



Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale

in Lingue e istituzioni economiche

e giuridiche dell'Asia e dell'Africa Mediterranea

(ordinamento ex D.M. 270/2004)

Tesi di Laurea

Progressi della Belt and Road Initiative in Europa. Case study: il porto di Trieste.

Relatore

Ch. Prof. Guido Samarani

Correlatrice

Ch.ma Prof.ssa Laura De Giorgi

Laureanda

Arianna Suppani

Matricola 847997

Anno Accademico

2018 / 2019

前言

一带一路的欧洲起点：的里雅斯特港口。

2013年9月习近平总书记宣布“一带一路”计划。所谓的“带”指的是《丝绸之路经济带》，而“路”指的是《21世纪海上丝绸之路》，这一计划代表了世界上最大的经济计划和贸易计划。

从那个时候开始，中国为了使更多国家具有发达的基础设施，在国外进行了大量的投资。首先中国的目标是加强比邻国家的关系：建设铁路、公路、港口、管道运输、飞机场等等，如此做法能让中国和外界的资源能更方便的运输资源以及进出口贸易。

宣布一带一路的六年以后，中国已经签了很多合作协议。截止至目前为止，已有143个国家和中国进行着密切来往。

本文的第一部分旨在要了解中国一带一路的性格。首先应该解析一带一路的背景：名字的特点、时程、特点、无痛发展和目标。成立那些问题以后，理解中国的方向应该是更容易了。了解一带一路的总性格是本论文的基础因为表示中国具体全球化的过程。

第二部分介绍中国对未来的展望，在中共中央一带一路的方针指导下：中国已经具备非常巨大的综合国力，而这也成为了促进中国经济社会发展，改善民生的重要力量。为了实现这个计划，中国为国有企业的发展给予了非常多的发展条件，这样做法的优势和劣势都有哪些呢？国有企业是中国特色社会主义的重要物质基础和政治基础，是中国共产党执政的重要支柱和依靠力量。新中国成立以来特别是改革开放以来，国有企业发展取得巨大成就。国有企业进入世界500强的企业有115家，剧世界第二，其中81家是国有企业。但是，现在一些企

业包括很多问题和挑战。为加强国有企业反复，它们需要促进领导人员廉洁从业，规范决策行为，提高决策水平。按照中央的规定凡属大决策，重要人事任免，重大项目安排和大额度资金运作(简单称为三重一大)。

第三部分旨在要了解中国在欧洲的投资。近些年来，中国围绕欧洲的交通设备做出了大量的投资。为了推进投资，中国创制有很多银行和资金。最重要是亚洲基础设施投资银和丝路基金。在英国、德国、法国、捷克共和国、匈牙利、意大利、希腊、西班牙、葡萄牙等一些地方它们两收购了基础设施。这些投资的意义在哪里？他的目的是什么？这个部分的目标是了解而回答那些问题。文论的目标是发现而分析中国的在欧洲基础设施的策略能提高欧洲国家的力量或者失败竞争力。尤其是巴尔干的情况比较透明因为那些国家代表国际势力博弈的焦点：即使它们的现代化率比欧洲的低，但是巴尔干的潜能很高因为地理地位和自然资源有竞争力。

第四部关于意大利:的里塔斯特的港口。2019 年年初，中国国家主席习近平到访意大利，这一事件对于“一带一路”建设有着深刻的意义，与此同时，意大利港口的里雅斯特将与一家中国国有企业签署协议，11.3 亿美元投资将用于提升港口的吞吐能力和运输效率，作为“一带一路”计划的欧洲起点，的里雅斯特和中国企业的这一合作可谓是有着划时代的意义。因此，本文的第四个部分将重点介绍的里雅斯特港口的情况，特点，历史以及其作为“一带一路”港口的战略意义。

总地来说，在世界上一带一路的印象已经非常大了。在这个计划下，中国和意大利的关系很密切，两国交流历史悠久绵长，它们两的合作机会还很多。为了认为中国投资在的里雅斯特港口是否好处，先

很重要是了解欧洲对一带一路的政治和经济地位是哪一个，其次明白这种合作有利有弊，终于了解的里雅斯特港准备好欢饮中国投资。

Introduzione

“Il viaggio più affascinante è un ritorno, come l’odissea, e i luoghi del percorso consueto, i microcosmi quotidiani attraversati da tanti anni, sono una sfida ulissiaca. “Perché cavalcate per queste terre?” chiede nella famosa ballata di Rilke l’alfiere al marchese che procede al suo fianco. “Per ritornare” risponde l’altro” (Claudio Magris).

Negli ultimi anni ho avuto modo di entrare in contatto in modo significativo con la cultura cinese, di viaggiare, sperimentare ed immergermi in un profondo ed autentico dialogo con essa. Ogni esperienza lontana da casa mi ha però riportato sempre da dove ero ripartita: la mia città natale, Trieste. La ricchezza di ogni mio viaggio era anche quella di ritornare in una città per cui il mio legame era rimasto sempre immutato. L’amore per Trieste, luogo che mi ha visto crescere, da sempre crocevia di culture ed incontri, assieme alla forte attrazione per la Cina, luogo che mi ha fatto crescere, rappresentano senza dubbio il punto di partenza del mio lavoro.

L’elaborato si concentra sull’iniziativa ideata e portata avanti dal governo cinese che prende il nome di 一带一路 *Yīdài yīlù* (tradotto “una cintura, una via”), il più grande progetto infrastrutturale mai pensato dall’uomo che punta a ridisegnare i confini economici e politici attraverso l’implementazione di una rete di infrastrutture che renda gli scambi più rapidi e funzionali. Dopo sei anni dal lancio di questo progetto, la geopolitica mondiale ha vissuto significativi cambiamenti che verranno proposti in questo lavoro, con particolare attenzione al territorio europeo. La Belt and Road Initiative sta infatti generando nuove sfide nel campo del commercio, delle infrastrutture, delle industrie e influenzando la governance globale, mettendo allo stesso tempo in discussione le relazioni internazionali e il nuovo ordine globale, influenzando sulla gerarchia generale.

Il primo capitolo di questo lavoro fornisce un quadro generale della Belt and Road Initiative come presentata dal Partito Comunista cinese, partendo

dall'impronta culturale ed etimologica del nome scelto, identificando in seguito le caratteristiche e gli obiettivi che meglio la rappresentano.

Per avvicinarsi alla realtà cinese e comprenderla nella sua complessità, il lavoro si concentra nel secondo capitolo sul ruolo delle imprese di stato cinesi, che chiamate State Owned-Enterprises SOEs (国有企业 *guóyǒu qǐyè*), fungono da protagoniste della Belt and Road Initiative. Esse si distinguono dai modelli occidentali in quanto sono caratterizzate da uno stretto rapporto con il Partito centrale. Il sistema cinese infatti opera in maniera unitaria coordinando aziende, banche e sistema finanziario; le decisioni rilevanti che un'impresa statale deve affrontare vengono infatti regolate da un sistema definito TCOI Policy, che ha l'obiettivo di collettivizzare le scelte e le valutazioni a riguardo. La finalità dell'approfondimento di questo sistema politico ed economico risulta necessaria in quanto cooperare con la Cina vuol dire quindi anche conoscerne le caratteristiche fondamentali. Data l'importanza delle SOEs nelle politiche della leadership attuale, per capire il possibile futuro andamento e orientamento dell'economia cinese, è necessario comprendere la propensione delle politiche che il presidente Xi Jinping intende intraprendere.

Il terzo capitolo si focalizza sui progressi della Belt and Road Initiative in Europa, approfondendo le relazioni bilaterali con i paesi più coinvolti e gli investimenti cinesi concepiti nelle infrastrutture ed aziende ritenute strategiche. Viene proposta un'analisi degli del flusso degli investimenti cinesi degli ultimi anni per motivarne l'andamento disomogeneo nel tempo che registra un declino proprio negli ultimi anni. Viene inoltre fornita una breve panoramica delle misure e regolamentazioni intraprese dalla comunità Europea per proteggere i settori ritenuti strategici nei confronti dell'interesse cinese sempre più crescente.

Il quarto ed ultimo capitolo si concentra sul recente accordo firmato a marzo 2019 tra la SOE cinese China Communications Construction Company e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone, per la promozione della cooperazione commerciale tra i due paesi.

Per apprendere i possibili effetti degli investimenti cinesi sul piano infrastrutturale, viene analizzata la situazione del sistema portuale della città di Trieste e di come esso interagisca con il sistema della connettività mondiale.

Lo scopo di questo lavoro è finalizzato ad identificare la linea d'azione cinese nel contesto della Belt and Road Initiative, con particolare attenzione all'Europa, per possedere una percezione e conoscenza critica di quello che sta succedendo.

前言.....	2
Introduzione.....	5

Capitolo I: Belt and Road Initiative

1. Nome.....	10
2. Lancio del progetto.....	11
3. Caratteristiche.....	13
4. Realizzazione e i cinque pilastri del progetto 五通发展.....	18
5. Obiettivi.....	26

Capitolo II: State-Owned Enterprises

1. Premessa.....	34
2. Storia e Riforme.....	35
3. Suddivisione.....	40
4. Settori industriali di interesse.....	41
5. SASAC.....	43
6. Processo decisionale e TCOI policy.....	46
7. SOEs nell'economia attuale.....	48
8. SOEs verso l'internalizzazione.....	52
9. SOEs in Europa.....	53

Capitolo III: Belt and Road Initiative in Europa

1. Premessa.....	56
2. Europa Centrale e '16+1 Format'.....	62
2.1 Balcani: Grecia, Repubblica di Serbia, Montenegro, Repubblica di Albania, Bosnia ed Erzegovina, Croazia, Repubblica di Macedonia del Nord.....	65
2.2 Europa Centrale ed Orientale: Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia.....	79

3. Europa occidentale e mediterranea: Paesi Bassi, Francia, Portogallo, Spagna, Regno Unito, Germania.....	85
4. Golden Power.....	97

Capitolo IV Case study: porto di Trieste

1. Premessa.....	103
2. Memorandum of Understanding del 23 marzo 2019.....	104
3. Porto di Trieste	
3.1 Storia.....	105
3.2 Caratteristiche.....	108
3.3 Porto franco.....	112
3.4 Cooperazione con la Cina.....	116
4. Connettività: il futuro della portualità.....	123
Conclusioni.....	128
Bibliografia.....	130
Documenti governativi e discorsi ufficiali.....	133
Sitografia.....	134

CAPITOLO I: Belt and Road Initiative

1. Nome

L'iniziativa ideata e portata avanti dal governo cinese che prende il nome di 一带一路 *Yīdài yīlù* (tradotto "una cintura, una via"), è il più grande progetto infrastrutturale mai pensato dall'uomo che punta a ridisegnare i confini economici e politici attraverso l'implementazione di una rete di infrastrutture che renda gli scambi più rapidi e funzionali.

Per comprendere meglio la natura di questo progetto, conviene partire dal nome: il carattere 带 *dài* sta per 丝绸之路经济带 *Sīchóu zhī lù jīngjì dài* ("Cintura Economica della Via della Seta") e va ad indicare la rete di infrastrutture che, passando via terra, collega la Cina con molti paesi asiatici e occidentali; 路 *lù* è l'abbreviazione di 21世纪海上丝绸之路 *21 Shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù* ("Via Marittima della Seta del Ventunesimo Secolo",) la quale comprende invece le rotte marittime che connettono l'Asia con altri continenti.

Dagli inizi ad oggi, il nome ufficiale del progetto subì diversi cambiamenti, per questa ragione rinvenire una traduzione chiara e definitiva non è possibile. Fino a metà del 2016, la traduzione più diffusa è stata 'One Belt, One Road (Obor)', in seguito 'New Silk Road'. Oggi, quella ufficiale¹ è 'Belt and Road Initiative' (BRI 一带一路倡议 *yīdài yīlù chàngyi*)², che verrà impiegata in questo lavoro.

¹ Definizione ufficiale proposta dal sito cinese della Belt and Road Initiative, in:

<https://www.yidaiyilu.gov.cn/ldzd/dejgfld/wd/86480.htm>

² SELVATICI, *La Cina e la Nuova Via della Seta. Progetto per un'invasione globale*, Rubbettino Editore, Catanzaro, 2018, pag. 3.

2. Lancio del progetto

Il progetto venne annunciato per la prima volta dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013 in occasione di due visite di stato.

Il primo discorso³ risale al 7 settembre 2013 durante una visita tenutasi all'università di Astana in Kazakistan: partì da un *excursus* storico sulla cooperazione tra Cina e Kazakistan iniziata 2100 anni fa lungo la Via della Seta che collegava l'Occidente all'Oriente: *“Su questa via, la storia ci ha insegnato l'importanza della fiducia, uguaglianza, benefici reciproci, inclusione, cooperazione, e come nazioni diverse tra loro, con culture e credi diversi possano beneficiare di una pace e sviluppo condivisi”*. Il discorso rappresenta il punto di partenza dal quale la Cina basò la cooperazione pacifica tra Asia e Occidente nei secoli precedenti.

La relazione a cui punta il Presidente cinese è di tipo economico, la quale permetta la creazione di scambi commerciali più accessibili tra i paesi. Per avvicinare economicamente i paesi dell'Eurasia venne individuata una modalità innovativa: una collaborazione che abbia alla base fiducia profonda ed un ampio margine di sviluppo, andando a creare unitariamente *“una cintura economica della via della seta”* (丝绸之路经济带 *Sīchóu zhī lù jīngjì dài*).

Qualche settimana dopo il lancio della cintura economica, venne introdotta in Indonesia la cosiddetta *“Via della Seta Marittima”*. Il discorso di Xi Jinping⁴ partì sempre da una prospettiva storica e culturale sulla relazione dei due paesi coinvolti. L'inizio degli scambi tra i due paesi avvenne 2000 anni fa, durante la dinastia Han della Cina quando la gente dei due paesi superò i rispettivi confini.

³ Il discorso completo in lingua cinese è reperibile al sito:

http://www.xinhuanet.com/politics/2013-09/08/c_117273079.htm

⁴ Il discorso completo in lingua cinese è reperibile al sito:

http://www.xinhuanet.com/world/2013-10/03/c_117591652.htm.

Il discorso del presidente si focalizzò sul mare, ricordando come per centinaia di anni esso non sia stato ostacolo per gli scambi tra i due popoli, ma anzi sia diventato un collegamento amichevole. Il mare è anche il collante strategico della relazione recente tra i due paesi: nel 1990 stabilirono relazioni diplomatiche e nel 2005 fondarono un partenariato strategico, entrando in un nuovo periodo di sviluppo. Il presidente cinese ricordò come l'associazione ASEAN⁵, di cui fanno parte i due paesi, abbia portato grandi benefici per lo sviluppo delle singole nazioni e di tutto il territorio coinvolto. Il sud-est asiatico fu importante per lo sviluppo della "Via della Seta Marittima" fin dai tempi antichi: la Repubblica Cinese è disposta a rafforzare la cooperazione marittima tra i paesi dell'ASEAN, istituendo un fondo di cooperazione marittima con essi, finanziati dalla Cina stessa e creando un buon partenariato che sia il fondamento della Via della Seta passante per il mare del XXI secolo.

Nei primi due discorsi sopracitati, vi è una chiara impronta culturale che la Cina vuole dare al progetto. Il costante richiamo all'antica Via della seta, il riferimento a personalità di spicco nella storia cinese come Zhang Qian⁶, funzionario cinese che sotto ordine dell'imperatore viaggiò verso Occidente aprendo nuove rotte; Marco Polo, noto esploratore italiano del XIII secolo che si inoltrò in viaggi che lo portarono in Cina; Zhang He, navigatore e diplomatico cinese durante il XIV e XV secolo, che con i suoi viaggi e spedizioni esplorò i territori dell'Africa, del Mar Rosso, Corea, Indocina, India, etc. Questi personaggi sono tutti esempi di ambasciatori che ricoprirono un ruolo cruciale nella storia non come conquistatori attraverso guerre e armi, ma invece come emissari

⁵ La sigla ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) si riferisce all'organizzazione costituita nel 1967 creata allo scopo di contribuire allo sviluppo economico, sociale e culturale dei paesi del Sud-est asiatico composta da Filippine, Indonesia, Malaysia, Singapore, Thailandia, Brunei, Vietnam, Myanmar, Laos e Cambogia.

⁶ Zhang Qian fu un funzionario cinese durante la dinastia Han, che sotto ordine dell'imperatore Wu, esplorò i territori a occidente della Cina tra il 138 e il 126 a. C., fino ad arrivare in Iran.

pacifici. E generazioni dopo generazioni, i viaggiatori lungo le vie della seta costruirono un ponte di pace e cooperazione tra oriente ed occidente: in questo contesto si inserisce il presidente Xi, che si propone come nuovo ambasciatore per la continuazione di questo sviluppo in chiave moderna.

Ponendo delle solide radici culturali al progetto e evidenziando il ricordo degli elementi storici che la Cina condivide con il resto del mondo, la Belt and Road Initiative punta a consolidare un consenso che sia forte e lungo nel tempo, conferendo contemporaneamente connotazioni multilaterali alle iniziative di politica estera promosse dalla Cina. Alla base di questa strategia, risulta evidente il tentativo della Cina di strumentalizzare la cultura e la storia con lo scopo di legittimare un progetto strategico a dimensione mondiale.

3. Caratteristiche

Trovare una definizione ufficiale ed esaustiva della Belt and Road non è possibile data la sua complessità. Definirla come *“Chinese Marshall Plan, a state-backed campaign for global dominance, a stimulus package for a slowing economy, and a massive marketing campaign for something that was already happening- Chinese investment around the world”*⁷, o *“[...] an ambitious project that focuses on improving connectivity and cooperation among multiple countries spread across the countries of Asia, Africa and Europe. Dubbed as the “Project of the Century” by the Chinese*

⁷ KUO, KOMMENDA, *What is China’s Belt and Road Initiative?*, The Guardian 2018, in: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>

*authorities, OBOR spans about 78 countries*⁸, può dare una prima panoramica per la comprensione del progetto.

Per comprendere appieno la natura e l'unicità della Belt and Road è opportuno mettere in evidenza le caratteristiche che meglio la rappresentano.

Innanzitutto, è un progetto globale in quanto la sua area geografica di interesse è molto estesa. Il numero dei paesi partecipanti che aderirono a forme di cooperazione sotto il nome di Belt and Road è in continuo aumento. Attualmente il numero ufficiale dei paesi aderenti è stimato a 143⁹.

Regione	Paesi
Asia	Cina, Cambogia, Mongolia, Brunei, Indonesia, Laos, Vietnam, Malaysia, Myanmar, Filippine, Singapore, Tailandia, Timor-Leste, Libano, Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, Maldive, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, Kazakistan, Kirgizstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Oman, Bahrain, Yemen, Giordania, Emirati Arabi Uniti, Israele, Iran, Iraq, Kuwait, Libano, Qatar, Palestina, Arabia Saudita, Siria, Maldive, Corea del Sud
Africa	Egitto, Tunisia, Libia, Mali, Guinea Equatoriale, Liberia, Tonga, Togo, Gambia, Uganda, Capo Verde, Burundi, Tanzania, Zimbabwe, Congo, Chad, Nigeria, Kenya, Angola, Namibia, Babon, Mozambico, Zambia, Ghana, Seychelles, Sud Sudan, Camerun, Sierra Leone, Costa D'Avorio, Algeria, Djibouti, Mauritania, Guinea, Somalia, Rwana, Senegal, Madagascar, Marocco, Etiopia, Sudan, Sud Africa
Europa	Albania, Armenia, Austria, Azerbaijan, Bielorussia, Bosnia Erzegovina, Bulgaria, Cipro, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Macedonia, Georgia, Grecia, Italia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Macedonia, Malta,

⁸ INVESTOPEDIA, *One Belt One Road*, 2019

<https://www.investopedia.com/terms/o/one-belt-one-road-obor.asp>

⁹ I dati vengono forniti dal sito ufficiale della Belt and Road Initiative, in:

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn> L'ultimo aggiornamento risale al 3/09.

