniziando a crollare". Altri affermano che la guerra "potrebbe aiutare la Cina", che "la Cina trae vantaggio dalla guerra di Trump" o che "Pechino potrebbe emergere come il vincitore silenzioso". Si tratta di una questione complessa che coinvolge diversi fattori, alcuni favorevoli all'agenda globale della Cina e altri sfavorevoli. Un'analisi accurata rivela che la guerra ha un impatto complessivamente negativo sulla Cina, ma non in modo significativo. L'analisi della transizione energetica globale, inquadrata nel contesto della crisi geopolitica nel Golfo Persico e dello scontro per la leadership tecnologica, pone però la Cina in una posizione di eccezionalità strategica. Una questione importante su cui riflettere è che la Cina si sta preparando da anni a una crisi energetica come quella attuale. La Cina deve garantire il proprio approvvigionamento energetico "nelle proprie mani", avrebbe affermato il presidente Xi Jinping durante una visita a uno dei suoi vasti giacimenti petroliferi nel 2021¹. Come hanno scritto gli studiosi della Columbia University Erica Downs e Jason Bordoff su Foreign Policy di recente, la Cina si è preparata "a un mondo in cui la sicurezza energetica è inseparabile dalla geopolitica, elettrificando la propria economia, garantendosi fonti energetiche interne, accumulando scorte e dominando le catene di approvvigionamento delle tecnologie pulite". La guerra fra Stati Uniti e Israele contro l'Iran ha fatto precipitare il Medio Oriente in un disastroso conflitto, con lo stretto di Hormuz nel Golfo Persico - una delle vie navigabili più importanti per il commercio globale attraverso la quale transita normalmente quasi il 25%

delle forniture mondiali di petrolio e gas liquefatto - praticamente bloccato e le principali infrastrutture energetiche della regione sotto attacco².

Secondo la società di consulenza per il monitoraggio marittimo Kpler, le esportazioni di petrolio dal Medio Oriente sono crollate del 61% nelle ultime settimane, destabilizzando i paesi asiatici, che dipendevano da questa regione per il 59% delle loro importazioni di greggio nel 2025 e si sono trovati a dover correre ai ripari per risparmiare energia.

Ma la Cina sembra trovarsi in una situazione molto diversa rispetto a gran parte del continente. Il suo sistema energetico possiede "riserve significative", ha spiegato in un recente documento Michal Meidan, responsabile della ricerca sull'energia in Cina presso l'Oxford Institute for Energy Studies, un istituto di ricerca indipendente: dalle enormi riserve di petrolio e gas naturale liquefatto (GNL) a una solida fornitura interna, che include fonti di energia alternative come l'energia eolica, idroelettrica e solare.

La Cina, che solitamente importa circa la metà del suo fabbisogno di petrolio greggio dal Medio Oriente, non è esposta quanto altre economie asiatiche. "Pur rappresentando una percentuale molto elevata, è limitata se confrontata con quella di Giappone, India o Corea", ha affermato Meidan. Il Giappone, ad esempio, si rifornisce di circa il 95% del suo petrolio da questa regione. Nonostante la guerra, l'Iran ha continuato a esportare petrolio in Cina, il principale acquirente del suo greggio³. Secondo le stime di Kpler, le importazioni cinesi di greggio iraniano sono diminuite solo marginalmente, passando da 1,57 milioni di barili al giorno a febbraio a 1,47 milioni di barili al giorno a marzo.

Nel frattempo, le navi cinesi gestite da compagnie statali stanno cercando di navigare nella regione. La superpetroliera Kai Jing, ad esempio, ha deviato la sua rotta per caricare greggio saudita in un porto del Mar Rosso all'inizio di questo mese, come riportato dal media cinese Caixin, e dovrebbe attraccare in Cina all'inizio di aprile.

E anche se Pechino fosse costretta ad affrontare una crisi di approvvigionamento dall'estero, ha silenziosamente accumulato una straordinaria scorta per mitigare le ripercussioni di un grave shock. Pechino non divulga l'entità delle sue riserve petrolifere e le stime variano notevolmente. Tuttavia, è opinione diffusa che possieda un ingente quantitativo: circa 1,4 miliardi di barili (circa sei mesi di importazioni), secondo il Center on Global Energy Policy della Columbia University.