	Moldavia, Montenegro, Polonia, Portogallo, Romania, Russia, Serbia, Slovacchia, Slovenia, Turchia, Ucraina
America	Cile, Cuba, Ecuador, El Salvador, Jamaica, Perù, Repubblica Domenicana, Suriname, Grenada, Venezuela, Costa Rica, Uruguay, Domicca, Guyana, Bolivia, Antigua e Barbuda, Trinidad e Tobago, Panama
Oceania	Micronesia, Fiji, Barbados, Vanuatu, Cook Island, Samoa, Niue, Papua Nuova Guinea, Nuova Zelanda

Attraverso la collaborazione di questi paesi, l'obiettivo della Cina è quello di collegare l'Asia con Europa ed Africa creando dove mancano e potenziando dove è necessario dei "corridoi economici".

I dati ufficiali¹⁰ ne delineano sei e vengono elencati in seguito.

- *New Eurasian land Bridge Economic Corridor (NELB)*. Partendo dalla città di Xi'An, attraversa Kazakistan, Russia, Bielorussia, Polonia arrivando in Germania nel porto fluviale più importante d'Europa per volumi di merci¹¹ Duisburg.
- *China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC)*. È un corridoio che ha come obiettivo quello di rafforzare la cooperazione tra Cina, Mongolia e Russia attraverso le infrastrutture.
- *China-Central Asia-Western Asia Economic Corridor (CCWAEC)*. Partendo dalla regione cinese dello Xinjiang, attraversa l'Asia centrale e la penisola araba, arrivando in Turchia.
- *China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)*. Attraverso reti stradali, ferroviarie e collegamenti aerei, questo corridoio punta a

¹⁰ I dati vengono forniti dal sito ufficiale della Belt and Road Initiative, in:

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/88408.htm>

¹¹TRAIL, Portale nazionale delle infrastrutture di trasporto e logistica del sistema camerale, in:

http://www.trail.unioncamere.it/scheda_infrastruttura_dettaglio.asp?id=1887

collegare il sud della Cina con Singapore, passando per paesi in via di sviluppo come Myanmar, Laos, Thailandia, Cambogia e Vietnam.

- *China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)*. Dalla regione dello Xinjiang, la linea intende collegare la Cina con il porto pakistano Gwadar. Il Pakistan risulta essere uno dei maggiori beneficiari della BRI a causa della sua posizione e natura strategica. Si stima infatti che la cifra stanziata per le infrastrutture pakistane arrivino sino a 55 miliardi di dollari¹², espandendo il porto di Gwadar, realizzando gasdotti, centrali elettriche, reti autostradali, fibre ottiche e zone economiche speciali.
- *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIMEC)*. Esso consente di collegare il sud della Cina con l'India.

Ai corridoi economici si affianca la linea marittima chiamata "Via Marittima della Seta del Ventunesimo Secolo". Quest'importante via si sviluppa dalla costa della Repubblica Popolare all'Europa e solcando il Mar Cinese Meridionale, lo Stretto di Malacca, l'Oceano Indiano, lo Stretto di Bab al-Mandab e il Canale di Suez, entra nel Mediterraneo. Ma un approdo finale non è stato ancora definito tra i documenti ufficiali. Giorgio Cuscito, studioso di geopolitica cinese, sostiene che la Cina nel realizzare la via marittima otterrebbe un duplice vantaggio: "Primo, la Cina vuole espandere il proprio spazio marittimo strategico ben oltre la sua periferia, raggiungendo persino la sponda occidentale dell'Oceano Atlantico"; in secondo luogo, "la BRI non rappresenta un percorso definito ma un'iniziativa flessibile, che muta in base all'interesse nazionale cinese"¹³. Sviluppare i corridoi marittimi infatti risulta un passaggio chiave per la Cina perché può essere il mezzo per divenire una potenza marittima ancora più affermata.

¹² FINANCIAL TIMES, *China's money is a mixed blessing for Pakistan*, 2017, in:

<https://www.ft.com/content/543a4fb6-29ae-11e7-bc4b-5528796fe35c>

¹³ CUSCITO, *La Via della Seta Marittima ha grandi ambizioni e ostacoli. Gerarchia delle onde*, in *Limes*, 7 luglio 2019, pag. 105.

Il costo totale di un progetto di tale portata è molto difficile da stabilire. La cifra stimata parte da un trilione di dollari fino ad arrivare ad 8 trilioni da investire nei prossimi decenni¹⁴. I mezzi e canali di finanziamento del progetto impiegati verranno elencati in seguito nel capitolo.

Una seconda caratteristica fondamentale del progetto è che questo si presenta come un'opera a lungo termine: vale a dire che non ha una data di scadenza per la sua realizzazione, e dal 2017 neanche il mandato del presidente Xi Jinping ce l'ha. Durante il diciannovesimo Congresso del Partito Comunista cinese che si è svolto a Pechino dal 18 al 24 novembre 2017, al presidente cinese Xi Jinping è stato affidato il successivo mandato quinquennale. Ma la novità decisiva risiede nel cambiamento dell'emendamento della Costituzione che abolisce il termine limite della presidenza, proclamando quindi il presidente cinese leader indiscusso alla guida dello Stato¹⁵. Anche il progetto della Belt and Road venne inserito nella Costituzione cinese, una decisione approvata dal diciannovesimo Congresso Nazionale¹⁶. Questo cambiamento fu necessario per portare avanti i numerosi obiettivi concepiti dal governo cinese, tra i principali il "Made in China 2025", un piano industriale focalizzato nel settore delle innovazioni per accrescere il proprio vantaggio competitivo¹⁷. Quest'ultimo progetto e la Belt and Road Initiative sono strettamente legati: la Belt and Road rappresenta infatti la parte rivolta verso l'esterno che è in funzione alla riforma economica che la Cina vuole implementare attraverso il piano "Made in China

¹⁴ CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES, *How big is China's Belt and Road?*, 2018, in: <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>

¹⁵ BUCKLEY, MYERS, *China's Legislature blesses Xi's indefinite rule. It was 2,958 to 2.*, The New York Times, 2018. In: <https://www.nytimes.com/2018/03/11/world/asia/china-xi-constitution-term-limits.html>

¹⁶ XINHUA, *Belt and Road incorporated into CPC Constitution*, 2017, in: http://www.xinhuanet.com/english/2017-10/24/c_136702025.htm

¹⁷ HAUSSTEIN, ZHENG, *Industrie 4.0/ Made in China 2015*, KIT Scientific Publishing, 2018, p.99.

2025". Con la sinergia di questi progetti, il paese vuole scalare e raggiungere la vetta che lo porterà ad acquisire lo status di potenza mondiale.

4. Realizzazione e i cinque pilastri del progetto 五通 发展

Dopo il lancio ufficiale della Belt and Road nel 2013, il processo di incubazione si è prolungato fino al 2015, quando il governo cinese pubblicò un documento che delinea e spiega il contenuto, intitolato *"Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road"*¹⁸.

Per realizzare la BRI, il presidente cinese Xi Jinping formò all'interno del Partito un comitato speciale chiamato "Advancing the development of the One Belt One Road Leading Group" (推进'一带一路'建设工作领导小组 *Tuījìn'yīdài yīlù jiànshè gōngzuò lǐngdǎo xiǎozǔ*), con a capo 张高丽 Zhang Gaoli, uno dei potenti sette membri del Comitato Permanente del Politburo del Partito (organo ai vertici del partito), e composto da figure di spicco del Partito, tra cui 杨洁篪 Yang Jiechi, il Consigliere di Stato architetto della politica estera di Pechino, 王沪宁 Wang Huning, il teorico ufficiale del "Sogno Cinese", 杨晶 Yang Jing, Vice-premier, il più alto rappresentante delle minoranze etniche nel paese, e 汪洋 Wang Yang altro Vice-premier, considerato uno dei campioni delle riformismo cinese. L'implementazione della BRI è affidata ai vertici del Consiglio di Stato e dei ministri, nel dettaglio alla Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme (中华人民共和国国家发展和改革委员会 *Zhōnghuá rénmin gònghéguó*

¹⁸ Testo completo sul sito ufficiale in:

http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

guójiā fāzhǎn hé gǎigé wěiyuánhùi), al Ministero degli Esteri e al Ministero del Commercio, includendo anche i governi locali e le imprese di stato di rilievo¹⁹.

Pianificazione e direzione
“Advancing the development of the BRI” Leading Group
Presidente: Zhang Gaoli 张高丽, Vice Premier e Membro del Comitato Permanente del Politburo del partito Comunista Cinese
Vice Presidente: Wang Huning 王沪宁, Membro del Politburo del Partito Comunista Cinese
Vice Presidente: Wang Yang 汪洋, Vice Premier e membro del Politburo del Partito Comunista Cinese
Vice presidente: Yang Jing 杨晶 (Consigliere di Stato e Membro del Politburo e del Segretariato del Partito Comunista Cinese).
Vice Presidente: Yang Jiechi 杨洁篪 (Consigliere di Stato e Membro della Comitato Centrale del Partito Comunista Cinese).

Implementazione
Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme
Ministro degli esteri
Ministro del Commercio

Istituzioni finanziarie
Silk Road Fund
Asian Infrastructure Investment Bank
State Owned-Enterprises

Nel programmare la Belt and Road Initiative, la Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme indentificò cinque principi su cui il progetto doveva porre le proprie basi. Essi vennero citati e spiegati in primo luogo dal presidente

¹⁹ GHISELLI, FARDELLA, *Cina. Il Mediterraneo nelle nuove Via della Seta*, n. 132, Osservatorio di politica internazionale, 2017, pag.13.

Xi Jinping durante la visita in Kazakistan nel 2013, e poi approfonditi in un documento del marzo 2015 dal governo cinese “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road” che può essere considerato come lo “statuto” ufficiale del progetto.

Il primo principio riguarda il coordinamento politico (政策沟通 *Zhèngcè gōutōng*): vale a dire l’importanza di individuare e condividere politiche comuni per il rafforzamento della relazione economica tra i vari paesi.

Il secondo comprende la connettività infrastrutturale (道路联通 *Dàolù liántōng*): sulle orme dell’organizzazione di Shanghai che sigla numerosi accordi per ottimizzare le infrastrutture all’interno dell’Asia, risulta necessario migliorare la rete di infrastrutture per facilitare lo sviluppo economico e gli scambi culturali tra i paesi.

Il terzo mira ad un commercio senza ostacoli (贸易畅通 *Màoyì chàngtōng*): la cintura economica facilita scambi e investimenti tra i paesi, elimina le barriere commerciali, riduce i costi ottenendo così vantaggi reciproci e risultati proficui per tutti i partecipanti.

Il quarto si focalizza sulla circolazione della moneta(货币流通 *Huòbì liútōng*): raggiunta ormai la stabilità economica, la Cina è pronta a insediarsi nel circolo monetario mondiale migliorando così la competitività internazionale. Questo verrà attuato attraverso l’integrazione finanziaria tra i paesi, cooperando e stabilendo relazioni finanziarie.

Il quinto ed ultimo punto è la comunicazione tra le persone (民心相通 *Mínxīn xiāngtōng*): per ottenere un benessere generale anche grazie ai punti sopraccitati, è necessario il sostegno della popolazione attraverso scambi amichevoli, migliorando la comprensione reciproca e mettendo solide basi per una cooperazione vincente.

Sulla base di questi principi, la Commissione Nazionale di Riforma e Sviluppo il 22 aprile 2019 stilò un documento ufficiale intitolato “The Belt and Road Initiative progress, contributions and prospects”²⁰, che contiene le più recenti evoluzioni che portarono allo sviluppo rapido della Belt and Road Initiative, che vengono descritti di seguito.

Per quanto riguarda il coordinamento politico, il documento riporta che dal 2013 a marzo del 2019 il governo cinese firmò 173 accordi di cooperazione con 125 paesi e 29 organizzazioni internazionali. Venne registrata anche un’espansione geografica della Belt and Road Initiative, includendo nuovi membri partecipanti come Africa, America Latina e Sud Pacifico.

Per raggiungere il consenso globale, la Cina adottò una politica estera intensa con l’obiettivo di incorporare la Belt and Road tra le documentazioni delle organizzazioni internazionali più rilevanti, come ad esempio Nazioni Unite, G20 e APEC. Tra i documenti più importanti troviamo la “Ufa Declaration of the Heads of State of the Shanghai Cooperation Organization” creata dalla Shanghai Cooperation Organization nel giugno 2015 in cui viene espresso il supporto per l’iniziativa. Nel settembre 2016 durante il Summit del G20 ad Hangzhou, venne creato il “G20 Leaders' Communiqué” per definire un’alleanza globale sulla connettività delle infrastrutture. Nel novembre del 2016, 193 membri delle Nazioni Unite diedero il benvenuto alla Belt and Road Initiative. Nel marzo del 2017, il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite invoca il rafforzamento della cooperazione globale sfruttando la Belt and Road nel documento Resolution 2344²¹. Nel gennaio del 2018, i rapporti con l’America Latina tornarono al centro delle attenzioni, ospitando il Second Ministerial Meeting of the Forum of China

²⁰ Documento reperibile nel sito ufficiale della Belt and Road Initiative, in:

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>

²¹ UN. SECURITY COUNCIL, *Resolution 2344 (2017) / adopted by the Security Council at its 7902nd meeting, on 17 March 2017*, in: <https://digitallibrary.un.org/record/862351>

and the Community of Latin American and Caribbean States (CELAC), adottando "*Special Declaration on the Belt and Road Initiative*"; nel giugno dello stesso anno, anche i paesi arabi attirarono l'attenzione cinese, organizzando a Pechino "the Eighth Ministerial Meeting of the China-Arab States Cooperation Forum (CASCF)", stilando "Declaration of Action on China-Arab States Belt and Road Cooperation"; a settembre fu invece il turno dell'Africa, che durante il FOCAC Beijing Summit creò "Beijing Declaration - Toward an Even Stronger China-Africa Community with a Shared Future" e il "Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021)".

Alla base dello sviluppo economico pensato dalla Cina troviamo la connettività infrastrutturale. Essa consiste nel pianificare, costruire e potenziare una rete di infrastrutture che colleghi i vari paesi tra loro, riducendo i costi di trasporto di merci e aumentando la circolazione di capitale, informazioni e tecnologie. In questo modo, accedere più efficacemente a queste risorse consentirà uno sviluppo rapido dell'economia globale.

Le tipologie di infrastrutture su cui punta la Belt and Road sono in primo luogo le linee ferroviarie, che registrarono dalla fine del 2018 la connessione con 108 città in 16 paesi in Asia e Europa; di questi treni, un totale di tredici mila treni trasportò più di 1.1 milioni di TEU²². Vi è però una discrepanza del carico merci tra i treni in partenza e quelli in arrivo: il 94% dei treni in partenza dalla Cina risultarono completamente carichi, mentre di quelli in arrivo solo il 70%.

Per quanto riguarda il sistema portuale, il documento riporta che la Cina firmò 38 accordi bilaterali e regionali riguardanti il trasporto marittimo con 15 stati della Belt and Road.

²² TEU sigla che sta per twenty (feet) equivalent unit, che nei trasporti navali indica il container da 20x12x8 piedi e anche la capacità di trasporto di una nave portacontainer. *In Enc. Treccani*

Anche la gestione di linee aeree e di terminal aeroportuali attirò l'interesse da parte della Cina. Viene riportato infatti che vennero firmati accordi bilaterali intergovernativi riguardanti il trasporto aereo con 126 paesi, aprendo negli ultimi anni 1.239 nuove rotte aeree con i paesi aderenti alla Belt and Road Initiative.

Per quanto riguarda il commercio senza ostacoli tra i paesi, la chiave di svolta risiede sempre nel potenziamento delle infrastrutture. I paesi della Belt and Road Initiative videro già un calo dei costi del trasporto commerciale ed aumentare il flusso degli investimenti. Viene affermato che dal 2013 al 2018 il valore commerciale tra Cina e i paesi della BRI sorpassò i 6 trilioni di dollari, contando il 27,4% del commercio di beni totale cinese. Nel 2018 il valore degli scambi commerciali totali tra Cina e gli altri paesi raggiunse 1,3 trilioni di dollari, crescendo del 16,4% all'anno. Anche il commercio dei servizi vide una crescita del 18,4% dal 2016, raggiungendo 97,76 miliardi nel 2017.

Il rafforzamento del commercio tra i vari paesi permise lo sviluppo di nuovi modelli di commercio transfrontalieri come l'e-commerce, cavallo di battaglia cinese. Viene registrato che nel 2018 il valore totale dei beni importati ed esportati attraverso le piattaforme di e-commerce cinesi raggiunse la cifra di 20,3 miliardi di dollari, crescendo del 50% anno dopo anno.

Per quanto riguarda l'integrazione finanziaria, la Belt and Road Initiative riconosce l'importanza di sviluppare un'interazione finanziaria tra i paesi per facilitarne la connessione economica. Ciò viene fatto attraverso nuovi modelli di finanza, istituendo nuove istituzioni finanziarie multilaterali e banche commerciali, diversificando così le possibilità di investimento.

Uno studio portato avanti nel 2018 dalla Commissione Europea individuò i maggiori canali di investimento usati dalla Cina: evidenzia che a partire dal 2013, la maggior parte di prestiti ed investimenti erogati dalla Cina provengono dalle *policy banks* (China Development Bank CDB e China ExIm Bank) e dalle quattro

grandi banche statali cinesi (Bank of China, China Construction Bank, Industrial and Commercial Bank of China, Agricultural Bank of China).

Più in dettaglio, la China Development Bank (CDB) è un'istituzione finanziaria che ha come principale obiettivo quello di supportare progetti infrastrutturali sotto la Belt and Road Initiative. Già alle fine nel 2016, vennero registrate transazioni per una cifra pari a 160 miliardi di dollari. China ExIm Bank è una banca di stato che supporta gli scambi commerciali cinesi con l'estero, investimenti e cooperazione economica internazionale. Viene registrato che fino a maggio 2017, finanziò oltre 1.200 progetti in più di cinquanta stati della Belt and Road Initiative.

Vennero inoltre istituiti diversi fondi per supportare il progetto. La Silk Road Found (SRF) è un fondo creato per promuovere gli investimenti e progetti infrastrutturali della Belt and Road Initiative; il capitale iniziale deriva dalle banche cinesi precedentemente menzionate.

Anche la Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), creata nel 2013, si presenta come un'istituzione finanziaria focalizzata nel supportare progetti di costruzione di infrastrutture. I membri stimati sono 70 e quelli potenziali 27²³. I dati europei²⁴ riportano che i membri dell'Unione Europea che partecipano al fondo ammontano a 18, aumentando quindi la credibilità internazionale dell'istituzione cinese.

²³ Dati reperibili presso il sito ufficiale della AIIB, in:

<https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

²⁴ PARLAMENTO EUROPEO, *EU position on the Asian Infrastructure Investment Bank*, reperibile in: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-8-2019-001855_EN.html

La tabella sottostante fornisce la lista degli undici maggiori partecipanti al fondo monetario AIIB²⁵. La Cina partecipa al fondo con 29.780,4 milioni di dollari.

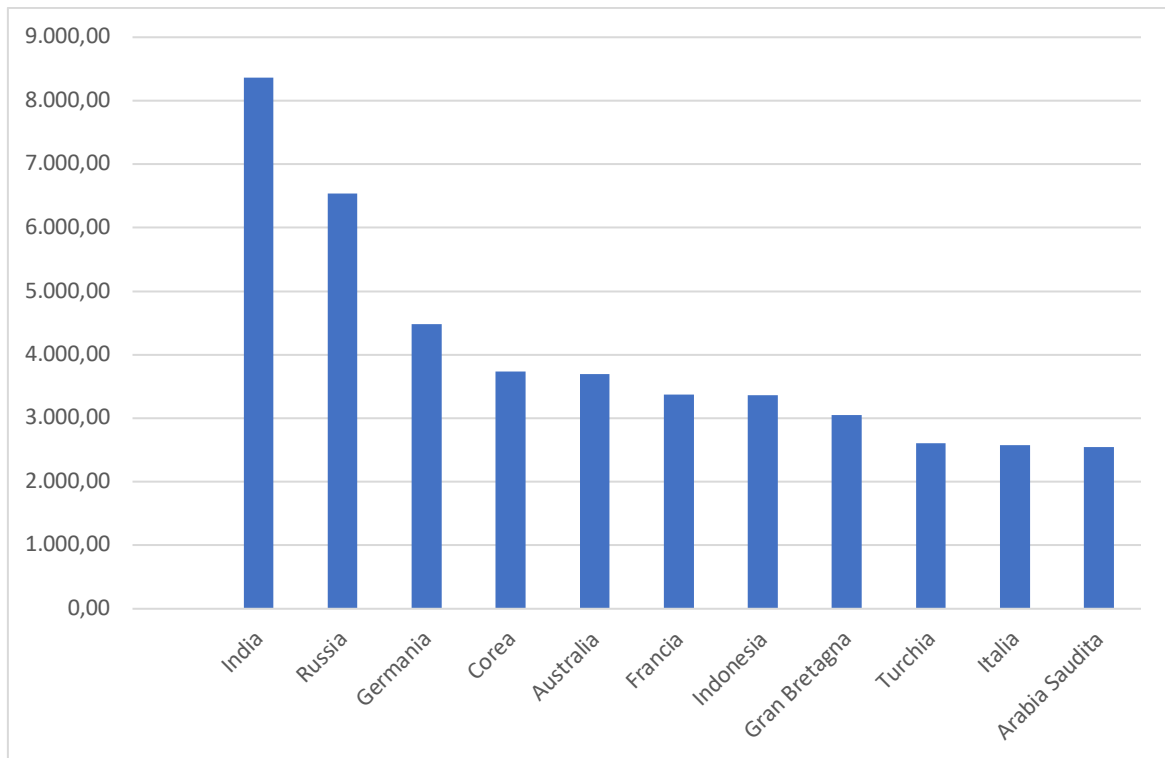


Figura numero 1- Partecipazione paesi al fondo AIIB (in milioni di dollari americani)

Fonte: AIIB database, 2019

L'ultimo punto ricopre l'impronta culturale del progetto. Uno stretto legame tra le persone è la base culturale su cui si sviluppa la Belt and Road Initiative. È necessario quindi implementare e intensificare gli scambi culturali tra i paesi per garantire un benessere comune. Ciò viene fatto aumentando attività diplomatiche, attraverso l'educazione, il turismo, per fare in modo che ci sia una conoscenza profonda dei paesi coinvolti.

²⁵ L'ultima consultazione dei dati è datata al 1° novembre 2019. I dati sono reperibili in: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

5. Obiettivi

Nel documento realizzato dalla Commissione Europea²⁶ vengono riassunti gli obiettivi principali che incoraggiano la Cina a implementare la Belt and Road Initiative.

Al primo posto vi è la necessità cinese di esportare i propri prodotti, attrezzature, tecnologie ed ingegnerie nel resto del mondo in quanto il mercato interno risulta già saturo e vi è di conseguenza una situazione in cui l'offerta eccede la domanda. Ciò è strettamente legato alle imprese di stato cinesi, in quanto rappresentano il modello operativo per la crescita del PIL cinese, che a sua volta è il risultato e il prodotto della capacità di esportazione. Riuscendo a raggiungere i mercati esteri, la Cina è in grado di contare su una stabilità economica tale che la consolidi come potenza mondiale. Ma le imprese cinesi devono affrontare un altro cambiamento: l'incremento del costo di manodopera nelle regioni del Delta del Fiume delle Perle (Guandong) e del Delta dello Yangtze (Shanghai, Jiangsu, Zhejiang), che preme la Cina a dislocare il lavoro manifatturiero nei paesi asiatici in via di sviluppo dove il costo della manodopera è inferiore²⁷.

Il secondo motivo che spinge la Cina a realizzare un progetto di tali dimensioni è dato, come già messo in evidenza, dalla determinazione della Cina di controllare le catene logistiche al fine di promuovere il commercio tra Europa e Cina. Giorgio Cuscito riporta che, secondo l'Onu, l'80% del commercio mondiale è trasportato via mare, e di questa percentuale un terzo passa per le acque cinesi; quasi il 40% del commercio cinese e il 64% della sua componente

²⁶ STEER DAVIES GLEAVE, *Research for TRAN Committee: The new Silk Route- opportunities and challenges for EU transport*", 2018, scaricabile al sito:

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

²⁷ I paesi asiatici in via di sviluppo secondo l'ASEM sono: Bangladesh, Cambogia, Filippine, India, Indonesia, Laos, Malesia, Mongolia, Myanmar, Pakistan, Thailandia e Vietnam.

marittima fluiscono attraverso questo bacino d'acqua. A ciò si aggiunge il fatto che il commercio marittimo ha un impatto sul PIL cinese del 10%. Per avere un controllo sulla rotta marittima, la Cina incominciò investendo nelle infrastrutture portuali straniere, servendosi poi delle proprie aziende allocate all'estero per gestire i terminal o l'intero scalo marittimo per un periodo di tempo²⁸.

Un altro obiettivo del governo cinese è quello di avvantaggiarsi della Belt and Road Initiative come meccanismo per la diffusione della valuta cinese a livello globale. Attraverso investimenti e scambi di capitale, la Cina è in grado di rafforzare il suo potere finanziario a livello internazionale e spalleggiare quello occidentale, che continua a definire standard globali per il commercio e per le transazioni finanziarie.

In conclusione, un ulteriore obiettivo perseguito dalla Belt and Road Initiative riguarda le risorse energetiche. La Cina, come riporta nel 2017 l'International Energy Agency (IEA) nel documento "World Energy Outlook"²⁹, importò nel 2016 il 64% del petrolio consumato internamente, e questa percentuale prevede di crescere nel 2020 arrivando al 69%. In questo contesto, la Repubblica Popolare Cinese intende realizzare una rotta alternativa per il rifornimento di risorse energetiche provenienti dall'Asia centrale, dal Sud-Est asiatico, in particolare dal Pakistan.

Al livello pratico, l'implementazione della Belt and Road Initiative rappresenta la dimensione delle ambizioni della Cina. La classe dirigente ideò progetti strategici di questa portata, come sostiene il sinologo Maurizio Scarpari, per far rinascere la Cina, portandola ad un livello globale senza però sottostare alle regole occidentali e senza adottare i loro principi. Ciò viene realizzato attraverso un processo di legittimazione politica del presidente Xi Jinping:

²⁸ CUSCITO, *La Via della Seta Marittima ha grandi ambizioni e ostacoli. Gerarchia delle onde*.

²⁹ INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, *World Energy Outlook 2017: China*, in:
<https://www.iea.org/weo/china/>

portando alla luce i geni fondamentali della cultura cinese, delineati come socialismo, liberalismo e confucianesimo, i valori etici e le dottrine politiche estrapolate vengono impiegati per legittimare il potere politico cinese. La Cina è convinta infatti che i valori radicati nella propria cultura siano la chiave di successo che porteranno il paese ad essere leader globale³⁰.

La volontà di mirare alla sfera globale rimanendo fedeli ai propri principi e dottrine deriva dal fatto che la Cina intuì l'importanza dell'interconnessione tra geopolitica e globalizzazione. Come sostiene il politologo Parag Khanna, il nesso tra la geopolitica, vale a dire la relazione potere e spazio, e la globalizzazione, ovvero l'approfondirsi e l'espansione delle interconnessioni tra popolazioni e culture del mondo, *"sta trasformando in snodi cruciali aree per lungo tempo rimaste ai margini del processo storico, offrendo loro opportunità nuove non solo per afferrare il treno dello sviluppo, ma anche per determinare quale modello di globalizzazione prevarrà tra quello cinese, quello americano e quello europeo"*³¹.

A differenza delle politiche adottate dalla potenza rivale, gli Stati Uniti, orientate principalmente verso l'interno, la Cina al contrario intuì l'importanza della sinergia tra globalizzazione e geopolitica, e dell'importanza che esercitano per la sfida egemonica mondiale. Per questo motivo, la Cina decise di intraprendere una serie di politiche di investimento in paesi in fase di sviluppo e strategici dal punto di vista geografico ed economico, come ad esempio Pakistan, Laos, Malesia, Thailandia e i paesi Balcanici. In questi paesi, la Cina cercò di fornire elementi chiave per lo sviluppo, come ad esempio infrastrutture, ma contemporaneamente, dal punto di vista economico "trappole". Ma numerosi media occidentali si accorsero di queste "trappole del debito" (*debt trap*),

³⁰ SCARPARI, *Tradizione e legittimazione politica nella Cina di Xi Jinping*, Sinofere, 2019, in: <http://sinofere.com/2019/04/10/maurizio-scarpari-tradizione-e-legittimazione-politica-nella-cina-di-xi-jinping/>

³¹ KHANNA, *Connectography: Le mappe del future ordine mondiale*, Fazi Editore, Roma, 2016, p.12.

accusando la Cina di adottare politiche imperialiste, giudicando quindi in maniera negativa la Belt and Road Initiative³². Alcuni paesi infatti, con il concretizzarsi dell'iniziativa cinese, riscontrarono problemi a livello economico in quanto l'affidabilità creditizia di un paese o di un progetto non rispecchiavano le condizioni ritenute opportune, causando ritardi nei progetti, disordini politici e accuse di violazione nelle procedure nell'aggiudicarsi gli appalti. A questo proposito, il Financial Times riporta un'inchiesta³³ che dimostra come la Cina, nell'implementare la Belt and Road Initiative, selezionò alcuni dei paesi ad alto tasso di rischio economico, ovvero con un basso livello di credibilità e solvibilità. La figura riportata in seguito fornisce una panoramica di quanto appena descritto.

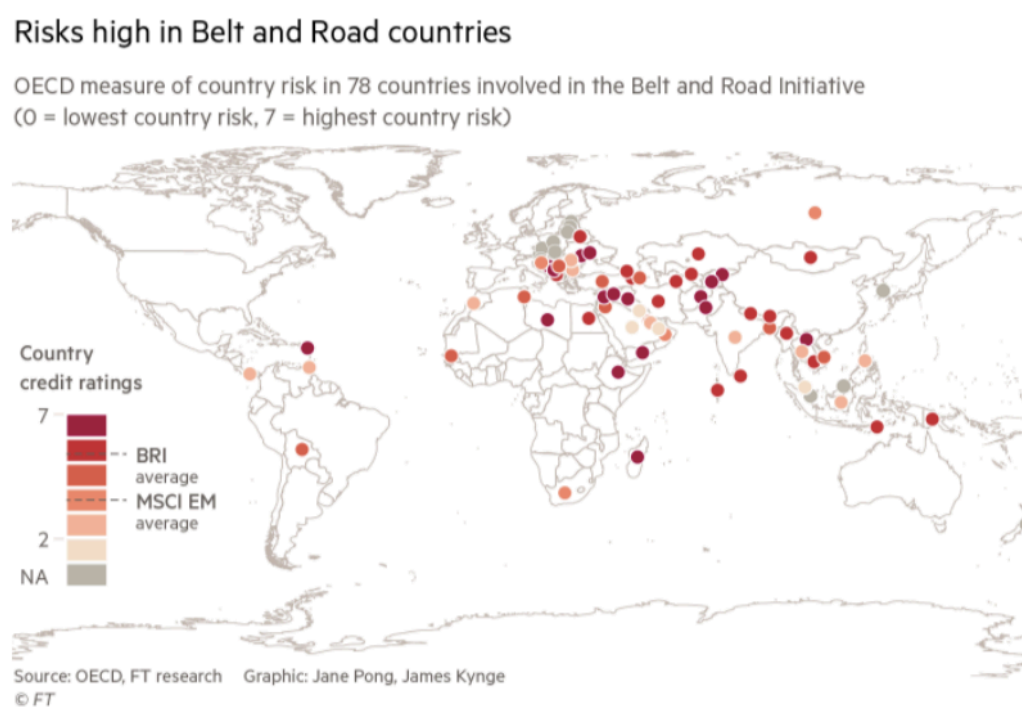


Figura numero 2. Distribuzione del tasso di rischio dei paesi mondiali

Fonte OECD, 2018

³² ORIZZONTECINA, *Cina, Balcani ed Europa Centro-orientale: prospettive regionali*, Vol. 9, N.3, 2018, pag 7.

³³ KYNGE, *China's Belt and road projects drive overseas debt fears*, Financial Times, 2018, in: <https://www.ft.com/content/e7a08b54-9554-11e8-b747-fb1e803ee64e>

Il livello di rischio di un paese viene misurato con una scala tra 0 e 7, in cui 7 rappresenta il livello più alto: la media dei paesi coinvolti nella Belt and Road Initiative è pari a 5,2.

Lo Sri Lanka è uno dei paesi in questione. Il Porto di Hambantota, il secondo porto più grande del paese, inaugurato nel 2010 dopo quasi tre anni di lavoro da due imprese di stato cinesi (China Harbour Engineering Company e da Sinohydro Corporation) attraverso un debito finanziato da ExIm Bank of China, non riuscì a generare abbastanza profitti e ripagare la banca cinese. Si stipulò quindi nel 2017 la concessione del 70% della proprietà del porto per novantanove anni a China Merchants Port.

Un paese che rischiò di cadere nella “trappola del debito” fu la Malesia: comprese i rischi a cui poteva andare incontro e annunciò di non voler realizzare due progetti dal valore totale di 23 miliardi di dollari finanziati da prestiti cinesi, per evitare un “nuovo colonialismo” del quale i paesi poveri possono diventare vittima.³⁴

La costruzione di un corridoio economico per il trasporto di petrolio e la costruzione di una rete infrastrutturale definito “China Economic Corridor CPEC” portò il Pakistan a indebitarsi fortemente con la Cina. Questo progetto possiede un’importanza strategica per la Cina in quanto riduce la distanza del trasporto di materie prime energetiche da dodici mila chilometri a tre mila chilometri, abbassando così la spesa per il trasporto, risparmiando sei milioni di dollari al giorno, salvando così due miliardi all’anno³⁵. In cambio della realizzazione di infrastrutture, la Cina detiene il 91% dei profitti del porto di Gwadar per quarant’anni. Ma recentemente la capitale pakistana di Islamabad chiese

³⁴ BLOOMBERG NEWS, *Mahathir warns against new ‘Colonialism’ during visit to China*, 2018, in: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-08-20/mahathir-warns-against-new-colonialism-during-visit-to-china>

³⁵ ALI, *China Pakistan Economic Corridor: Prospects and Challenges for Regional Integration*, Arts and Social Services Journal, 2016, Vol. 7, no. 204.

un'operazione di salvataggio al Fondo Monetario Internazionale a causa del pesante conto sulle importazioni presentato dai cinesi per le loro merci e gli obblighi del Pakistan di ripagare il debito, che equivale ad una decina di miliardi di dollari. A ciò si aggiunse il fatto che le banche cinesi concessero i prestiti non sottostando agli standard internazionali previsti, evitando le gare d'appalto pubbliche per favorire gli input per i progetti cinesi³⁶.

Il numero di controversie simile a quelle appena descritte venne riportato da RWR Advisory ³⁷, un'azienda di consulenza americana specializzata nell'analisi dei rischi collegati al commercio globale e la sicurezza nazionale: fino al 2018 su un totale di 1.814 progetti, 270 vennero segnati come problematici.

Alcuni studi dimostrano invece che la "trappola del debito" sia semplicemente il risultato di una pianificazione errata da parte degli studiosi cinesi³⁸.

I debiti economici creati in questi paesi esistono anche a causa delle imprese statali cinesi: le grandi SOEs cinesi che investono, operano e costruiscono nei progetti della BRI sono estremamente influenti e potenti e l'immensa capacità economica che possiedono deriva dal sostegno dello stato. Come dimostra il grafico in seguito, le imprese protagoniste nella Belt and Road Initiative sono a loro volta fortemente indebitate.

³⁶ FINANCIAL TIMES, *Pakistan puts a spotlight on China's opaque loans*, 2018, in:

<https://www.ft.com/content/3e6f9ee8-9578-11e8-b67b-b8205561c3fe>

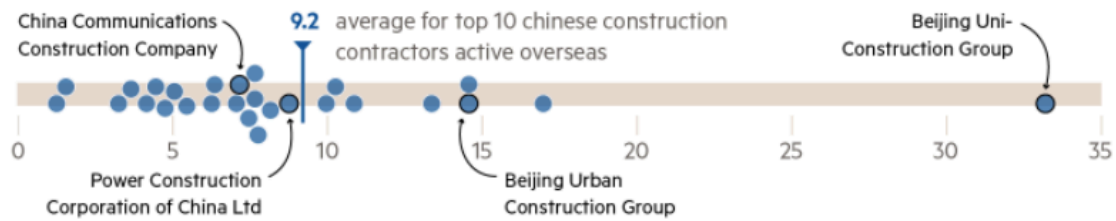
³⁷ FINANCIAL TIMES, *China's Belt and road projects drive overseas debt fears*, 2018.

³⁸ ORIZZONTE CINA, pag. 9.

'Belt and Road' companies are hugely indebted

Total debt to Ebitda measures a company's ability to repay its debts from earnings.

Chinese contractors / investors



Top 10 non-Chinese global contractors



Graphic: Jane Pong, James Kyng
Source: S&P Global Market Intelligence, ENR, FT research
© FT

*The total debt to ebitda numbers come from the latest period reported, mostly 2017 results
** Excludes contractors that did not publish audited accounts

Figura numero 3. Classificazione Indebitamento imprese cinesi e non

Fonte: Financial Times, 2018

I dati prendono in considerazione il rapporto del debito su EBITDA (profitti)³⁹ generati in grado di ripagare il debito. Questo rapporto misura l'abilità di un'impresa di ripagare il debito: più alto è il numero, più l'impresa avrà difficoltà a ripagare il debito. La figura riporta il rapporto debito/EBITDA dei dieci maggiori appaltatori e investitori cinesi: la media in termini di solvibilità è di 9,2, vale a dire che vi è forte difficoltà a ripagare il debito; gli appaltatori non-cinesi invece hanno una media molto più bassa, del 2,4. Ma questi dati risultano quasi irrilevanti in quanto le imprese di stato cinesi sono guidate e sostenute dal Partito Comunista, di conseguenza il problema di insolvibilità del debito riecheggia in secondo piano.

In alcuni casi, le imprese che dispongono prestiti risultano addirittura maggiormente indebitate rispetto ai soggetti riceventi. Un esempio è Cosco

³⁹ EBITDA acronimo di earnings before interests, taxes, depreciation, amortization.

Shipping Holdings, parente di China Cosco Shipping, che nel momento in cui comprò le quote del porto del Pireo nel 2016, risultò sei volte più indebitata rispetto al porto greco⁴⁰. Questa differenza di debito testimonia la teoria che le imprese cinesi, soprattutto quelle strategiche sotto il diretto controllo dello stato (di SASAC), godono di uno *status* speciale: dal momento che esse sono di proprietà e gestite dal governo centrale, operano anche se non garantiscono la solvibilità, evitando di ritrovarsi in una situazione di bancarotta. Ma questo fenomeno è in fase di cambiamento: SASAC impose alle imprese di ridurre il rapporto debito su EBITDA entro il 2020⁴¹. Questo comporta che le imprese devono porre un'attenzione maggiore sulla qualità dei progetti di investimento. Tenendo sotto controllo con più attenzione la sostenibilità del debito, la percezione e la reputazione della Cina in termini di solvibilità e credibilità, migliorerà a livello globale.