Dopo l'inizio della guerra, Pechino ha ordinato alle proprie raffinerie di interrompere le esportazioni. Al contempo, lo Stato cinese ha cercato di ridurre la propria dipendenza economica dai combustibili fossili. Secondo l'Agenzia Internazionale dell'Energia, ogni anno in Cina si vendono più veicoli elettrici e ibridi che nel resto del mondo. L'impennata dei prezzi del petrolio, causata dalla guerra tra Stati Uniti e Israele contro l'Iran, potrebbe accelerare l'adozione globale dei veicoli elettrici, un settore che ha contribuito a far sì che la Cina superasse il Giappone diventando il più grande venditore di automobili al mondo lo scorso anno⁴.

Le fonti di energia rinnovabile della Cina si sono espanse rapidamente negli ultimi anni, riducendo la dipendenza dai combustibili fossili. Il think tank energetico Ember stima che l'energia eolica, solare e idroelettrica abbiano generato circa il 31% dell'elettricità cinese nel 2024. Nel 2025, la Cina ha installato 446 gigawatt (GW) di nuova capacità rinnovabile,

più di tutto il resto del mondo messo insieme, raggiungendo una capacità totale installata di oltre 2,34 TW alla fine dell'anno. All'inizio del 2026, il settore delle energie rinnovabili - oltre all'idroelettrico, i "tre nuovi settori": solare, batterie e veicoli elettrici - in Cina è diventato un pilastro fondamentale della sua economia, contribuendo per l'11,4% al PIL nazionale e al 90% della crescita degli investimenti nel 2025. A febbraio 2026, la capacità di energia pulita della Cina ha raggiunto il 52%, superando per la prima volta la sua capacità di combustibili fossili. La Cina è ora leader mondiale per installazioni, investimenti e produzione di energie rinnovabili⁵.

Ma più a lungo si protrae la crisi nel Golfo Persico, più si complica - e diventa dolorosa. Nessun Paese ne è immune. Secondo Meidan, il rilascio delle riserve energetiche è "più facile a dirsi che a farsi", e il meccanismo per le riserve strategiche di petrolio della Cina è stato testato una sola volta. "Sebbene un altro rilascio, di maggiori dimensioni, dalle riserve strategiche di petrolio non sia impossibile, probabilmente richiederebbe una prolungata carenza di approvvigionamento e un significativo aumento dei prezzi".

Le raffinerie indipendenti cinesi, i maggiori importatori di greggio iraniano, sono le più vulnerabili, anche se si rivolgono a Russia, Brasile e Africa occidentale. Anche i settori industriali e chimici che dipendono dal GNL si trovano ad affrontare la prospettiva di prezzi più elevati e carenze di approvvigionamento. "Sebbene un'interruzione di breve durata possa essere gestibile, la prospettiva di interruzioni prolungate e dei relativi aumenti di prezzo sta destando preoccupazione a Pechino", ha affermato Meidan.

La Cina è in una posizione migliore rispetto alla maggior parte degli altri Paesi per affrontare i pericoli economici derivanti dalla guerra tra Stati Uniti e Israele contro l'Iran. Tuttavia, il suo approvvigionamento energetico non è, nonostante la visione di Xi, interamente nelle sue mani. Se le settimane dovessero trasformarsi in mesi e il mercato energetico globale dovesse continuare a mostrare segni di cedimento, la sua capacità di resistenza verrebbe messa a dura prova, proprio come quella del resto del mondo.

La Cina sarà il principale fornitore di sicurezza energetica a livello globale

Per anni una delle principali preoccupazioni di economisti ed esperti ha riguardato la capacità del mondo di assorbire la produzione cinese. Hanno sostenuto che il mondo non può assolutamente assorbire ulteriori esportazioni dalla Cina. La Cina ha fatto nuovamente scattare l'allarme dopo che il suo surplus commerciale per il 2025 è cresciuto del 20% su base annua, raggiungendo 1.200 miliardi di dollari, in aperta sfida ai dazi di Trump. Le esportazioni cinesi nel 2025 sono aumentate del 5,4%, mentre le importazioni, già basse, sono diminuite marginalmente. Il crollo del 20% delle esportazioni verso gli Stati Uniti è stato più che compensato dalla crescita in tutti gli altri mercati, in particolare nei Paesi del Sud del mondo, con le esportazioni verso l'ASEAN e l'Africa in aumento rispettivamente del 13% e del 26%. Questo trend di crescita è proseguito a gennaio e febbraio 2026. I dati mostrano un aumento delle esportazioni cinesi del 22% in dollari (19% in renminbi). Le esportazioni verso l'UE, l'ASEAN e l'Africa sono aumentate rispettivamente del 25%, del

27% e del 47%.

Possiamo dire che le preoccupazioni sulla capacità del mondo di assorbire la produzione cinese sono ormai irrilevanti. La guerra in Medio Oriente segna la fine dell'era del petrolio. Con lo Stretto di Hormuz chiuso e gli Stati del Golfo sotto attacco, ogni Paese importatore di petrolio farà tutto il possibile per eliminare il petrolio dal proprio fabbisogno energetico, anche se l'Iran dovesse cedere e riaprire lo stretto domani stesso. La fiducia è stata infranta. Il danno è fatto⁶.

La Cina, leader mondiale nella produzione di veicoli elettrici, batterie, pannelli solari, turbine eoliche, reattori nucleari, motori elettrici, linee elettriche ad altissima tensione ecc., sostituirà rapidamente i paesi esportatori di petrolio come principale fornitore di sicurezza energetica a livello globale. Con il petrolio del Golfo che viene meno, la sicurezza energetica non si misura più in barili, ma in capacità di elettrificazione e, in questo scenario, la Cina diventa il partner inevitabile per ottenere tecnologia, componentistica, terre rare, materiali critici e standard tecnici. E in questa chiave che la Cina ha offerto anche alla "provincia ribelle" Taiwan una "riunificazione pacifica" all'insegna della sicurezza energetica⁷. Le esportazioni cinesi dei prodotti legati alle tecnologie per l'energia pulita sono in forte crescita. Grazie all'espansione della produzione nel principale polo manifatturiero mondiale, l'energia solare è stata riconosciuta dall'Agenzia Internazionale dell'Energia come quella che fornisce "l'elettricità più economica della storia" ed è ora accessibile in molti Paesi del Sud del mondo. Molti Paesi africani hanno importato grandi quantità di pannelli solari. I veicoli elettrici stanno iniziando a essere acquistati anche in luoghi dove nessuno aveva previsto una svolta nel settore dei veicoli elettrici lo scorso anno, e forse nemmeno in questo decennio.

I progressi della Cina nella tecnologia delle batterie - densità energetica, costi e tempi di ricarica - hanno spezzato il monopolio del petrolio nei trasporti (benzina per le auto, diesel per i camion, cherosene per il carburante degli aerei e "bunker" per le navi⁸). Questo mentre il petrolio non deteneva il monopolio dell'elettricità, perché ha potuto sempre essere generata in modo indiscriminato e ridondante: carbone, nucleare, idroelettrico, gas naturale, solare, eolico, geotermico, biocarburanti e anche petrolio. L'elettricità può essere generata da tutto ciò che brucia, da tutto ciò che scorre (acqua e vento), dalla scissione degli atomi o dalla cattura dell'energia del sole.

Tutti i problemi legati al possesso di un veicolo elettrico sono stati eliminati. I prezzi delle batterie sono crollati del 90% negli ultimi 15 anni. I modelli più recenti di BYD hanno un'autonomia di 1.000 km con tempi di ricarica di 5-10 minuti. NIO ha stazioni di sostituzione delle batterie in tutta la Cina. E per finire, i veicoli elettrici con oltre 500 cavalli - un tempo appannaggio delle auto sportive di lusso - sono ora comuni nelle berline e nei SUV di fascia media.

Analogamente, i costi dei pannelli solari sono diminuiti dell'85% negli ultimi 15 anni, grazie all'aumento dell'efficienza fotovoltaica e, soprattutto, all'automazione e all'ampliamento su larga scala della produzione da parte delle aziende solari cinesi. I pannelli solari (una relativamente "bassa tecnologia") possono diventare per la sicurezza energetica ciò che i droni oggi sono per la guerra.

Grazie soprattutto all'energia solare, le emissioni di CO2 della Cina hanno raggiunto il picco un paio di anni fa, ben prima dell'obiettivo fissato per il 2030. La Cina è sulla buona strada per diventare neutrale dal punto di vista delle emissioni di carbonio entro il 2040, 20 anni prima dell'obiettivo del 2060 (vedi qui).

Circa il 45% del petrolio mondiale (48 milioni di barili al giorno) viene raffinato in benzina per autovetture. Un altro 30% circa (32 milioni di barili al giorno) viene trasformato in gasolio per autocarri. Tutti questi barili saranno oggetto di un'intensa pressione sul mercato a causa dei progressi della Cina nel settore delle batterie, dei veicoli elettrici e dell'energia solare (con il supporto di energia eolica, nucleare, idroelettrica e della trasmissione di energia). Le iniziative globali per diversificare i trasporti e ridurre la dipendenza dal petrolio accentuano l'urgenza della situazione.