Nel capitolo successivo verranno analizzate in modo più approfondito le State-Owned Enterprises e il loro ruolo nel contesto della Belt and Road Initiative.

⁴⁰FINANCIAL TIMES, *China's Belt and road projects drive overseas debt fears*, 2018.

⁴¹ Ibidem.

CAPITOLO II: State-Owned Enterprises

1. Premessa

Dalla fondazione della Repubblica Popolare Cinese, la storia dell'economia cinese subì numerosi cambiamenti, ma una costante che caratterizzò il modello economico del paese fu il ruolo centrale dello stato. A testimoniare ciò sono le imprese di stato che, chiamate State Owned-Enterprises SOEs (国有企业 *guóyǒu qǐyè*) si presentano oggi come le maggiori protagoniste della Belt and Road Initiative: parteciparono e contribuirono all'iniziativa cinese prendendosi a carico più di tre mila progetti, di cui il 50% dei progetti infrastrutturali risulta essere sotto il loro controllo⁴². Esse sono infatti uno strumento significativo sia per l'economia cinese che per il governo centrale nel perseguire gli obiettivi politici, sociali ed economici. Secondo il professore Antonio Selvatici, *"In Cina il Partito comunista e, quindi il governo pianificano e attuano politiche economiche che, spesso, non rispondo a logiche di profitto differenti come quelle del mantenere l'ordine sociale, anche attraverso il conservare o creare occupazione in aziende competitive o fare edificare città fantasma. La maggior parte degli investimenti sono pubblici: è lo Stato che decide, che paga e che stampa moneta. [...] È evidente come quella cinese non sia una economia di mercato, non è un'economia a modello capitalista, ma un modello economico a guida statale (le cui direttive sono prese dal Partito cinese)"*⁴³. Mantenere un modello economico a guida statale risultò molto complesso per la Cina negli ultimi anni, la quale si impegnò per realizzare e attuare riforme economiche che proteggessero il potere statale.

Per instaurare un rapporto di cooperazione con la Cina è necessario avere una conoscenza chiara e accurata della struttura economica, politica e culturale

⁴² Dati forniti dal sito ufficiale di SASAC, in: http://en.sasac.gov.cn/2019/08/22/c_2149.htm

⁴³ SELVATICI, pag. 23.

che contraddistingue il paese, studiandone la continua trasformazione per annoverare le regole e i vantaggi di una possibile collaborazione.

Di seguito verrà fornita un'analisi ed un resoconto delle imprese di stato dalla loro nascita ad oggi, ponendo particolare attenzione alla Belt and Road Initiative.

2. Storia e riforme

Quando fu fondata la Repubblica Popolare Cinese nel primo ottobre del 1949, il paese si trovò in una situazione disastrosa. In quel momento infatti la Cina non fu in grado di offrire un sistema di infrastrutture, le capacità industriali erano minime, l'educazione e la sanità scarseggiavano, la sicurezza sociale fu caratterizzata da forte instabilità. Il governo decise allora di assumersi la responsabilità per la costruzione di una nazione solida. Gradualmente le imprese di stato iniziarono a lavorare per il governo, portando avanti i compiti e gli obiettivi decisi dallo Stato per la ricostruzione nazionale. In quella determinata fase, esse furono l'unica forma economica in grado di migliorare la situazione disastrosa in cui la Cina si trovava. Furono cruciali per la società in quanto non solo assicurarono lavoro alle persone, ma offrirono anche servizi sociali come educazione e assistenza.

La svolta avvenne durante la riforma economica di apertura durante la fine degli anni Settanta, quando il governo cinese capì che fu necessaria la privatizzazione di alcune aziende. Da quel momento, lo stato cercò contemporaneamente di orientare le imprese di stato verso il mercato attraverso un processo di trasformazione che può essere diviso in quattro fasi.

La prima fase ricopre l'arco temporale che va dal 1978 al 1984. Durante questo periodo, lo scopo principale fu quello di riformare e modernizzare il

sistema gestionale attraverso una *profit retention system reform* ⁴⁴. Ciò permise alle SOEs di trattenere un profitto dai ricavi guadagnati nell'anno precedente e investirli nel potenziamento delle attività industriali⁴⁵. Ciò incoraggiò le SOEs a produrre e quindi ottenere un profitto sempre più alto, ridando gradualmente vita all'economia. Nonostante questi cambiamenti, la centralizzazione statale continuò ad essere l'elemento chiave dell'economia cinese.

La seconda fase iniziò nel 1985 e durò fino al 1993. In questo periodo lo Stato iniziò un lento processo di decentralizzazione per permettere l'ingresso di imprese locali e private che, competendo con quelle pubbliche, potessero stimolare l'economia. La svolta di quel periodo fu la *managerial responsibility system reform*: il governo impose come obiettivo una cifra target che i ricavi delle SOEs dovevano raggiungere ogni anno. Se l'impresa conseguiva l'obiettivo, lo Stato concedeva alle imprese di trattenere l'80% dei profitti⁴⁶. Questo sistema spinse i manager a mirare ad un guadagno che andasse oltre al target stabilito dalle politiche statali, producendo di più.

Questa riforma venne attuata in contemporanea con la rimozione delle restrizioni amministrative che schiacciavano le imprese statali. Consistette nel dare più spazio agli organi regionali, coinvolgendoli nello sviluppo di strategie economiche per il potenziamento economico. Ciò permise di abbassare le barriere d'entrata in diversi settori industriali, dando piede ad un lento processo di liberalizzazione di alcuni settori, orientando sempre più l'economia al mercato. Questo cambiamento può essere definito come "corporatizzazione", vale a dire la separazione della proprietà e della gestione aziendale per fare in modo che

⁴⁴ HUBBARD, WILLIAMS, *Chinese State-Owned Enterprises: An Observer's Guide*, paper N. 108, 2017, p.7.

⁴⁵ NAUHGTON, *Growing out of the plan: Chinese economic reform, 1978-1993*, Cambridge University Press, 1996, p. 101.

⁴⁶ NAUHGTON, p. 122.

l'impresa sia orientata su base commerciale, mentre la proprietà dell'azienda viene diversificata attraverso la vendita delle azioni. Tra le imprese centrali, più dell'80% (incluse le sussidiarie) implementarono la riforma della partecipazione azionaria attraverso la "corporatizzazione"⁴⁷.

Dal 1994 al 2002 prese luogo la terza fase, caratterizzata da un accrescimento della privatizzazione delle imprese statali. Le nuove politiche economiche decisero di trasferire la proprietà delle piccole e medie SOEs ai governi locali o ad entità private, mantenendo il controllo di quelle di grandi dimensioni. I dati riportano infatti che il numero di SOEs passò ad essere 118 mila nel 1995 a 24.961 mila nel 2004⁴⁸. Questa spinta nel riformare le SOEs avvenne sotto la leadership di Zhu Rongji, che tra il '97 e '98 le ridimensionò e ristrutturò, aprendosi alla competizione economica esterna, mettendo le basi per l'entrata della Cina nella WTO nel 2001⁴⁹.

L'ultima fase è ancora in atto. Dal 2003 ad oggi, il governo riorganizzò il ruolo delle imprese di stato all'interno del sistema. La principale novità fu l'introduzione di un nuovo organo per la gestione delle SOEs, chiamato SASAC (*State Owned Supervision and Administration Commission on the Council* 国务院国有资产监督管理委员会 *Guówùyuàn guóyǒu zīchǎn jiāndū guǎnlǐ wěiyuánhùi*). Esso si occupa di centralizzare l'amministrazione delle imprese statali e promuovere la fusione tra esse. Questo processo di consolidamento portò ad un calo evidente

⁴⁷ FAN, HOPE, *The Role of State-Owned Enterprises in the Chinese Economy*, chapter 16, 2013, p. 6.

⁴⁸ JEFFERSON, *State-Owned Enterprises in China: Reform, Performance and Prospect*, N. 109, 2017.

⁴⁹ LARDY, *The State strikes back. The end of the economic reform in China?*, Peterson Institute for international Economics, Washington, 2019, pag. 16.

del numero delle SOEs, diminuendo da 196 a 102⁵⁰ dal 2003 al 2016, e contandone attualmente 96⁵¹.

Nella pratica, il ridimensionamento e raggruppamento delle SOEs avvenne attraverso le seguenti modalità.⁵²

La prima possibilità è la corporatizzazione: come descritto in precedenza, le imprese statali vengono convertite in imprese a responsabilità limitata o società per azioni. Questo processo non è nuovo, ma venne attuato nel 1994, quando con l'introduzione della Company Law, vi fu la possibilità di convertire le SOEs in altre tipologie di azienda. Dal 2011, di circa 106 mila SOEs, il 40% venne corporizzato. Fino al 2016, viene registrato che il 92% delle aziende sussidiarie delle 101 imprese centrali vennero corporizzate.

La seconda tipologia è la fusione, tipica tra le imprese di grandi dimensioni controllate da SASAC. Inizialmente, SASAC era incaricato di migliorare le performance di 196 imprese non finanziarie più grandi della Cina. Il numero di imprese può sembrare piccolo, ma in realtà sono gruppi o holding che controllano diverse sussidiarie. Contando sussidiarie fino a 3 livelli sotto la madre, questi gruppi nel 2010 controllavano 23.738 imprese, circa un quinto di tutte le imprese di stato non finanziarie. Includendo 52.371 sussidiarie di compagnie controllate da SASAC a livello provinciale, SASAC controlla tre quinti di tutte le compagnie non finanziarie (2011).

La terza tipologia è la proprietà mista, introducendo capitale collettivo o privato nelle SOEs. È una pratica già promossa in passato ma riutilizzata recentemente: nel 2017 viene riportato che più di due terzi delle SOEs centrali e più della metà delle loro sussidiarie introdussero la proprietà mista. Ma a livello

⁵⁰ THE STATE COUNCIL, The People's Republic of China, *China to further regroup central State-owned enterprises*, 2016, in:

http://english.gov.cn/policies/policy_watch/2016/08/23/content_281475423704259.htm

⁵¹ Dati forniti dal sito ufficiale di SASAC, in:

<http://www.sasac.gov.cn/n2588035/n2641579/n2641645/c4451749/content.html>

⁵² LARDY, pag. 81.

finanziario questo cambiamento non porta a performance migliori, in quanto alcuni critici di questo programma sostengono che la proprietà mista è un modo semplice per portare capitale privato, riducendo il confine delle banche statali nel supportare le imprese di stato.

L'ultima tipologia viene definita "Debt-to-equity Swaps" (capitalizzazione del debito o conversione dell'indebitamento in azioni): si tratta di una transazione in cui le obbligazioni o i debiti di un'impresa vengono scambiati con del capitale.

Di queste tipologie appena descritte, la maggior parte fallì nell'intento di migliorare le performance delle SOEs in quanto agirono più nella forma che nella sostanza. La maggior parte delle imprese statali corporizzate e con proprietà mista rimangono di controllo statale, ciò significa che lo stato continua ad essere la maggioranza o almeno il dominante, controllando gli azionisti. E le imprese fuse sotto SASAC rimangono il 100% di controllo statale. Le fusioni portate avanti da SASAC non migliorarono la corporate governance ma ridussero le competizioni e crearono nuovi monopoli, impedendo l'innovazione, produttività, e performance finanziarie delle imprese di SASAC.

A partire da questi molteplici cambiamenti e riforme, i settori di interesse delle SOEs si concentrarono in quelli sensibili e strategici, relazionati con la sicurezza nazionale e con lo sviluppo economico dello stato, nello specifico nella sfera della difesa, delle telecomunicazioni, del carbone energetico, dell'aviazione, del petrolio, petrolchimico e del trasporto marittimo. Inoltre, venne affidata alle SOEs la gestione completa di nove settori particolari: produzione manifatturiera, automobilistico, elettronico, edile, siderurgico, metalli non ferrosi, chimico, design e tecnologico. Il governo introdusse particolari regolamentazioni in questi settori in termini di amministrazione aziendale e nomine del personale.

3. Categorie

In base alla partecipazione azionaria, vengono suddivise nelle seguenti categorie⁵³:

- Imprese di proprietà esclusiva di singole unità statali (ad esempio SASAC).
- Imprese di proprietà congiunta tra due o più entità statali, che insieme raggiungono una quota che supera il 50%, di cui una viene scelta come maggiore azionista.
- Imprese sussidiarie create dalle due tipologie di imprese sopra citate in cui complessivamente possiedono più del 50% delle quote.
- Imprese in cui lo stato è l'azionista maggiore (anche nel caso possedesse meno del 50% delle quote, un accordo speciale lo designa come maggior responsabile).

Le State-Owned Enterprises vengono inoltre categorizzate in centrali e locali in base all'area di interesse.

Le SOEs centrali sono le imprese di proprietà esclusiva dell'organo SASAC. Tra esse sono presenti soprattutto istituzioni di investimento autorizzate dallo stato che hanno il compito di portare avanti le politiche di sviluppo e riforma del governo. I settori in cui si concentrano sono quello energetico, petrolifero, petrolchimico, della difesa e delle telecomunicazioni⁵⁴.

Le SOEs locali, comparate con quelle centrali, sono invece di dimensioni minori e strategicamente meno importanti. Esse sono infatti più orientate verso la sfera commerciale, agendo come soggetti privati. Negli ultimi anni il numero di asset di queste imprese è aumentato, influenzando sempre più lo sviluppo economico.

⁵³ CHINA INSTITUTE AT THE UNIVERSITY OF ALBERTA, *State-owned Enterprises in the Chinese Economy Today: Role, Reform and Evolution*, 2018, p.9

⁵⁴ La lista completa delle SOEs centrali può essere consultata al sito:

<http://www.sasac.gov.cn/n2588035/n2641579/n2641645/c4451749/content.html>

In entrambi i casi, sia le imprese centrali che locali godono di un trattamento speciale da parte del governo che permette di ottenere in maniera più rapida e semplice accesso a risorse, autorizzazioni, approvazioni, contratti governativi, finanziamenti a basso interesse⁵⁵. Le SOEs godono quindi di un asset intangibile che è alla base della cultura e società cinese: 关系 *guānxì*, vale a dire il sistema di relazioni sociali ed economiche tra persone ed istituzioni, che permette un dialogo diretto e connessione tra le SOEs ed il governo centrale⁵⁶.

4. Settori industriali di interesse

Come accennato nella sezione precedente e illustrato nella figura di seguito, più di un terzo delle State-Owned Enterprises è concentrato nei settori dell'energia elettrica e carbone, in quello aerospaziale e militare, e industria meccanica.

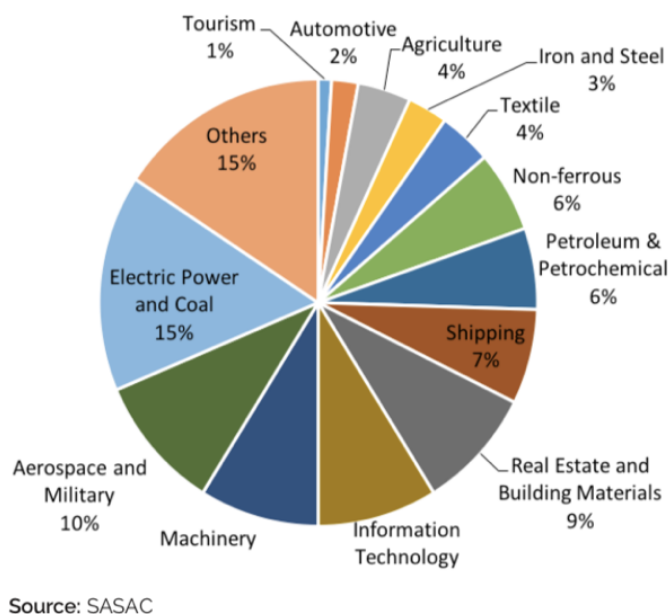


Figura numero 4. Divisione settori SOEs

Fonte: SASAC, 2018

⁵⁵ CHINA INSTITUTE AT THE UNIVERSITY OF ALBERTA, p.12.

⁵⁶ XU, PAN, WU, YIM, *Performance of Domestic and Foreign-invested Enterprises in China*, Journal of World Business n. 41, 2006, p. 264.

Le sfere di interesse delle SOEs possono essere divise in due grandi categorie: settori politicamente strategici per lo sviluppo del paese, tra cui produzione e distribuzione energetica, difesa, aviazione civile, trasporto idroviario, industria petrolifera e petrolchimica, telecomunicazioni e carbone; il secondo gruppo comprende imprese economicamente strategiche ed importanti, come quelle automobilistiche, meccaniche, tecnologiche, edili, siderurgiche e dei metalli non ferrosi⁵⁷.

Le SOEs rivestono quindi un ruolo fondamentale e strategico per l'innovazione industriale, dedicandosi spesso a progetti per lo sviluppo nazionale che possono o no essere redditizi dal punto di vista finanziario. Ciò comporta che i profitti e i ricavi delle SOEs, comparate con le imprese private, siano più bassi in quanto hanno il compito di implementare i progetti di sviluppo nazionale, mettendo speso in secondo piano il ritorno finanziario. Il grafico di seguito delinea proprio questa disparità.

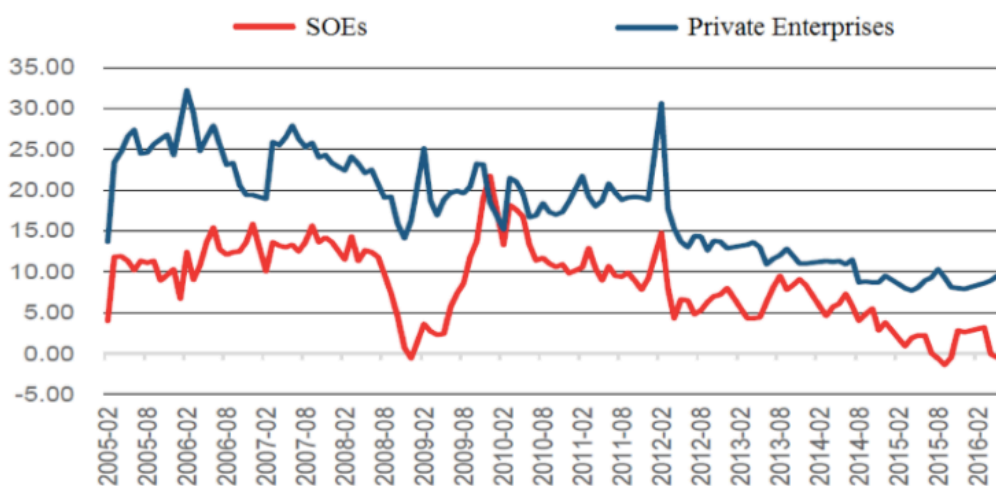


Figura numero 5. Tasso di crescita del valore aggiunto industriale
Fonte: Dipartimento R&D China Securities, 2017

⁵⁷ CHINA INSTITUTE AT THE UNIVERSITY OF ALBERTA, p.4.

5. SASAC

Nel 2003 venne creato un organo governativo per la supervisione, gestione ed amministrazione delle imprese centrali. La realizzazione di questa istituzione fu necessaria nel processo di riforma politica ed economica che la Cina stava progettando, in particolare vi era il bisogno da parte del governo di rivalutare le politiche di proprietà statale e privata e di introdurre un sistema operativo e di bilancio centrale per le SOEs. Lo Stato decise quindi di ristabilire un controllo finanziario più stretto per i ricavi e le spese. Facendo ciò, il governo volle mantenere un saldo controllo sulle imprese definite strategiche, e cedere invece autonomia alle imprese meno importanti⁵⁸.