In Cina, i veicoli elettrici hanno già conquistato oltre il 50% delle vendite di auto nuove. La produzione cinese di veicoli elettrici è aumentata di oltre 10 volte negli ultimi 5 anni e di circa 50 volte negli ultimi 10 anni. L'adozione è stata inferiore in altri mercati, dove i governi non hanno mostrato sufficiente urgenza e sostegno alla transizione. Ciononostante, le esportazioni cinesi di veicoli elettrici sono aumentate di 15 volte negli ultimi 5 anni, raggiungendo le 343 mila unità nel 2025. La crescita accelererà sicuramente, dato che Stati Uniti, Israele e Iran dimostrano con quanta facilità il mercato petrolifero possa essere sconvolto.

Un veicolo elettrico è da 3 a 4 volte più efficiente dal punto di vista energetico rispetto a un'auto con motore a combustione interna, un congegno che soffre di dispersioni di calore, attrito e perdite dovute al funzionamento al minimo. I costi di produzione in Cina hanno dimezzato il prezzo dei veicoli elettrici rispetto alle auto con motore a combustione interna "equivalenti" vendute negli Stati Uniti e in Europa. Con i prezzi del petrolio che minacciano di raddoppiare rispetto ai 75 dollari al barile del periodo prebellico, i conti tornano da soli. I Paesi importatori di petrolio investiranno ora massicciamente per spezzare ulteriormente il monopolio del petrolio nel settore dei trasporti.

Grazie alla tecnologia cinese per veicoli elettrici e batterie, ai bassi costi di produzione e all'infinita varietà di modelli, l'adozione dei veicoli elettrici non comporta più svantaggi, ma anzi offre numerosi vantaggi: dai prezzi di acquisto più bassi ai minori costi operativi, da un'accelerazione nettamente superiore a sofisticate soluzioni software. La Cina sta inoltre promuovendo con decisione l'utilizzo dei veicoli elettrici nel settore del trasporto merci su strada, sia a corto che a lungo raggio.

Non più vincolati al petrolio, i trasporti possono attingere energia in modo indiscriminato. Qualsiasi cosa che bruci. Qualsiasi cosa che scorra. Si possono scindere gli atomi. Ma se si fanno bene i calcoli, la fonte di energia più economica, veloce e scalabile oggi è quella solare. Tutto ciò accelererà l'inversione del paradosso di Lucas⁹ da parte della Cina - un'anomalia economica durata decenni, in cui i capitali fluivano dai Paesi poveri a quelli ricchi - mentre le economie sviluppate registravano deficit commerciali e le economie in via di sviluppo stringevano la cinghia per concedere prestiti ai clienti più ricchi. Questa violazione delle leggi classiche dell'economia - secondo cui il capitale dovrebbe fluire dai ricchi ai poveri - viene ora corretta, dato che la Cina non solo è diventata ricca, ma anche

l'economia più ricca di sempre. Misurata correttamente, la produzione manifatturiera cinese è superiore a quella di Stati Uniti, Unione Europea, India, Giappone, Regno Unito e Russia messe insieme (vedi qui e qui).

Il paradosso di Lucas è una conseguenza inevitabile della storia. Negli ultimi secoli, le risorse più preziose del mondo – la massa continentale nordamericana (compresa Australia e Nuova Zelanda) – con qualsiasi mezzo, sono finite nelle mani dell'Impero anglosassone (prima gli inglesi, poi gli statunitensi). Allo stesso tempo, la Cina, storicamente la civiltà più produttiva del mondo (vedi qui), ha subito un imbarazzante declino durato un secolo (il "secolo dell'umiliazione" dopo le guerre dell'oppio).

La correzione di questa anomalia storica negli ultimi 40 anni ha trasformato nuovamente la Cina in un'economia in grado di generare enormi surplus, i cui veicoli elettrici, batterie, apparecchiature 5G, pannelli solari, aziende di ingegneria e costruzioni e svariati prodotti manifatturieri si riversano nel mondo come facevano secoli fa sete, porcellane e tè.

Mentre la Cina scambiava le sue eccedenze di merci con le eccedenze di beni dell'Impero anglosassone, i suoi partner commerciali sono ora altamente diversificati, con oltre la metà delle esportazioni verso i Paesi della Belt and Road Initiative, in gran parte costituiti da economie del Sud del mondo. La Belt and Road non è altro che una moderna rinascita dell'antico sistema tributario cinese, senza le reliquie degradanti come l'inchino.

Mentre l'"ordine internazionale basato sulle regole" degli Stati Uniti ha attratto beni e capitali da tutto il mondo, il "futuro condiviso per l'umanità" della Cina, al contrario, sta riversando beni e capitali in ogni angolo del pianeta. Il 2025 è stato un anno eccezionale per la Belt and Road Initiative, con accordi per 210 miliardi di dollari, quasi il doppio dei precedenti record.

Il mondo si trova ora a un bivio. L'impero statunitense è di nuovo impegnato in una guerra dalle giustificazioni assai discutibili. Questa guerra ha rivelato che il petrolio – un tempo la spezia per eccellenza dell'economia mondiale – è insicuro e inaffidabile, soggetto ai capricci di dittatori da operetta, spietati Stati religiosi e presidenti folli e inetti.

Sebbene per lo stretto di Hormuz sia probabile che emerga una soluzione a breve o medio termine, il petrolio come materia prima è destinato a scomparire nel lungo periodo.

Tecnologia, economie di scala e automazione sono pronte a rendere la Cina il più grande esportatore di energia al mondo, grazie ai veicoli elettrici, alle batterie e all'energia solare.

E il Sud del mondo è destinato a trarne il massimo vantaggio, poiché la Cina offre un'alternativa alla dipendenza dal petrolio, un ostacolo allo sviluppo e all'industrializzazione che dura da un secolo.

Alessandro Scassellati

1. La Cina è riuscita in una campagna settennale ad incrementare la propria produzione di petrolio, raggiungendo un livello record lo scorso anno grazie a intense trivellazioni in giacimenti ormai datati, al boom dell'industria offshore e alla nascente produzione di petrolio da scisto. Secondo gli esperti del settore, la produzione dovrebbe stabilizzarsi appena al di sotto del record dello scorso anno di 4,32 milioni di barili al giorno per un altro decennio. Questo livello è considerato dal settore come un "fattore di stabilizzazione" per la sicurezza nazionale, in quanto garantisce le esigenze fondamentali della produzione manifatturiera e

militare. Il piano di Pechino per il periodo 2026-2030 ha confermato tale visione, prevedendo il mantenimento della produzione a 4 milioni di barili al giorno. Ciò significa che la Cina rimarrà fortemente dipendente dalle importazioni, che lo scorso anno hanno raggiunto gli 11,55 milioni di barili al giorno, anche se la sua domanda di petrolio raggiungerà il picco a causa dell'elettrificazione della flotta di trasporti e del rallentamento della crescita economica. Tuttavia, per quanto riguarda la produzione di gas, la Cina continua a puntare alla crescita, con il piano 2026-2030 che prevede una crescita costante fino al 2030, sebbene non abbia fornito cifre precise. Il piano prevede inoltre di accelerare i "lavori preliminari" sul gasdotto Power of Siberia 2, che collega i giacimenti di gas russi con la Cina settentrionale attraverso la Mongolia.[↔]