Vennero quindi individuate dal governo le imprese strategiche e inserite in un gruppo chiamato 'imprese centrali' (中央企业 *zhōngyāng qǐyè*) per la creazione delle future imprese top cinesi. Tra le imprese controllate da SASAC, nella classifica globale delle 500 imprese più potenti al mondo, 115 sono cinesi, e tra esse 81 sono SOEs⁵⁹.

L'organo SASAC deve adempiere alle responsabilità decise dal governo e descritte in maniera chiara sul sito ufficiale⁶⁰.

1. Basandosi sul Concilio di Stato della Repubblica Popolare Cinese (China State Council) e lo statuto amministrativo del diritto d'impresa cinese (中华人民共和国公司法 *zhōnghuá rénmín gònghé gōngsī fǎ*), le SOEs devono innanzitutto supervisionare le responsabilità dei fondatori e i capitali statali subordinati delle autorità centrali.

⁵⁸ MATTLIN, *Chinese strategic State-owned enterprises and ownership control*, Asia Paper, Brussels Institute of Contemporary China Studies, 2007, p. 3.

⁵⁹ LIAO Lingyan 廖灵艳, ZHANG Xuemin 张学民, *Guoyouqiye dang zuzhi gongzuo shouce 国有企业党组织工作手册 (Manuale dell'organizzazione del Partito nelle imprese di stato)*, 党建读物出版社, Casa editrice del Partito Comunista, 2018, pag. 5.

⁶⁰ Traduzione del sito <http://www.sasac.gov.cn/n2588020/index.html>

2. Le SOEs si assumono la responsabilità di supervisionare la protezione e la crescita del capitale statale, realizzando e perfezionando il sistema di norme per la protezione e la crescita del capitale statale, formulando criteri di valutazione (attraverso statistiche e auditing supervisionare la crescita e la protezione del capitale statale). Sono responsabili del lavoro di gestione e divisione dei salari nelle imprese, formulando politiche economiche per la distribuzione di ricavi e profitti.
3. Un'ulteriore responsabilità delle SOEs è quella di dirigere le riforme economiche, perfezionare la struttura amministrativa delle imprese, revisionare la distribuzione dell'economia nel paese.
4. Le SOEs, attraverso procedure legali di supervisione, devono nominare e dimettere il personale in base alle richieste congiunte del sistema economico di mercato socialista e il sistema attuale delle imprese, esaminando le performance manageriali.
5. Le SOEs sono responsabili della supervisione dei profitti e del capitale delle imprese che viene trasferito allo stato e della formulazione del metodo e sistema amministrativo del budget delle imprese statali.
6. La supervisione e l'ispezione sulle politiche di sicurezza nazionale che regolano lo sviluppo economico nazionale sono anche parte integrante dei compiti delle SOEs.
7. Le SOEs si assumono la responsabilità di controllare e gestire il sistema legislativo aziendale attraverso la redazione di leggi e regolamenti per la gestione del capitale sociale.
8. In conclusione, le SOEs si occupano di tutte le questioni riguardanti il Concilio di Stato della Repubblica Popolare Cinese.

La struttura formale di SASAC è ben delineata attraverso la divisione chiara dei compiti, affidata a diversi uffici. Tra i reparti principali troviamo⁶¹:

⁶¹ Per la lista completa consultare <http://www.sasac.gov.cn/n2588020/index.html>

- Ufficio Generale 党委办公厅 *Dǎngwěi bàngōng tīng*: è responsabile della gestione della stampa, conferenze, riservatezza, supervisione, servizi informativi, archivi, etc.
- Ufficio per la Ricerca e Sviluppo 综合研究局 *Zònghé yánjiū jú*: si occupa dell'organizzazione di attività di ricerca, riforma e sviluppo delle imprese statali e della supervisione delle attività statali; redige inoltre i documenti più rilevanti.
- Ufficio per la Regolamentazione Politica 政策法规局 *Zhèngcè fǎguī jú*. Si occupa di abbozzare leggi e statuti per la gestione e supervisione del capitale sociale, portare avanti la stesura di documenti di verifica e coordinamento di documenti ufficiali, esaminare la legalità e validità delle decisioni politiche importanti del concilio, studiare i problemi legali derivanti dalle riforme di sviluppo delle SOEs, guidare e promuovere la legislazione per la supervisione e la consulenza delle imprese statali. E' inoltre responsabile delle regolamentazioni politiche che riguardano il dialogo e le negoziazioni tra il governo e le imprese di stato.
- Ufficio per la Pianificazione dello Sviluppo 规划发展局 *Guīhuà fāzhǎn jú*: gestisce i conti finali e il bilancio finanziario delle imprese; studia ed analizza la situazione dell'economia statale e delle imprese supervisionate; esegue check up delle imprese supervisionate e della perdita del capitale; guida il controllo e la gestione del rischio delle imprese supervisionate; supervisiona la nomina del capo contabile.
- Ufficio per la supervisione e Valutazione delle Operazioni Finanziarie 财务监管与运行评价局 *Cáiwù jiānguǎn yǔ yùnxíng píngjià jú*: redige e controlla il bilancio finanziario delle imprese sotto supervisione; analizza l'economia nazionale e lo stato operativo delle SOEs; nomina e successivamente supervisiona il capo contabile; valuta tutti i rischi d'impresa.

6. Processo decisionale e TCOI policy

Per potenziare il ruolo delle SOEs, eliminare la corruzione e mantenere una situazione di stabilità, bisogna offrire un sistema dotato di strategie decisionali salde e senza segni di corruzione, garantendo così lo sviluppo del paese. Secondo il sistema legislativo cinese, per fare ciò viene applicata una politica che delinea lo scopo e le procedure delle SOEs nel prendere importanti decisioni. In questo modo, ogni SOE possiede una linea guida per i processi decisionali. Questa strategia prende il nome di 三重一大决策制度 *Zhòng yī dà juécè zhìdù*⁶², tradotto in inglese *'Three Critical and One important Collective Decision-Making Policy'*, abbreviata TCOI Policy. Questo sistema non ingloba tutte le decisioni che un'impresa deve prendere, ma quelle che hanno un maggior impatto sui cambiamenti strutturali o sulla direzione strategica della compagnia, che necessitano quindi di essere sottoposti ad una valutazione collettiva. Esse richiedono la supervisione del governo e sono spesso influenzate e guidate dagli obiettivi prefissati dal governo cinese⁶³.

L'espressione *'Three Critical'* si riferisce in linea generale a importanti decisioni aziendali come la nomina del personale e i provvedimenti relativi a progetti; *'One important'* invece concerne le grandi spese in conto capitale.

Il primo gruppo di decisioni che fa parte di *'Three Critical'* riguarda i provvedimenti politici in contesto aziendale: progetti, leggi, regolamentazioni politiche e decreti, misure per le strategie guida delle imprese statali. Esse vengono definite critiche all'interno dell'impresa e devono quindi essere affrontate secondo la legge cinese.

Il secondo riguarda la nomina e il licenziamento del personale. Le decisioni riguardo il personale ai vertici delle SOEs devono essere discusse in maniera congiunta con i comitati di SASAC e gli organi del Partito.

⁶² LIAO Lingyan 廖灵艳, ZHANG Xuemin 张学民, pag. 194.

⁶³ CHINA INSTITUTE AT THE UNIVERSITY OF ALBERTA, p.13.

Il terzo riguarda le decisioni su progetti critici o tecnologie sensibili che possono mettere a rischio gli asset e i profitti dell'impresa. Le decisioni quindi riguardano fusioni, M&A, decisioni strategiche, casi di bancarotta, riforme, fusioni di grandi imprese, revisione del capitale sociale, trasferimento dei diritti di proprietà, investimenti all'estero, allocazione dei profitti, revisione della struttura organizzativa, presenza del partito all'interno dell'impresa, stabilità e sicurezza nazionale, e devono essere sottoposte all'attenzione di SASAC.

Per quanto riguarda *'One important'*, l'espressione si riferisce a tutte le decisioni finanziarie che non devono essere autorizzate e controllate da SASAC, ad esempio sponsorizzazioni o donazioni.

Le decisioni quindi che rientrano in questi quattro gruppi devono essere fatte in collettività, attraverso le *corporate decision-making bodies* di ogni SOE o i comitati specializzati del Partito.

Tuttavia, la presenza del Partito nelle decisioni imprese di stato complica il processo di riforma delle SOEs, soprattutto per quanto riguarda due aspetti. Come primo, le persone al vertice dell'impresa possiedono un'influenza politica che potrebbe essere usata per inseguire obiettivi politici all'interno delle SOEs. In secondo luogo, le pressioni politiche dei dirigenti, imposte sia dal governo che dall'impresa, implicano la possibilità di trovare situazioni in cui le persone a capo delle SOEs deviano l'obiettivo di ottimizzare le performance economiche e commerciali dell'impresa a seguito di influenze interne ed esterne. A livello pratico quindi, le performance dei dirigenti vengono valutate non in base al profitto raggiunto, ma piuttosto alla competenza posseduta in quanto membri del Partito. La massimizzazione del profitto è spesso meno rilevante quando sono in ballo decisioni sulla gestione e sugli investimenti che un'impresa affronta, in particolare quando si scontrano gli obiettivi politici ed economici.

Inoltre, le recenti riforme delle SOEs influenzarono il processo decisionale decentralizzandolo e allontanandosi dall'influenza politica. Gli obiettivi delle imprese si spostarono gradualmente dalla sfera politica a quella economica,

orientando le operazioni delle SOEs non più in base alle esigenze del governo, ma a quelle dettate dal mercato economico. Ciò implicò un'uniformità delle imprese cinesi a quelle occidentali, come per esempio la presenza di sempre più SOEs nel mercato azionario, comportando la diversificazione e riduzione della direzione aziendale⁶⁴.

7. SOEs nel sistema attuale

Come descritto in precedenza, una delle riforme più significative delle SOEs avvenne sotto la leadership di Zhu Rongji alla fine degli anni Novanta: ridimensionò il numero di imprese e si avvicinò ad un'economia di mercato. Il governo successivo invece, guidato da Hu Jintao e Wen Jiabao, adottò politiche economiche diverse, ridimensionando il numero di riforme. Questa scelta venne giustificata dalla crescita economica positiva del paese dovuta in gran parte dalle riforme e politiche portate avanti da Zhu Rongji che spinsero la crescita oltre il potenziale. Con l'avvento della crisi del 2008, il tasso di crescita rallentò e le decisioni dei due premier non furono orientate verso riforme economiche, ma si basarono invece su massicci interventi finanziati con credito, assicurando così la crescita del PIL. Le conseguenze di queste scelte echeggiarono negli anni successivi: anche se il tasso di crescita continuò ad essere positivo, crebbe ad un ritmo più lento. La leadership successiva di Xi Jinping comprese ciò e sotto la sua guida si focalizzarono su politiche industriali statali, come ad esempio la Belt and Road Initiative e il Made in China 2025, rimpiazzando così le riforme economiche proposte nel documento del terzo Plenum. Ciò incoraggiò un'apertura maggiore delle imprese private all'economia di mercato e contemporaneamente le imprese di stato ebbero il ruolo di consolidare maggiormente il potere statale in determinati settori ritenuti strategici. Infatti, tra le politiche ritenute più rilevanti

⁶⁴ Ibidem.

dalla leadership di Xi dei primi cinque anni, oltre al rilancio del ruolo del Partito Comunista e ad un maggiore controllo di internet, venne enfatizzato il ruolo delle SOEs come maggior risorsa per la crescita economica. Tutto ciò venne pensato allo stesso tempo per spingere l'economia verso il mercato. Il grafico mostra infatti l'andamento degli investimenti nel settore pubblico e privato.

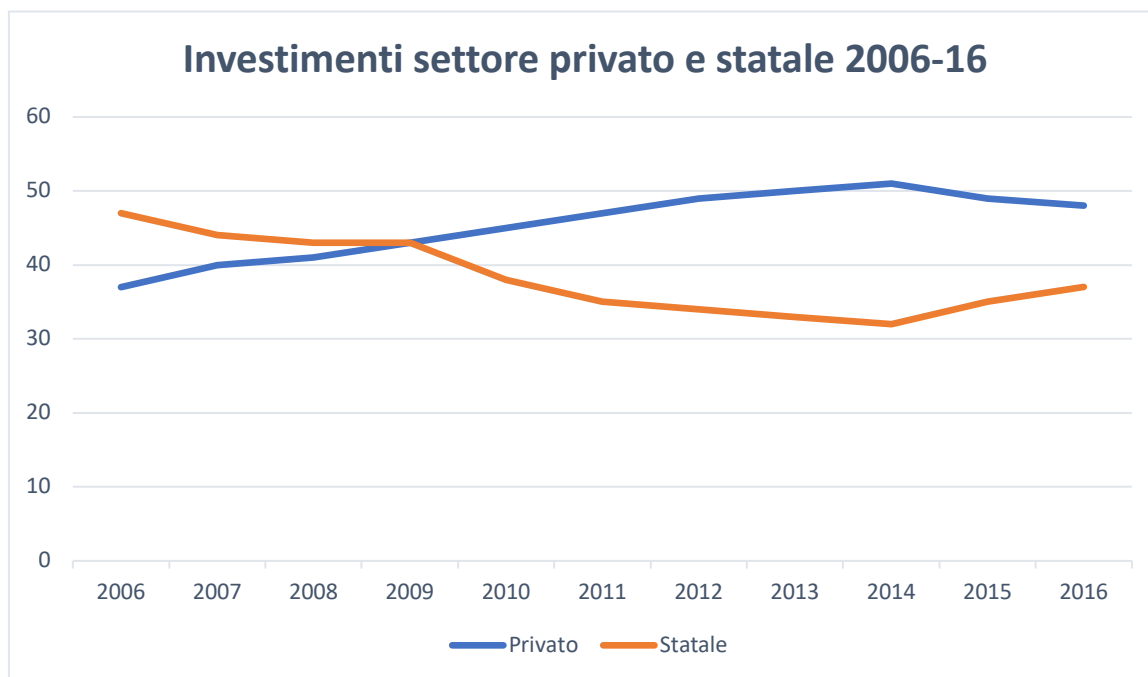


Figura numero 6. Investimenti settore privato e statale cinese

Fonte: Lardy, 2019

Il ritorno della presenza statale negli ultimi anni nell'economia produsse e produce tuttora un rallentamento nella crescita economica del paese. Ciò è testimoniato dal grafico seguente che riporta il tasso di crescita del PIL cinese: da una media del 12% nella fase antecedente della crisi globale 2005-2008, a una media del 7% nel 2015-16⁶⁵. Dal 2010 il PIL calò. Da quel momento infatti, quasi metà degli investimenti fu a carico di imprese private con accesso a credito

⁶⁵ Dati forniti da The World Bank, in

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2018&locations=CN&start=1990&view=chart>

fornito dal sistema bancario statale⁶⁶. Ma dal 2012 in poi, lo spazio del settore statale venne ridotto nuovamente in quanto il governo decise di implementare una serie di politiche industriali basate su investimenti statali e fondi pubblici. Questo fu uno dei motivi per la quale la Cina visse un rallentamento della crescita economica testimoniato dal calo della crescita del GDP.

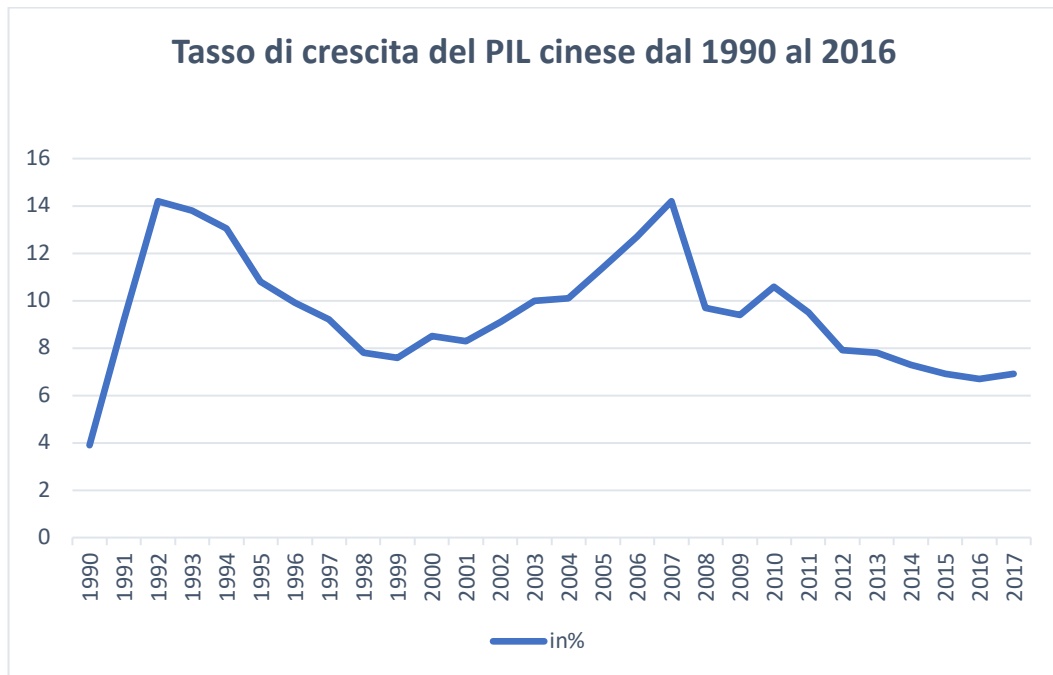


Figura numero 7. Tasso di crescita del PIL cinese (1990-2016)

Fonte: The World Bank, 2018

Tuttavia vi sono, secondo l'economista Lardy, ulteriori motivi collegati al rallentamento della crescita economica, in particolare ne identifica cinque: una lenta ripresa dell'economia globale in seguito alla crisi globale del 2008; la rapida crescita degli investimenti nel settore dei beni immobili e delle infrastrutture spinse alla crescita nella prima fase di crisi, ma contribuì anche al declino sia del fattore produttivo totale e di alcuni indicatori finanziari; la crescita continua del debito domestico e la difficoltà nel bilanciare le risorse per la crescita economica; infine, il lento processo di riforma economica, riflesso nel sempre più crescente

⁶⁶ LARDY, pag. 2

ruolo dello stato nella distribuzione delle risorse, deteriorando la performance finanziaria delle imprese di stato⁶⁷.

L'ultimo fattore appena citato si ricollega a quanto riportato in precedenza. Molti studi dimostrano infatti come differenziare *la proprietà di risorse delle imprese* porti a risultati più efficienti. Nello studio di David Dollar e Shang-Jin Wei (2007), viene dimostrato come la proprietà statale è associata ad un ritorno di capitale minore. Gli autori sostengono che se le imprese fossero private, il tasso di crescita crescerebbe velocemente e in maniera sostanziosa a patto che vi sia un'allocazione più efficiente delle risorse⁶⁸. Quindi perché le SOEs continuano ad essere le protagoniste nell'economia cinese? Quali sono gli ostacoli politici ed economici per implementare un programma economico di riforma che possa migliorare sia l'efficienza delle SOEs sia permettere alle imprese private di ottenere più potere e controllo degli asset?