2. In termini economici, lo Stretto di Hormuz punta verso est. Nel 2024, l'84% del petrolio greggio e del gas liquefatto che transitavano attraverso lo stretto era destinato ai mercati asiatici. Cina, India, Giappone e Corea del Sud insieme rappresentavano circa il 70% di tutti i flussi di greggio attraverso lo Stretto di Hormuz. È qui che le ripercussioni si fanno sentire in modo più immediato e intenso. Ma il blocco dello Stretto di Hormuz non implica solo la chiusura del rubinetto del petrolio e gas liquefatto mondiale. Sebbene il petrolio e il gas continuino a essere alla base della ricchezza della regione del Golfo, nell'ultimo decennio le sue compagnie energetiche si sono trasformate in giganti industriali altamente diversificati, fulcro di un vasto sistema di produzione e commercio che comprende impianti chimici, complessi per la produzione di fertilizzanti, rotte marittime e porti container. Questa trasformazione strutturale ha integrato il Golfo in modo molto profondo nell'economia globale, poiché i prodotti chimici provenienti dal Golfo alimentano ormai ogni cosa, dalle fabbriche in Cina alle aziende agricole in Sud America. Pertanto, le perturbazioni nella regione si ripercuotono a catena su industrie e sistemi alimentari in tutti i continenti. Probabilmente, saranno i Paesi del Sud del mondo quelli più colpiti dalla crisi dello Stretto di Hormuz, in un contesto di scarsità energetica ed alimentare. Con un po' di fortuna, la guerra non causerà una recessione, ma l'impennata dei prezzi dell'energia e del cibo farà aumentare il costo della vita. "Danni collaterali" di quello che inizialmente sembrava un tentativo militare da parte di Stati Uniti e Israele decisivo per provocare un immediato cambio di regime in Iran e distruggere le sue capacità militari e nucleari, e che invece si è trasformato in un conflitto prolungato con un esito geopolitico ben più ambiguo. L'iniziale previsione che gli attacchi e la morte dell'Ayatollah Ali Khamenei potessero innescare un cambio di regime si è rivelata un errore di valutazione, poiché ciò non si è concretizzato a Teheran: l'Iran ha risposto con attacchi su vasta scala nella regione, senza che vi siano state dichiarazioni da parte iraniana in merito all'intenzione di porre fine al proprio programma missilistico o nucleare. Inoltre, continua a esportare milioni di barili di petrolio, mentre il traffico marittimo è paralizzato, consentendo il passaggio solo alle navi cinesi o condizionando i flussi a transazioni esclusivamente in yuan, trasformando la crisi di Hormuz in un campo di battaglia economico. Pertanto, contrariamente a quanto molti credono, la Cina sembra trarre profitto economico e militare dalla crisi di Hormuz, mentre la crisi continua ad aggravarsi nei Paesi occidentali.[↔]
3. È importante comprendere che la relazione tra Cina e Iran non è mai stata guidata principalmente dall'ideologia. Si è invece sviluppata attraverso una cooperazione economica e militare incentrata in gran parte sul commercio di energia e sulle capacità missilistiche. Nel 2021, Xi Jinping ha firmato un partenariato strategico venticinquennale che impegnava la Cina a investire 400 miliardi di dollari in Iran a condizione che l'Iran garantisse il flusso di petrolio in qualsiasi circostanza, importando oltre 500 milioni di barili di petrolio entro il 2025. Nello stesso anno, fonti ufficiali iraniane hanno affermato di aver concluso un accordo con Pechino per l'importazione di missili supersonici CM-302, in grado di colpire le portaerei statunitensi, poiché si presume che siano capaci di volare al di fuori dei radar. I recenti sviluppi durante la crisi di Hormuz sembrano rafforzare questo rapporto. Secondo alcune fonti, funzionari cinesi e iraniani si sono rapidamente impegnati in colloqui volti a garantire il flusso continuo di forniture di petrolio verso il mercato cinese e a finanziare la risposta militare dell'Iran. Alcune fonti suggeriscono che la Cina abbia fornito all'Iran droni d'attacco e informazioni di intelligence militare per mantenere "in piedi" la loro "amicizia". Tuttavia, la Cina ha chiaramente adottato una posizione diplomatica che la tiene al di fuori di qualsiasi dimensione militare. Tale assenza è stata interpretata da alcuni analisti come la prova che la Cina non possiede una potenza militare sufficiente a controbilanciare gli eventi che colpiscono i suoi alleati nel mondo. Questa interpretazione riflette un'errata comprensione della strategia geopolitica a lungo termine della Cina: rafforzare la propria posizione mentre si lascia che i rivali occidentali si logorino. Il fatto è che, come

riassume Aaron Glasserman, analista dell'Università della Pennsylvania: "L'Iran ha bisogno della Cina, ma la Cina non ha bisogno dell'Iran". Un cambio di regime a Teheran non rappresenterebbe un serio problema per Pechino. I due Paesi condividono una comune opposizione all'agenda globale statunitense, ma le loro relazioni bilaterali fino ad ora si sono basate su presupposti pragmatici piuttosto che ideologici. Il ruolo dell'Iran come fornitore di energia è stato significativo, coprendo circa il 13% delle importazioni di petrolio della Cina. La Cina ha acquistato petrolio e gas iraniani a prezzi scontati, risparmiando miliardi di dollari sulla sua spesa annuale per le importazioni di carburante. Tuttavia, una chiusura a breve termine dello Stretto di Hormuz, attraverso il quale transita circa la metà del petrolio importato dalla Cina e il 30% del suo gas naturale importato, è gestibile per Pechino.[↔]

4. La produzione di veicoli a energia alternativa in Cina ha superato i 16 milioni di unità e il numero di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici ha superato i 20 milioni. La ritirata delle case automobilistiche occidentali dall'elettrico rischia di condannarle all'irrelevanza. Stellantis, il gruppo proprietario di Peugeot, Vauxhall e Fiat, ha dichiarato una perdita di 22 miliardi di euro a febbraio, mentre Volkswagen, il più grande produttore automobilistico europeo, che possiede Audi, Porsche e Škoda, ha effettuato una mossa simile lo scorso anno. I due gruppi controllano oltre il 40% del mercato automobilistico europeo. Negli Stati Uniti, dove sono state erette barriere commerciali del 100% per bloccare l'ondata di veicoli elettrici cinesi, Ford ha subito una perdita di 19,5 miliardi di dollari, abbandonando diversi modelli elettrici futuri e un progetto nel settore delle batterie. I produttori europei attribuiscono la colpa di questa ritirata alla debole domanda dei consumatori. La tesi è che gli alti costi e l'infrastruttura di ricarica inadeguata abbiano rallentato le vendite di veicoli elettrici, che lo scorso anno hanno rappresentato solo un quinto delle nuove auto vendute in Europa. Le case automobilistiche occidentali stanno commettendo un grande errore strategico, abbandonando i veicoli elettrici e concentrandosi nuovamente sui motori a combustione proprio mentre i prezzi del petrolio sono di nuovo alle stelle. Gli esperti affermano che il futuro del settore - e quello di decine di milioni di posti di lavoro - potrebbe essere a rischio. E la minaccia proviene dalla Cina. Le auto elettriche economiche e ben costruite di marchi come BYD e Leapmotor stanno trovando acquirenti in tutta Europa. Nel 2025, BYD ha superato Tesla diventando il più grande venditore di veicoli elettrici al mondo. I marchi cinesi stanno rapidamente conquistando quote di mercato un tempo dominate da aziende come Volkswagen, Ford, Peugeot e Renault. Negli Stati Uniti, la battuta d'arresto è stata ancora più drastica. Donald Trump ha di fatto vanificato il programma di elettrificazione del paese, cancellando gli incentivi fiscali per i consumatori e smantellando le norme sulle emissioni di scarico, che definisce una truffa. La guerra in Iran fa apparire ancora più miope la ritirata dell'Occidente verso i veicoli elettrici. L'impennata dei prezzi del petrolio ha già stimolato un rinnovato interesse per le auto elettriche, dopo che i prezzi di benzina e diesel sono schizzati alle stelle in tutta Europa. Il concessionario automobilistico tedesco MeinAuto ha dichiarato che il traffico online relativo ai veicoli elettrici è aumentato del 40% dallo scoppio della guerra.[↔]
5. La Cina rappresenta circa il 31-40% degli investimenti globali in energia pulita. Nel 2024, produceva circa l'80% dei moduli fotovoltaici e delle celle per batterie a livello mondiale, e il 70% dei veicoli elettrici. La capacità produttiva del solare è di 1.200 GW, con il raggiungimento degli obiettivi del 2030 con sei anni di anticipo. Quella da energia eolica è di 640 GW. Inoltre, la Cina collega annualmente alla rete circa 80 GW di nuova energia eolica. Infine, la componente idroelettrica è di 442 GW. Nell'ambito del 15° Piano quinquennale (2026-2030) per lo sviluppo economico e sociale nazionale recentemente adottato, la Cina sta spostando l'attenzione dai "megawatt" ai "megasistemi" per creare un sistema energetico elettrificato e decentralizzato, intrinsecamente meno vulnerabile agli attacchi alle grandi infrastrutture di distribuzione. Ciò richiede di reinventare l'intera architettura elettrica: sistemi di riscaldamento avanzati per elettrificare l'industria pesante, reti intelligenti basate sull'intelligenza artificiale per bilanciare domanda e offerta, sistemi di accumulo di energia a lungo termine per stabilizzare la produzione da fonti rinnovabili e tecnologie di rimozione del carbonio per compensare le emissioni residue. Ingenti investimenti vengono dirottati verso reti intelligenti e linee ad altissima tensione (UHV) per collegare le remote basi solari/eoliche occidentali alle città orientali. Inoltre, la capacità di accumulo a batteria è aumentata del 69% all'inizio del 2025 per contribuire a gestire la variabilità dell'energia solare ed eolica. Infine, le nuove priorità includono l'idrogeno verde, la fusione nucleare e i carburanti sostenibili per l'aviazione. Mentre le energie rinnovabili sono in forte espansione, la Cina continua a consentire la costruzione di nuove centrali a carbone per