Innanzitutto, l'ostacolo principale è la leadership che guida il partito, in quanto sostiene che, anche se le SOEs possano rallentare la crescita economica, sono fondamentali per assicurare la posizione di controllo del partito e perseguire gli obiettivi strategici del partito⁶⁹. Quest'ultimi sono le numerose politiche industriali che la Cina vuole perseguire, come ad esempio il Made in China 2025, che punta ad ottenere una posizione di dominio globale, la Belt and Road Initiative, dove le maggiori SOEs sono i maggiori appaltatori per costruire strade, linee ferroviarie, porti e altre tipologie di infrastrutture.

Per prevedere l'andamento futuro dell'economia, bisogna intuire l'orientamento delle politiche che il presidente Xi intende intraprendere: se saranno simili a quelle prese dal partito del 2013 (vale a dire una forte presenza

⁶⁷ Per un approfondimento consultare N. LARDY, *The State strikes back. The end of the economic reform in China?*, Peterson Institute for international Economics, Washington, 2019, pag. 16.

⁶⁸ Ibidem, pag.49.

⁶⁹ ECONOMY, *The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State*, Oxford University Press, 2018.

dello stato nell'economia), allora gli investimenti privati rimarranno deboli e la crescita economica sarà lenta nel medio-lungo periodo; se il ruolo del mercato si espanderà, il ruolo dei privati tornerà a dare una spinta alla crescita economica.

8. SOEs verso l'internalizzazione

Il processo di globalizzazione è un obiettivo per cui la Cina da anni concentra le proprie energie, con l'intento di divenire una potenza a livello globale. Attraverso le riforme economiche degli anni settanta, il paese offrì bassi costi manifatturieri, attirando l'interesse dei paesi stranieri per insediarsi in Cina e sfruttare i bassi costi manifatturieri che essa offriva. Ma il paese ben presto capì che questa strategia con poté avere dei benefici a lungo termine. Si decise quindi di implementare una strategia che permise al paese di competere con il mercato internazionale. La strategia venne lanciata dal governo cinese nel 1999 con il nome di 走出去 *Zou Chu Qu- Going global*, un'iniziativa politica che avrebbe influenzato non solo la crescita delle compagnie cinesi, ma anche dello sviluppo economico mondiale⁷⁰. Per integrarsi all'economia mondiale, la Cina elaborò piani che coincidessero con le priorità strategiche nazionali. Questo è il caso delle State-Owned Enterprises, che ricoprono un ruolo chiave nel processo di globalizzazione.

Per spronare l'integrazione verso l'esterno, il governo cinese giocò un ruolo attivo per sponsorizzare e dare supporto alle imprese in questo cammino, e queste politiche ebbero un forte impatto per l'internalizzazione delle SOEs. Con la strategia 'go global', la Cina individuò tra le 30 e 50 aziende nazionali considerate strategiche che potessero avere un ruolo fondamentale in questo processo. Le aziende selezionate, essendo statali, godettero di una larga scala di

⁷⁰ CHINA POLICY, *China going global, between ambition and capacity*, Pechino, 2017, p. 3.

benefici da parte del governo, tra cui reti per la condivisione di informazioni, agevolazioni fiscali e tassi d'interessi bassi da parte delle banche⁷¹.

La Cina incominciò ad aumentare la propria presenza all'estero acquistando risorse naturali, competenze tecnologiche, know-how e sviluppando marchi globali. Investire all'estero attraverso le imprese di stato cinese ha una duplice funzione: da un lato implementa il vantaggio politico cinese all'estero, dall'altro aumenta la propria influenza nel mondo⁷².

Con l'acquisto di potere a livello globale, le SOEs attirarono sempre più l'attenzione dei paesi occidentali. Quest'ultimi ebbero una percezione negativa in quanto si accorsero che mancava trasparenza nella loro natura e scopo.

9. SOEs in Europa

In seguito ai processi e riforme di internalizzazione, le SOEs furono uno degli strumenti più significativi per la strategia *'go global'*.

Analizzando i dati degli anni più recenti, si nota una crescita fino al 2015 della presenza delle State-Owned Enterprises negli investimenti in Europa, con una cifra pari a 44,3 miliardi di euro. Dal 2016 il flusso diminuì, con eccezione del 2017 che raggiunse da cifra record di 20,8 miliardi di euro. La presenza di investimenti cinesi del settore privato notò una grande crescita, soprattutto nel 2016 in cui gli investimenti pubblici vennero sorpassati da quelli privati⁷³.

⁷¹ THE ECONOMIST, *The struggle of the champions. China wants to build world-class companies. Can it succeed?* 2005, in: https://www.economist.com/node/3535818/print?Story_ID=3535818

⁷² ALON, WANG, SHEN, ZHANG, *Chinese State-Owned Enterprises go global*, Journal of Business Strategy, Vol. 35 n.6, 2014, p. 5.

⁷³ HENEMANN, HUOTARI, KRATZ, *Chinese FDI in Europe: 2018 trend and impact of new screening policies*, 2019, Rhodium Group e MERICS, p. 13.

Miliardi di euro investiti dalla Cina sotto forma di OFDI nei 28 paesi dell'Unione Europea

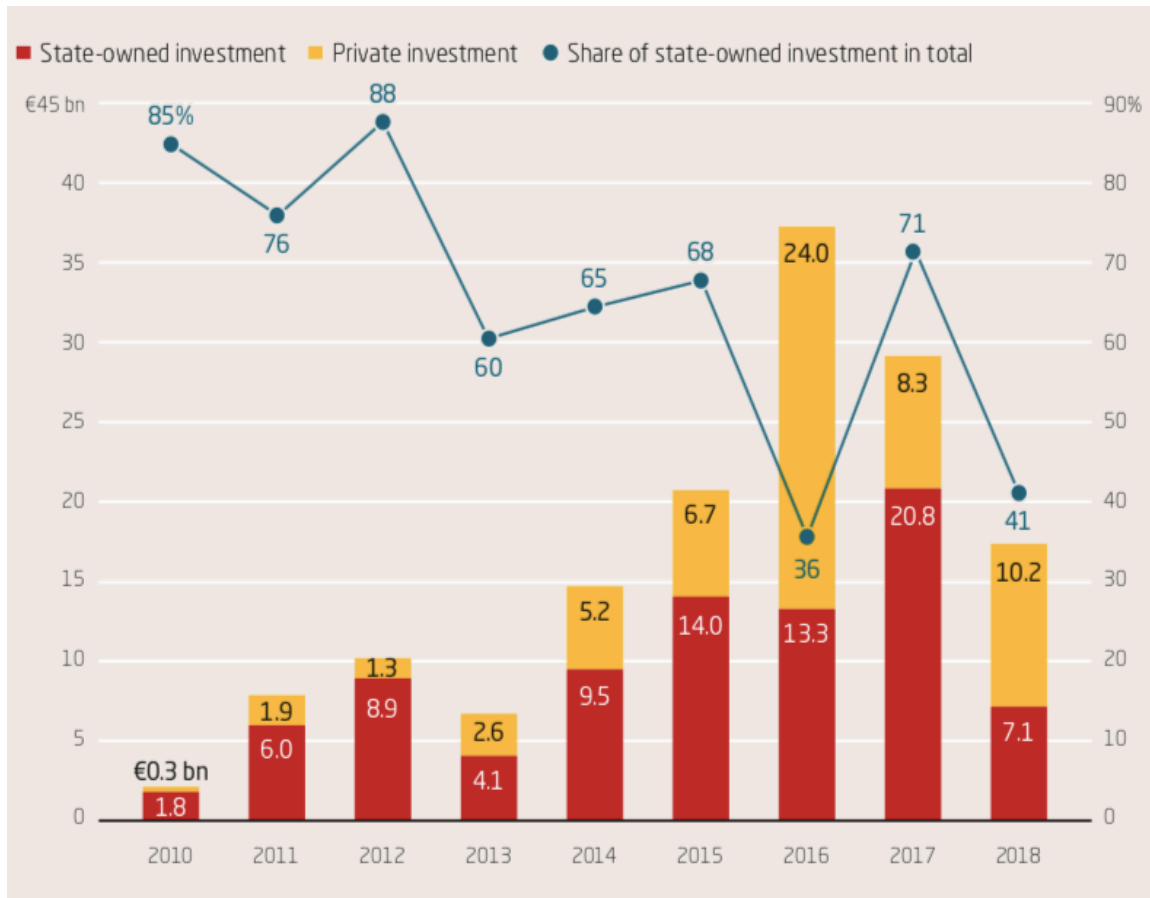


Figura numero 8. Investimenti cinesi sotto forma di OFDI (in miliardi di euro) nell'Unione Europea

Fonte: Rhodium Group e MERICS, 2018

Il grafico illustra il cambiamento del flusso di investimenti destinati all'Europa da parte delle SOEs e dal settore privato. Il lento processo di orientare l'economia al mercato e al tempo stesso la volontà di tenere lo stato al centro testimoniano un flusso di investimenti asimmetrico e difficile da prevedere. Per avere una visione dell'andamento futuro dell'economia, bisogna intuire l'orientamento delle politiche che il presidente Xi intende intraprendere: se saranno simili a quelle prese dal partito del 2013 (vale a dire una forte presenza dello stato nell'economia), allora gli investimenti privati rimarranno deboli e la crescita economica sarà lenta nel medio-lungo periodo; se il ruolo del mercato si espanderà, il ruolo dei privati tornerà a dare una spinta alla crescita economica. Attualmente, tra le politiche distintive intraprese da Xi vi sono: la

centralizzazione dell'autorità sotto la sua leadership; la penetrazione sempre più intensa nella società da parte dello stato; la creazione di un muro virtuale di regolamentazioni e restrizioni che controllano saldamente il flusso di idee e di capitali verso l'interno e l'esterno del paese; infine, la rilevante proiezione del potere cinese. Tutto ciò rappresenta la riaffermazione del potere statale cinese nella politica e nella società, ed un ruolo sempre più espansivo all'estero.⁷⁴

⁷⁴ ECONOMY, *The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State*, Oxford University Press, 2018, pag. 10.

Terzo capitolo: Belt and Road Initiative in Europa

1. Premessa

Il legame tra Cina ed Europa si intensificò a partire dagli ultimi decenni. In particolare, in seguito al processo di unione dei primi stati europei e in seguito all'incertezza politica della Cina, a metà degli anni Ottanta *“Pechino incominciò a guardare con maggiore attenzione al possibile ruolo europeo non solo o tanto in funzione anti-egemonica, quanto semmai quale polo in un mondo multipolare. Tale percezione fu accompagnata dalla crescente cooperazione economica e tecnologica bilaterale (accordo commerciale del 1978, accordo di cooperazione e commercio del 1984) nonché alla formalizzazione di consultazioni ad alto livello.”*⁷⁵ Alla fine degli anni Ottanta però, vi furono elementi di instabilità ed incertezza, come la caduta del muro di Berlino, il massacro di Tiananmen del 1989 e il ruolo dell'unione Sovietica, che affievolì i rapporti tra i due paesi. Ma dagli anni Novanta, Cina e Europa ripresero a collaborare, incrementando soprattutto scambi commerciali e diplomatici. Alcune questioni però continuarono a dividere i due paesi, come la situazione di Hong Kong, la fine dell'embargo sulla vendita di armi e tecnologia militare^{76 77} .

Per quanto riguarda la Belt and Road Initiative in l'Europa, fece una prima timida apparizione nel 2014 in occasione dei giochi olimpici invernali a Sochi, in un incontro tra il presidente cinese Xi Jinping e quello russo Vladimir Putin⁷⁸. Un

⁷⁵ SAMARANI, *La Cina contemporanea. Dalla fine dell'impero ad oggi*, Einaudi Editore, 2017, pag. 369.

⁷⁶ L'embargo messo nel 1989, obbligò la Cina a contare prevalentemente sulla Russia per quanto riguarda il settore bellico. Attualmente, non vi è nessun cambiamento a riguardo nonostante i paesi europei ritengano maturi i tempi per la revoca dell'embargo.

⁷⁷ Ibidem, pag. 370-73.

⁷⁸ FARDELLA, PRODI, *The Belt and Road initiative and its impact on Europe*, Valdai Paper 82, 2018, pag. 5

aspetto di particolare rilevanza è che, dopo qualche giorno dopo tale dialogo, si tennero altri incontri tra diversi leader europei, come con il presidente ceco Miloš Zeman e il presidente greco Karolos Papoulias, ma nessuno menzionò la Belt and Road Initiative.

Si ricominciò a sentir parlare della Belt and Road Initiative soltanto un anno dopo, quando fece il suo debutto ufficiale in Europa con la pubblicazione da parte della Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme e del Ministero degli Affari Pubblici e quello del Commercio, del primo documento riguardante la BRI definito come *action plan*⁷⁹.

Da quella data lo sviluppo della Belt and Road Initiative fu estremamente rapido. Nel marzo 2015 i primi Paesi europei parteciparono al fondo finanziario cinese AIIB^{80 81}. Attualmente, le quote di partecipazione più alte appartengono alla Germania con 4.482 milioni di dollari, seguita da Francia con 3.375, Regno Unito con 3.054 e infine al quarto posto l'Italia con 2.571 milioni. La presenza di un così gran numero di Paesi europei nell'istituzione finanziaria cinese costituì un gesto di importanza simbolica nei confronti della Cina: il riconoscimento da parte dell'Europa per il contributo della Cina al benessere globale attraverso la Belt and Road Initiative ed il riconoscimento della Repubblica Popolare come potenza mondiale.

Dal 2015 la politica estera cinese intensificò la promozione della Belt and Road Initiative anche in Europa: le visite di stato del Presidente Xi Jinping occuparono l'agenda diplomatica della Cina, accompagnate da una grande

⁷⁹ COMMISSIONE NAZIONALE PER LO SVILUPPO E LE RIFORME CINESE, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, 2015

⁸⁰ Dati forniti dal sito ufficiale di AIIB, in: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

⁸¹ I primi paesi a partecipare furono Germania, Regno Unito, Norvegia, Paesi Bassi, Lussemburgo ed Austria. L'Italia entrò l'anno successivo accompagnata da Svizzera, Svezia, Polonia, Malta, Islanda, Francia, Finlandia e Danimarca. Dal 2018 ad oggi si aggiunsero anche Spagna, Portogallo, Irlanda, Romania, Serbia, Grecia, Belgio e Bielorussia.

affluenza di investimenti che diedero un grande segnale politico ed economico alla scena globale.

A confermare l’impatto della politica estera cinese furono i dati forniti dal Parlamento Europeo, che registrano un consenso nei confronti della Cina dai paesi che si localizzano nell’Est Europa, mentre un’opinione negativa venne riscontrata nei paesi europei della zona occidentale e mediterranea.

Sondaggio opinione positiva o negativa della Cina tra i paesi o gruppi di paesi europei (%)

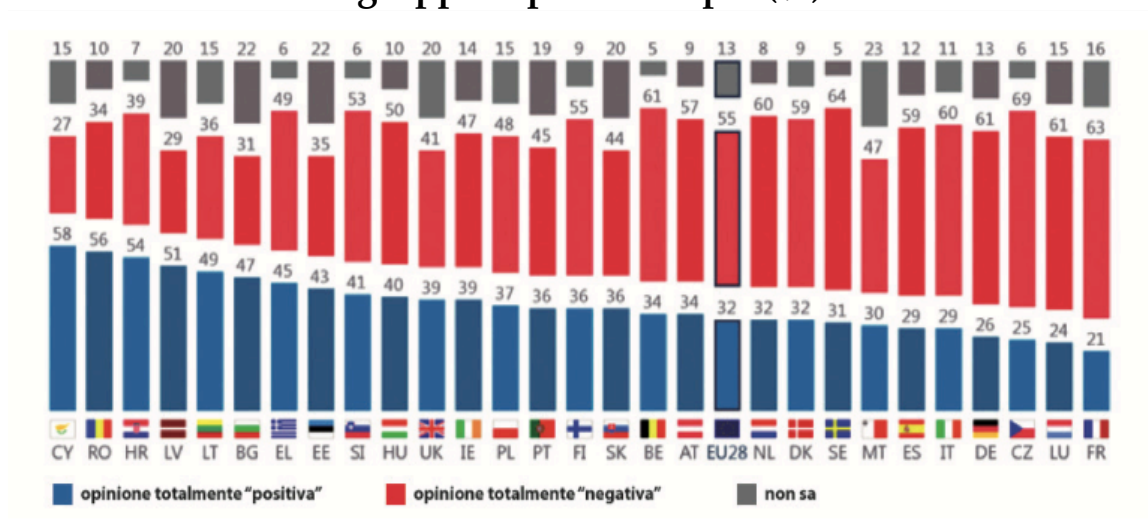


Figura numero 9. Sondaggio nei paesi europei riguardo opinione della Cina

Fonte: Eurobarometro 2017

Dopo sei anni dall’ufficializzazione della Belt and Road Initiative, è possibile delineare e tracciare le azioni strategiche. Tra le iniziative più rilevanti realizzate in Europa vengono riportate e descritte in un documento della Commissione Europea⁸², che identifica due linee politiche portate avanti dal governo cinese: in primo luogo, gli investimenti cinesi vengono concentrati maggiormente nei paesi dell’Europa Centrale e Orientale; in secondo luogo, gli accordi vennero eseguiti attraverso dialoghi bilaterali diretti con i paesi

⁸² STEER DAVIES GLEAVE, p.30.

interessati, scavalcando e aggirando la Comunità Europea: *“I dirigenti cinesi sembrano ancor oggi puntare largamente sugli accordi bilaterali più che su quelli con l’Unione, che è vista ancora come un soggetto politico non sufficientemente solido e compatto e quindi con una capacità limitata di contare effettivamente negli affari internazionali”*.⁸³

Seguire i progressi ed avere un quadro generale della Belt and Road Initiative risulta difficile in quanto il progetto cinese manca spesso di una chiara documentazione. Questo problema è stato percepito da molte istituzioni che, in risposta a ciò, hanno creato strumenti alternativi per tracciarne i movimenti.

Per avere una panoramica aggiornata ad oggi, è possibile congiungere ai dati forniti dalla Commissione Europea la raccolta di dati e informazioni forniti dall’American Enterprises Institute (AEI), un Think Tank specializzato in geopolitica cinese. Quest’ultimo realizzò uno strumento per tracciare gli investimenti cinesi⁸⁴, in cui vengono raccolti e catalogati gli accordi di cooperazione.

Dall’analisi dei dati emerge che i paesi dell’Europa orientale furono i primi a catturare l’attenzione degli investimenti della Belt and Road Initiative, in particolare Bielorussia, Repubblica Ceca, Bosnia ed Erzegovina e Polonia, nei settori finanziari, logistici ed energetici.

L’anno cruciale in cui l’attenzione cinese per i paesi europei si intensificò fu il 2016, quando l’interesse si estese ad altri paesi del territorio europeo, come Lettonia, Serbia, Grecia, Ucraina e Portogallo. Tra gli accordi siglati più significativi vi è l’acquisto del 67% dell’Autorità portuale del Pireo, porto

⁸³ SAMARANI, pag. 373.

⁸⁴ AEI, file excell *China global Investment Tracker*, strumento che riposta i FDI cinesi sopra la cifra di 100 milioni di dollari, scaricabile alla pagina <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

strategico greco⁸⁵ da parte della compagnia cinese statale China Ocean Shipping Company (COSCO): da questo momento la Grecia diventò il punto d'entrata strategico per la via marittima cinese ed il Pireo passò completamente in mano della China Ocean Shipping Company/COSCO⁸⁶. Vennero inoltre siglati accordi per consolidare le infrastrutture greche, in particolare l'aeroporto di Atene e la linea ferroviaria che partendo dal terminal, permette alle merci di raggiungere l'Europa balcanica.

Sempre nello stesso anno, COSCO acquistò il 35% del terminal di Rotterdam per un valore di 125,4 milioni di euro, rafforzando la presenza cinese nel Nord, già consolidata negli anni precedenti con l'acquisto di altri nodi infrastrutturali strategici come il terminal Antwerp Gateway di Anversa nel 2004⁸⁷.