garantire la “sicurezza energetica” e la stabilità della rete. Nonostante gli obiettivi di decarbonizzazione, la Cina detiene le più grandi riserve di carbone al mondo. In caso di blocco delle forniture marittime di idrocarburi, Pechino può attivare una produzione interna massiccia per garantire la continuità industriale. Ma la quota di produzione di energia da carbone è diminuita costantemente, passando da quasi l’80% a metà degli anni 2000 a circa il 70% a metà degli anni 2010, e ulteriormente al 54,8% nel 2024. Questo calo relativo sta accelerando. Nel 2024, la produzione di elettricità da fonti pulite è aumentata del 15,4% su base annua. Nonostante la rapida crescita della domanda di elettricità (6,8% rispetto al 2023), l’elettricità da fonti pulite ha soddisfatto quasi tutta (84,2%) la domanda aggiuntiva. Anche con ipotesi prudenti, la produzione di energia da carbone in Cina potrebbe presto raggiungere il picco ed entrare in una fase di declino strutturale. Se l’elettricità pulita – che comprende idroelettrico, solare eolico e nucleare – mantenesse il suo tasso di crescita medio annuo dal 2021 al 2024, mentre l’energia solare si espandesse a un ritmo moderato del 25% annuo, l’elettricità pulita sarebbe in grado di soddisfare anche un’elevata crescita della domanda del 6,5% annuo entro il 2030. L’analisi di Ember indica che, se non fosse per le condizioni meteorologiche anomale del 2024, la produzione di energia pulita avrebbe già soddisfatto il 97% della crescita della domanda in quell’anno.[↔]

6. La chiusura di fatto dello Stretto di Hormuz non è semplicemente un altro shock petrolifero. Si tratta di una rottura strutturale nel sistema energetico globale, probabilmente la più grave della storia moderna. Il direttore generale dell’Agenzia Internazionale dell’Energia Fatih Birol l’ha definita “la più grande sfida alla sicurezza energetica globale della storia”, peggiore di tutti gli shock petroliferi degli anni ’70 messi insieme. Il riferimento è al 1973, quando diversi produttori di petrolio arabi imposero un embargo agli Stati Uniti e ad altri stati occidentali in risposta al loro sostegno a Israele. I prezzi quadruplicarono in pochi mesi, contribuendo a provocare recessione, inflazione e la persistente convinzione che il Medio Oriente possedesse un’arma petrolifera in grado di mettere in ginocchio l’economia globale. Birol ha avvertito che il ripristino dei flussi normali potrebbe richiedere sei mesi o più. Questa valutazione riflette una semplice realtà: quando un punto strategico che trasporta circa un quinto del petrolio mondiale e circa un quinto del GNL globale viene interrotto, le conseguenze sono sistemiche, non cicliche.[↔]
7. Taiwan, che riceveva un terzo del suo GNL dal Qatar e non si approvvigiona di energia dalla Cina, ha dichiarato di essersi assicurata forniture alternative per i prossimi mesi, anche dagli Stati Uniti, il principale sostenitore internazionale dell’isola.[↔]
8. Nel settore marittimo, il termine “bunker” si riferisce al carburante e agli oli lubrificanti utilizzati per alimentare i motori e i macchinari di una nave. Il processo di rifornimento di una nave è noto come bunkering.[↔]
9. Il paradosso di Lucas è l’osservazione economica secondo cui il capitale non fluisce dai Paesi ricchi ai Paesi in via di sviluppo, nonostante questi ultimi abbiano una minore dotazione di capitale per lavoratore e, teoricamente, rendimenti potenziali molto più alti. Secondo la teoria neoclassica standard, il capitale dovrebbe spostarsi dove è scarso per sfruttare i rendimenti marginali elevati, ma i dati reali mostrano una dinamica opposta o molto più lenta del previsto. Nell’articolo originale del 1990 intitolato “Why doesn’t Capital Flow from Rich to Poor Countries?”, Robert Lucas ha individuato diversi fattori che impediscono questo flusso: 1. differenze tecnologiche: la produttività nei paesi poveri è inferiore a causa di tecnologie meno avanzate, rendendo l’investimento meno redditizio di quanto sembri; 2. capitale umano: la mancanza di istruzione e competenze specializzate riduce l’efficacia del capitale fisico investito; 3. rischio politico e istituzionale: l’instabilità dei governi, la corruzione e la debolezza dei diritti di proprietà scoraggiano gli investitori stranieri; 4. imperfezioni dei mercati dei capitali: asimmetrie informative e costi di transazione elevati limitano l’accesso ai finanziamenti internazionali.[↔]