Nel 2017 gli investimenti cinesi aumentarono, superando la firma di venti accordi sopra la cifra di 100 milioni di dollari. Nella maggior parte dei casi, la controparte cinese è composta da imprese cinesi di proprietà statale SOEs, come visto nel precedente capitolo.

Nel 2018 il flusso di capitale cinese scese leggermente rispetto l'anno precedente, con la firma di circa quindici accordi di cooperazione⁸⁸.

Nel primo semestre del 2019, gli accordi sottoscritti testimoniano un leggero calo rispetto agli anni precedenti. Esso costituisce però un anno fondamentale perché l'Italia decise di aderire formalmente alla Belt and Road Initiative firmando il 23 marzo un Memorandum d'Intesa, un documento che riporta per

⁸⁵ SELVATICI, p. 71.

⁸⁶ Denominazione creata prima della fusione nel 2017 della China Cosco Holding e la China Shipping Container Lines.

⁸⁷ DE FORCADE, *La Cina alla conquista dei porti d'Europa*, *Ilsole24ore*, 2017, in: <https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-conquista-porti-d-europa-AEZVDF3B>

⁸⁸ Si ricorda che gli accordi presi in considerazione del database partono dalla cifra di 100 milioni dollari.

iscritto la convergenza fra le parti, indicando una comune linea di azione⁸⁹. Il contenuto dell'accordo e cosa comporterà verrà analizzato ed approfondito nel quarto capitolo.

Per avere uno sguardo complessivo, viene riportata di seguito una chiara mappatura fornita da MERICS (Mercator Institute for China Studies)⁹⁰, uno degli enti più affidabili che traccia i movimenti cinesi.

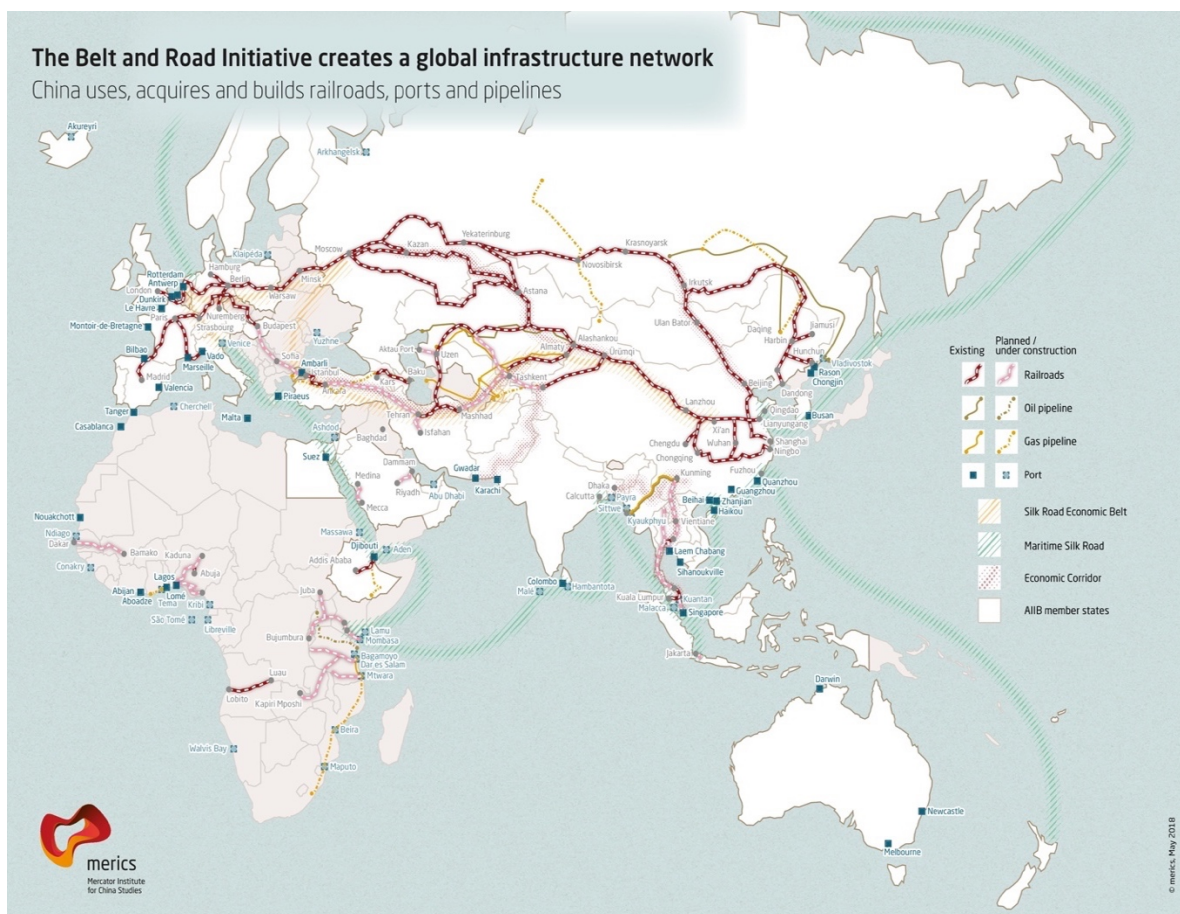


Figura numero 10. Belt and Road Initiative

Fonte: MERICS, 2018.

⁸⁹ AGI, *Che cosa dice veramente il memorandum Italia-Cina*, 2019, in: https://www.agi.it/blog-italia/agi-china/memorandum_italia_cina-5199831/post/2019-03-24/

⁹⁰ MERICS, *Belt and Road Initiative Database*, in: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/methodology>

Concentrando l'attenzione sull'Europa, si può notare che la rete infrastrutturale della Belt and Road Initiative coinvolge la maggior parte dei Paesi. Il target cinese nel promuovere la Belt and Road Initiative divide il territorio europeo in due regioni: da una parte l'Europa Centrale ed Orientale (CEE), composta anche dai Balcani e dall'altra i Paesi mediterranei.

Per quanto riguarda i paesi della CEE, la Cina, come già descritto in precedenza, creò una piattaforma ('16+1') che mette insieme questi paesi per facilitare il dialogo e la cooperazione. Al contrario, non fu creata nessuna entità che raccogliesse i paesi del Mediterraneo.

Di seguito verrà analizzata la relazione bilaterale con i paesi coinvolti e i più rilevanti progetti infrastrutturali realizzati e in fase di progettazione, per ottenere una risposta chiara alle seguenti domande: quali sono i progetti relativi alla Belt and Road Initiative già realizzati nei Paesi europei? Qual è l'approccio cinese adottato con i paesi aderenti alla Belt and Road Initiative? Qual è la percezione e la reazione dei singoli Paesi europei?

2. Europa Orientale e 16+1 Format

La Cina si interessò all'Est Europa già nel 2011, creando un'organizzazione apposita per la cooperazione economica tra i paesi dal nome di CEEC-China 16+1⁹¹. La creazione di quest'organizzazione permise alla Cina di evitare un confronto con le autorità europee sulle politiche di investimenti che intendeva portare a termine, creando un dialogo diretto con i paesi coinvolti, anche attraverso l'assenza di politiche internazionali sul controllo dei flussi cinesi.

⁹¹ *Cooperation between China and Central and eastern European Countries (China-CEEC)*. I paesi che ne fanno parte sono Albania, Bosnia ed Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Romania, Serbia, Slovacchia, Slovenia e infine Cina.

I primi accordi firmati tra Cina e Paesi europei in ambito di cooperazione infrastrutturale avevano la forma di Memorandum of Understanding⁹², in cui vengono siglati dei quadri generali di cooperazione o procedure specifiche per lo sviluppo e cooperazione di infrastrutture.

I MoU firmati dalla Cina sulla cooperazione generale con paesi del territorio europeo vengono elencati in ordine cronologico nella seguente tabella.

<i>Categoria</i>	<i>Descrizione</i>
<i>Cooperazione generale sotto Belt and Road Initiative</i>	Ungheria e Cina firmano nel giugno 2015 un MoU riguardo “Jointly Promoting the Construction of the Belt and Road”.
	Romania e Cina firmano un MoU di cooperazione che riguarda la cintura economica della Belt and Road nel giugno 2015 durante ‘Romania-China Joint Intergovernmental Commission for Economic Cooperation’.
	Bulgaria, Repubblica Ceca, Polonia, Slovacchia e Serbia firmano un MoU riguardo “Jointly Promoting the Belt and Road Initiative” durante il 16+1 Summit a Suzhou nel novembre 2015.
	Turchia e Cina firmano un MoU su “Jointly Promoting the Belt and Road Initiative” durante il Summit del G20 nella città turca di Antalya nel novembre 2016.
	Lettonia e Cina firmano “MoU on Belt and Road Cooperation” nel novembre 2016.
	Croazia, Albania, Bosnia ed Erzegovina, Montenegro firmano un Mou con la Cina riguardo la “Belt and Road Cooperation”, e la Grecia firma il “2017-2019 Plan on key Areas of Cooperation”.

⁹² Chiamata anche *Letter of Intent*, è un documento frequente negli scambi commerciali che ha lo scopo di formalizzare decisioni e di regolamentare la conduzione delle negoziazioni.

Caratteristica fondamentale è che non è vincolante.

I Memorandum of Understanding firmati tra Cina e i paesi europei focalizzati su settori più specifici vengono riportati in ordine cronologico nella seguente tabella.

<i>Categoria</i>	<i>Descrizione</i>
<i>MoU su progetti di cooperazione specifici</i>	Ungheria e Serbia firmano nel novembre 2014 un Mou per la modernizzazione della rete ferroviaria che collega Budapest a Belgrado. L'aggiornamento riguardo tale questione verrà ripreso durante la firma del "16+1 Summit" a Suzhou nel novembre 2015 e durante il "Belt and Road Forum a Pechino del maggio 2017.
	Albania e Montenegro firmano durante il "16+1 Summit" a Suzhou un MoU con la compagnia cinese Pacific Construction Group per la realizzazione di "Blue Corridor motorway project". ⁹³
	La compagnia tedesca Deutsche Bahn e la Cina firmano nel marzo 2016 un MoU per il potenziamento del New Eurasian Land Bridge.
	Polonia e Cina firmano nel giugno 2016 un MoU in tema di cooperazione per quanto riguarda le infrastrutture logistiche.
	Le reti ferroviarie di Cina, Bielorussia, Germania, Kazakistan, Mongolia, Polonia e Russia firmano "Agreement for further cooperation on China-Europe Container Block Trains" durante il Belt and Road Forum a Pechino nel maggio 2017.
	Bielorussia, Turchia e Uzbekistn firmano "Agreement on international transportation strategy coordination" con la Cina durante il Belt and Road Forum del maggio 2017.
	Grecia, Bielorussia, Serbia, Svizzera e Turchia firmano "Joint Initiative on Strengthening Standards Cooperation and Building" nel maggio 2017 durante il Belt and Road Forum a Pechino.

⁹³ Il *Blue Corridor*, o chiamato anche *Adriatic-Ionia* è un progetto per la realizzazione di una linea autostradale che colleghi i paesi adriatici dell'Est, da Trieste alla Grecia passando per la Croazia, Montenegro e Albania.

2.1 Paesi Balcanici

Nella stampa internazionale degli ultimi anni si è molto discusso riguardo al ruolo dei paesi Balcanici nel quadro della Belt and Road Initiative. Le opinioni espresse sono le più varie e diverse tra loro, ma quella che ricorre maggiormente sostiene che *“Pechino potrebbe trasformare i paesi dei Balcani- che è possibile un giorno diventino membri dell’Unione Europea (UE)- in cavalli di Troia”*⁹⁴. Le parole espresse dal Commissario per le Politiche Regionali Johannes Hahn partono da una preoccupazione di Bruxelles per quanto riguarda il controllo degli asset strategici che la Cina acquisì e ha in mente di acquisire nella zona balcanica. Vi è il timore infatti che Pechino sia in grado di influenzare a livello politico le scelte dei paesi Balcanici. La propensione di questi paesi nei confronti della Cina *“è da imputare più alla frustrazione da parte dei paesi balcanici verso le promesse disattese dell’UE, che non ad una strategia adottata da Pechino qualitativamente o quantitativamente superiore a quella europea.”*⁹⁵ La Cina decise infatti di investire in questo territorio in progetti infrastrutturali che migliorassero lo sviluppo del paese (e soprattutto del trasporto di merci cinesi in Europa), considerati invece dall’Europa troppo rischiosi in quanto in termini di profitto non risultano proficui ma improduttivi⁹⁶.

Secondo uno studio portato avanti dal Fondo Monetario Internazionale⁹⁷, lo sviluppo delle infrastrutture nei paesi Balcanici può essere di grande rilievo nella crescita economica. Tuttavia, deve essere accompagnato da una serie di provvedimenti e riforme interne ai paesi in quanto vi sono istituzioni deboli, governi inefficienti e corruzione diffusa che portano ad uno spreco di risorse e

⁹⁴ ORIZZONTECINA, pag.10

⁹⁵Ibidem.

⁹⁶ Ibidem, pag. 11

⁹⁷ INTERNATIONAL MONETARY FUND, *Public Infrastructure in the Western Balkans. Opportunities and Challenges*, 2018, pag.2-4, scaricabile in <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2018/02/07/Public-Infrastructure-in-the-Western-Balkans-Opportunities-and-Challenges-45547>

ad una allocazione errata di esse nei progetti che ridimensionano la fattibilità economica dei progetti. La soluzione potrebbe risiedere in un rafforzamento del quadro istituzionale, nell'implementazione di investimenti che mirano a migliorare la connettività della regione e facilitare l'integrazione con le *supply chain* europee, e questi finanziamenti dovrebbero provenire da istituzioni finanziarie internazionali e donatori, non soggette a corruzione.

La gran parte dei progetti allocati nel territorio balcanico fu realizzata ed approvata attraverso dei prestiti vincolati (*tied loans*), sponsorizzati da ExIm Bank a condizioni favorevoli, con la clausola che la realizzazione dei progetti sia affidata a partner cinesi, ovvero imprese di costruzione controllate dallo stato. La fiducia data alla Cina dai paesi Balcanici deriva innanzitutto dalla credibilità e dalla disponibilità a innumerevoli risorse. Infatti, le SOEs cinesi ottennero una reputazione positiva in termini di facilità, credibilità e know-how che offrono per realizzare progetti infrastrutturali. In questo contesto si inserisce lo studio del professore Liu Zuokui, in cui identifica gli SWOT degli investimenti cinesi nei paesi Balcani⁹⁸.

⁹⁸ LIU ZUOKUI 刘作奎, “Yidai yilu changyi xia zhongguo dui ba’ergan diqu de touzi xianzhuang ji yingxiang” “一带一路”倡议下中国对巴尔干地区的投资现状及影响, “L’influenza degli investimenti cinesi nella cornice della BRI nella zona Balcanica”, 中国社会科学院欧洲研究所 Zhongguoshehui kexueyuan ouzhou yanjiu suo, 2019, p. 57.

表 2

中国在巴尔干地区投资的 SWOT 分析

<p>内部分析</p> <p>外部分析</p>	<p>优势(Strength) 企业整体竞争力较强, 技术积累和运作经验丰富; 在能源、基建领域相比国际企业具有一定优势; 企业应对国际风险能力增强; 强大的国力支持。</p>	<p>劣势(Weakness) 融资方式不具优势; 企业的产能输出方式有待优化; 对欧投资经验尚需进一步积累; 国有企业属性的敏感性; 对欧盟规则适应能力需提升; 国际舆论环境不佳。</p>
<p>机会(Opportunity) 全球经济复苏; 中国充足的外汇储备; 国家政策大力支持; 巴尔干地区投资需求依然旺盛; 企业竞争力稳步提升; 《中华人民共和国外商投资法》公布缓解外部压力。</p>	<p>SO 战略: 发挥优势, 利用机会 减少非理性投资; 保持耐心和定力, 多积累成功案例; 多与欧盟企业或机构合作或开展第三方合作; 积极推动中欧投资协定谈判取得进展; 推动中美贸易争端妥善解决; 鼓励更多民营企业到巴尔干地区投资, 投资主体和内容多元化。</p>	<p>WO 战略: 克服劣势, 利用机会 加强对跨国型企业人才培养; 尊重当地法律, 培养法治意识; 切实提升企业竞争力和服务意识; 提升企业的本土化水平; 积极推行融资渠道多元化, 多利用市场融资, 并与国际金融机构开展有效合作。</p>
<p>挑战(Threaten) 世界经济不确定性加剧; 国内经济结构调整带来风险; 欧洲保护主义情绪严重; 欧洲对中国的规则围堵加剧; 投资具有单一性、高风险。</p>	<p>ST 战略: 利用优势, 回避威胁 借助国际合作机制开展境外投资活动; 对敏感性、战略性行业谨慎投资; 企业“抱团出海”, 提倡结成深度联盟。</p>	<p>WT 战略: 减少劣势, 回避威胁 巧用金融资本, 降低财务风险; 避免文化冲突; 了解欧盟市场情况, 参与欧盟项目竞标; 积极开展第三方合作, 取长补短、优势互补。</p>

Figura numero 11. Analisi SWOT investimenti cinesi nei paesi Balcanici.

Fonte: “一带一路”倡议下中国对巴尔干地区的投资现状及影响, 2019

Per avere una comprensione più approfondita sulle politiche portate avanti da Pechino nella regione balcanica, viene fornita di seguito una panoramica dei paesi maggiormente interessati e coinvolti nei progetti infrastrutturale cinese della Belt and Road Initiative.

Grecia

Come riportato in precedenza, la Grecia è stato uno dei Paesi europei che negli ultimi anni permise maggiormente la concretizzazione della Via della Seta Marittima.

Già nel 2008, COSCO (China Ocean Shipping Company)⁹⁹ iniziò a mobilitare investimenti dopo aver vinto il bando di gara indetto dal governo greco per la gestione e la riqualificazione di due dei tre moli (Pier II e Pier III) del porto del Pireo, investendo più di cinque miliardi di dollari¹⁰⁰. La compagnia cinese reinvestì 300 milioni di dollari nel 2013¹⁰¹, e successivamente nel 2016 acquistò la maggioranza dell'Autorità Portuale del Pireo, promettendo di investire 700 milioni di euro nei prossimi dieci anni¹⁰², ottenendo una concessione per la gestione dei terminal di 35 anni.

L'intervento cinese permise uno sviluppo rapido e significativo del porto greco, posizionandolo al sesto posto nella classifica dei porti europei per TEU¹⁰³. A sua volta, la compagnia cinese gode di un *hub* strategico che consente un collegamento in grado di le merci cinesi nel sud, est e centro Europa.

Al sistema portuale greco venne integrato quello ferroviario in grado di trasportare le merci cinesi nella parta interna dell'Europa. Al contrario delle comuni aspettative, COSCO non espresse il proprio interesse nella

⁹⁹ Nel dicembre 2015, COSCO si unì alla China Shipping Group, formando una nuova compagnia chiamata China COSCO Shipping, abbreviata COSCO.

¹⁰⁰ Il bando venne lanciato principalmente per due motivi: sviluppare e potenziare le infrastrutture greche per una somma superiore ai 400 milioni di euro per combaciare al nuovo tipo di domanda del mercato;

¹⁰¹ AEL, file excell *China global Investment Tracker*.

¹⁰² EUROPEAN THINK-TANK NETWORK ON CHINA (ETNC), *Europe and China's New Silk Roads*, 2018, p. 30

¹⁰³ La classifica è consultabile presso il sito:

<http://www.themeditelegraph.com/it/r/MediTelegraph/Transport/Immagine.jpg>

privatizzazione della compagnia ferroviaria greca TRAINOSE¹⁰⁴, che venne invece vinta e commissionata dalle Ferrovie di Stato Italiane¹⁰⁵. La motivazione va cercata nell'instabilità politica ed economica che attraversò il paese in quel periodo.

Vista la situazione di crisi generale, l'opinione pubblica non ebbe un peso rilevante in quanto alla Grecia non restò che privatizzare gli asset strategici per cercare di risanare l'economia. Bisogna però tener conto due aspetti: non è presente una strategia greca della Belt and Road Initiative e vi è la mancanza la chiarezza legale cinese.

L'acquisizione di un asset europeo così strategico da parte di COSCO portò alla luce una questione fondamentale: l'appoggio delle SOEs cinesi all'iniziativa cinese BRI ha un'influenza sempre maggiore nella geopolitica mondiale.

Repubblica di Serbia

L'apertura del mercato serbo e la mancanza di risorse finanziarie permisero negli ultimi anni a paesi come la Cina di investire in Serbia in diversi settori a condizioni favorevoli, creando una stretta cooperazione tra i due paesi. I maggiori investimenti vennero tracciati e descritti in un documento dal professor serbo Dimitrijevic¹⁰⁶.

Uno dei primi progetti infrastrutturali venne siglato nel 2010: la SOE cinese China Road and Bridge Corporation (CRBC)¹⁰⁷ si impegnò per la costruzione di

¹⁰⁴ Di proprietà delle Ferrovie dello Stato Italiane, è una società di trasporto ferroviario con sede ad Atene che gestisce il sistema infrastrutturale greco.

¹⁰⁵ I dati vengono riportati dal sito delle Ferrovie dello Stato, in:

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/FS-Closing-Trainose-Grecia>

¹⁰⁶ DIMITRIJEVIĆ, Chinese investments in Serbia—a Joint pledge for the future of the new Silk road, Institute of International Politics and Economics di Belgrado, 2017.

¹⁰⁷ La China Road and Bridge Corporation (CRBC) è una filiale sussidiaria della China Communications Construction Company (CCCC).

un ponte a Belgrado sul fiume Danubio per la cifra di 260 milioni di dollari¹⁰⁸. Il finanziamento del progetto derivò da un prestito per l'85% da ExIm Bank of China e il restante 15% dai fondi della città di Belgrado.

Un ulteriore progetto infrastrutturale riguarda la realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità tra le città di Belgrado e Budapest, del valore che oscilla tra i 1,5 e 2,5 miliardi di euro¹⁰⁹. Come verrà approfondito in seguito, il progetto incontrò difficoltà a sottostare agli standard europei, ma per quanto riguarda il tratto ferroviario serbo (da Belgrado fino a Stara Pazova, per una lunghezza di 34,5 chilometri), venne siglato un accordo tra il governo serbo e il consorzio cinese (formato da China Railway International e China Communications Construction Company) per la somma di 319 milioni di euro, con un finanziamento rilasciato da ExIm Bank of China. Questa linea ferroviaria è un progetto cruciale per il percorso della Belt and Road Initiative in quanto ha come obiettivo quello di collegare il porto del Pireo con l'Europa Centrale ed Orientale attraverso la Macedonia, Serbia e Ungheria.

La Cina decise inoltre di supportare un ulteriore progetto infrastrutturale attraverso China Shandong International Economic & Technical Cooperation Group (CSI) per un valore totale di 337,74 milioni di dollari, di cui 301 milioni finanziati da China ExIm Bank e 32,74 dalla Serbia. Il progetto consiste nel potenziamento di due sezioni del Corridor 11¹¹⁰: il tratto Obrenovac-Ub e Lajkovac-Ljig, per una lunghezza totale di 50.23 chilometri. L'apertura di questa sezione è datata ad agosto 2019 e rappresenta la prima autostrada costruita dalla

¹⁰⁸ In realtà, nel 2014 venne firmato un ulteriore contratto in quanto la costruzione del ponte richiese ulteriori 70 milioni di dollari per l'espropriazione e 32 milioni per gli appaltatori e subappaltatori.

¹⁰⁹ DIMITRIJEVIĆ, Chinese investments in Serbia—a Joint pledge for the future of the new Silk road, Institute of International Politics and Economics di Belgrado, 2017, pag. 70

¹¹⁰ L'autostrada E-763 che collega Belgrado al e termina a Bijelo Polje, in Montenegro.

Cina nel territorio europeo¹¹¹. La costruzione della sezione autostradale da Surčin a Obrenovac (17,6 chilometri) e di un ponte sul fiume Sava venne invece realizzato da China Communication Construction Company (CCCC) per un valore di 233,69 milioni di dollari: il 51% della partecipazione è cinese e il restante della Serbia, anche questa volta attraverso un prestito da ExIm Bank of China.

Gli investimenti infrastrutturali vennero accompagnati anche da quelli nel settore energetico serbo. Tra quelli più rilevanti vi è la rivitalizzazione della centrale elettrica di Kostolac B e la costruzione di un nuovo blocco della centrale termale Kostolac B3 e l'espansione della miniera a Drmno. La realizzazione di ciò venne finanziata da un prestito dell'80% del totale da ExIm Bank of China da ripagare in venti anni. La rivitalizzazione dell'impianto ha un costo di 715,6 milioni di euro (costi aggiuntivi saranno messi a carico della Serbia e dell'impresa pubblica Electric Power Industry of Serbia). La costruzione della centrale termica invece ha una durata di circa cinque anni. Queste ultime due operazioni sono a carico di China National Machinery and Equipment Import & Export Corporation (CMEC).¹¹²

Nel settore energetico, China Environmental Energy Holdings (CEE) e Shenzhen Energy Group (SEC), formarono un consorzio con Electric Power Industry of Serbia (EPS) per la costruzione di "Block 3" nella centrale termica Nikola Tesla B a Obrenovac e la miniera a Radljevo. Il costo di tale progetto è stimato a 2 miliardi di euro e, secondo le informazioni pubbliche, il nuovo complesso risulterà un produttore indipendente di energia elettrica, a capitale cinese.¹¹³

¹¹¹ EURONEWS, *Serbia: inaugurata la prima autostrada cinese in Europa*, 2019, in:

<https://it.euronews.com/2019/08/19/serbia-inaugurata-la-prima-autostrada-cinese-in-europa>

¹¹² REUTERS, *Chinese company starts construction of Serbian coal-fired power plant*, 2017, in:

<https://www.reuters.com/article/serbia-power/chinese-company-starts-construction-of-serbian-coal-fired-power-plant-idUSL8N1NQ49F>

¹¹³ DIMITRIJEVIĆ, *Chinese investments in Serbia—a Joint pledge for the future of the new Silk road*, Institute of International Politics and Economics di Belgrado, 2017, pag. 11.

Risulta interessante portare alla luce un'ulteriore cooperazione portata avanti recentemente dai due paesi in ambito di sicurezza: le due parti firmarono un Memorandum of Understanding per la realizzazione del progetto "Safe city". Esso consiste nell'installazione in alcune città¹¹⁴ sistemi di videosorveglianza (a Belgrado vennero installate 1000 telecamere in location segrete) con integrata la tecnologia del riconoscimento facciale, fornita da Huawei e HIKVission, a scopo di assicurare maggiore sicurezza.¹¹⁵

Questa tipologia di cooperazione è nuova in quanto fa parte di un settore sensibile e critico e la trasparenza a riguardo è scarsa. Infatti, le preoccupazioni e critiche dell'Unione Europea non tardarono ad arrivare, ricordando spesso che se la Serbia vorrà entrare a far parte della Comunità Europea, dovrà sottostare agli standard anche in materia di sicurezza e privacy. Ma la cooperazione tra Serbia e Cina viene motivata dall'interesse serbo di mantenere la posizione della Cina sul Kosovo: insieme alla Russia, la Cina non riconosce l'indipendenza del Kosovo.

La situazione complessiva attuale della Serbia risulta estremamente complessa, in quanto si ritrova ad avere il piede non in due, bensì in tre scarpe: è in un limbo tra Russia, Europa e Cina.

Montenegro

Nonostante la piccola dimensione e la lenta crescita, il Montenegro attirò l'attenzione della Cina, che decise di costruire la sezione di autostrada che parte Bar - Boljare. Con le infrastrutture odierne, la durata del tragitto è di circa quattro ore; con la realizzazione di questa sezione, la durata è inferiore a due ore. La costruzione di una rete stradale è vista come priorità dal governo Montegrino in quanto non possiede infrastrutture sviluppate, requisito necessario per entrare

¹¹⁴ Attualmente, il Sistema di telecamere venne installato nelle città di Belgrado, Novi Sad e Smederevo.

¹¹⁵ ISPI, Serbia: *China exports "Security" too*, 2019, in:

<https://www.ispionline.it/en/publicazione/serbia-china-exports-security-too-24123>

nella Comunità Europea. Quest' ultima non volle incaricarsi di ciò in quanto non vide un beneficio finanziario ed economico.

Nel 2014 la Cina espresse la volontà di finanziare un prestito attraverso la ExIm Bank of China per una somma superiore a un miliardo di dollari, la cui realizzazione è affidata per il 70% ad una SOE cinese (CRBC Chinese Road and Bridge Corporation, finanziata per l'85% da ExIm Bank). Il prestito verrà ripagato dal Montenegro con il 2% di interesse nell'arco di tempo che va dal 2020 al 2040, e in caso di insolvenza *"It also stated that if Montenegro could not repay its debt within the specified timeframe Eximbank would have the right to some of its territory"*.¹¹⁶

La costruzione va avanti da ormai tre anni e nel 2020 è prevista l'apertura del primo tratto di 40 chilometri, per un costo di 20 milioni di euro a chilometro e l'impiego di circa 2.700 lavoratori cinesi. I restati 80 chilometri rimangono in fase di dubbio in quanto il Montenegro non è in condizioni tali da richiedere un ulteriore prestito.

Questo progetto, il cui valore è stimato a 3,3 miliardi di dollari, creò dubbi che vennero espressi da diverse istituzioni. Innanzitutto, come riportato dal FMI e World Bank Forum, ripagare una cifra così alta per il Montenegro avrà effetti negativi sullo sviluppo del paese nel medio-lungo periodo. Il World Bank Forum realizzò a questo proposito un documento in cui sostiene che prendersi a carico un debito così cospicuo per le condizioni attuali del Montenegro avrà una ricaduta tale che il debito sul PIL crescerà dell'80% (nel 2012 era del 62%). Inoltre, come riportato dal Financial Times¹¹⁷, il tratto autostradale non avrà abbastanza traffico da giustificare i costi e nel contratto stipulato tra Cina e Montenegro, l'arbitrato verrà svolto secondo il sistema legale cinese.

¹¹⁶ FINANCIAL TIMES, *Montenegro fears China-backed highway will put it on road to ruin*, 2019, in: <https://www.ft.com/content/d3d56d20-5a8d-11e9-9dde-7aedca0a081a>

¹¹⁷ Ibidem.

Repubblica dell'Albania

Il rapporto tra Cina ed Albania negli ultimi anni divenne sempre più saldo in seguito a diversi accordi stipulati. Infatti, dal 2016 la Cina risulta il secondo partner commerciale dell'Albania, facendo recedere partner storici come Turchia e Grecia.¹¹⁸

I progetti più rilevanti sono due. Il primo è l'acquisto nel 2016 dell'aeroporto di Tirana da parte delle compagnie cinesi China Everbright e Friedman Pacific Asset Management per la cifra di 81 milioni di euro. Il gruppo ottenne una concessione di dieci anni, fino al 2025, con una possibile estensione fino al 2027. Il secondo riguarda la costruzione del gasdotto TAP (Transatlantic Pipeline). Nel 2013 la compagnia canadese Banker's Petroleum annunciò la vendita dell'esplorazione di petrolio (oil exploration) e il diritto di produzione alla compagnia affiliata cinese China's Geo-Jade Petroleum per la somma di 384,6 milioni di euro.¹¹⁹ La costruzione di un gasdotto che arrivi in Cina è necessario per il trasporto di materie energetiche prime provenienti dall'Albania. Da quanto riportato dal sito ufficiale del gasdotto¹²⁰, i lavori sono quasi al 90% dalla realizzazione e ingloba anche l'Italia in quanto il punto d'approdo è collocato nella regione italiana della Puglia, a Melengnano.

Le preoccupazioni non mancarono: Zef Preci, direttore del Albanian Center for Economic Research, sostiene che gli investimenti cinesi non renderanno il paese più prospero: *"Our economy is weak and it is likely to remain the same even with a growing Chinese presence in the country. We should not forget Chinese companies are*

¹¹⁸ FORBES, *China courts Albania investment while U.S. pushes politics*, 2017, in:

<https://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2017/03/10/albania-china-ilir-meta-washington-reforms-politics/#527a620117ed>

¹¹⁹ BALKAN INSIGHT, *Chinese investments raise eyebrows in Albania*, 2016, in:

<https://balkaninsight.com/2016/05/03/chinese-investments-raise-eyebrows-in-albania-05-02-2016/>

¹²⁰ Dati ufficiali consultabili al sito <https://www.tap-ag.it/costruzione-del-gasdotto/la-costruzione-dellinfrastruttura/in-italia>

indirectly controlled by the country's government. The possible geostrategic implications are not taken into consideration by the Albanian government at all." ¹²¹

Bosnia ed Erzegovina

La cooperazione tra i due paesi avviene, anche in questo caso, in due particolari settori, quello energetico e quello infrastrutturale.

Nel settore energetico, il governo, successivamente al Summit 16+1 a Budapest nel 2017, decise di potenziare e implementare una centrale a carbone nella città di Tuzla. Il progetto, dopo un primo rifiuto da parte del parlamento della Federazione della Bosnia ed Erzegovina, che non concesse alle tre compagnie cinesi¹²² di iniziare i lavori¹²³, ottenne il permesso un anno dopo, attraverso un prestito della ExIm Bank of China per 700 milioni di euro. Attraverso la società pubblica energetica Elektroprivreda, vennero scelte le compagnie cinesi che porteranno a termine questo progetto. La realizzazione di ciò risulta un elemento chiave, secondo un'intervista¹²⁴ rilasciata alla tv CGTV dal primo ministro Novalic, per lo sviluppo del paese. Il Ministro sottolineò che il governo si rivolse in prima battuta all'Europa, ma quest'ultima rifiutò di appoggiare il paese. L'impatto ambientale che la centrale creerà una volta funzionante non preoccupa il governo: l'inquinamento, che ad oggi raggiunge già alti livelli, avrà un impatto significativo sull'ecosistema del paese.¹²⁵

¹²¹ Ibidem.

¹²² Gezhouba Group and Guandong Electric Power Design Institute e Dongfang Electric Corporation Limited.

¹²³ BALKAN INSIGHT, *Chinese Investors retreat from main project in Bosnia*, 2018, in: <https://balkaninsight.com/2018/09/19/chinese-investors-retreat-from-main-project-in-bosnia-09-19-2018/>

¹²⁴ L'intervista è reperibile in: <https://www.youtube.com/watch?v=7JVSfQ3265Y>

¹²⁵ BALKAN INSIGHT, *Bosnia's China-Funded Power Plant Gets Green Light*, 2019, in: <https://balkaninsight.com/2019/03/07/bosnias-china-funded-power-plant-gets-green-light/>

In ambito infrastrutturale, nel 2018 la Federazione Bosnia Erzegovina annunciò che la compagnia autostradale Autoceste FBiH aggiudicò l'appalto per la costruzione di una sezione autostradale a China State Construction Engineering Corp e ad un consorzio che comprende Azerbaijan's Azvirt MMC, per un valore di 99 milioni di euro. L'impresa cinese ha il compito di costruire un tratto di strada lungo 11,75 chilometri nella sezione Pocitelj-Zvirovici, per un valore di 66,1 milioni di euro. Il consorzio tra Azvirt MMC, China's Sinohydro Corporation and Power China Road Bridge Group costruirà un ponte lungo un chilometro a Pocitelj per la somma di 32,8 milioni di euro. I fondi per questo progetto provengono da European Investment Bank (EIB) e, secondo il general manager di Autoceste Adnan Terzic, i lavori finiranno entro 30 mesi.¹²⁶

Croazia

Ad aprile 2019 la Croazia ospitò a Dubrovnik Li Keqiang in un evento che riunì i paesi Balcani e la Cina. La Croazia ha recentemente annunciato una gara d'appalto per la costruzione di una rete ferroviaria che colleghi il porto croato di Fiume al confine con l'Ungheria per un valore di 297 milioni di euro. Su dieci partecipanti, due sono cinesi e offrono i due prezzi più bassi. L'offerta più bassa per la realizzazione di ciò proviene da un consorzio di imprese cinesi, Sinohydro Corporation Limited e Sinohydro Engineering Bureau, che offrì 326 milioni di euro. Il progetto consiste in 42,6 chilometri di ferrovia connettendo due città del nord, Krizevci e Koprivnica, con il confine ungherese per modernizzare il collegamento merci ferroviario e marittimo dall'Europa Centrale attraverso il

¹²⁶ REUTERS, *Bosnia inks deal with Chinese, Azeri firms to build highway section*, 2019, in: <https://www.reuters.com/article/bosnia-highway/bosnia-inks-deal-with-chinese-azeri-firms-to-build-highway-section-idUSL8N23R3KD>

porto di Fiume (il cosiddetto Mediterranean Corridor, parte del TEN-T). Il finanziamento del progetto è affidato, per l'85%, all'Unione Europea¹²⁷.

Un progetto in fase di realizzazione è la costruzione del ponte di Sabbioncello (in croato Peljesac), che servirà ad unire la città croata di Dubrovnik al resto del paese¹²⁸. Il finanziamento proviene dall'Unione Europea che offrì 360 milioni di euro (l'85% del costo dell'intero progetto) e la gara d'appalto fu vinta dalla compagnia cinese China Road and Bridge Corporation nel 2017. I lavori sono attualmente in corso e la fine è prevista intorno al 2021/2022.

Repubblica di Macedonia del Nord

Nonostante le esili dimensioni, la Macedonia fu oggetto di interesse da parte della Cina, che nel 2013 firmò un contratto attraverso l'impresa cinese Sinohydro Corporation LTD per la costruzione della sezione autostradale Kicevo-Ohrid per del valore totale di 373 milioni di euro e 206 per il tratto Skopje- Stip 53 (chilometri), finanziato l'85% da ExIm Bank of China. Il progetto venne però bloccato nel 2017 in quanto il governo macedone ebbe la necessità di rivalutare l'impatto degli investimenti cinesi sulla corruzione del paese. Il governo dimostrò infatti che le precedenti istituzioni macedoni avvolsero il progetto di corruzione, arrivando a pompare il progetto di 120 milioni di euro durante la fase di pianificazione. La colpa non va indirizzata alla Cina, ma data la situazione di corruzione generale nella regione, è plausibile che essa la alimenti. Va aggiunto inoltre che l'impresa Sinohydro fa parte della lista nera delle

¹²⁷ PORTSEUROPE, *Chinese companies bidding for Croatian rail project linking Rijeka port with Hungary*, 2019, in: <https://www.portseurope.com/chinese-companies-bidding-for-croatian-rail-project-linking-rijeka-port-with-hungary/>

¹²⁸ Per raggiungere la città di Dubrovnik, è necessario passare per la città di Neum, in Bosnia ed Erzegovina, o prendere un traghetto.

imprese mondiali stilata da World Bank¹²⁹. Infatti, come visto nei precedenti paesi Balcanici, le gare d'appalto ottenute dalle imprese cinesi vennero dati direttamente dai governi locali e non da appalti pubblici, come dalle norme e da standard europei.¹³⁰

Un quadro complessivo riguardante la situazione dei paesi Balcanici venne fornita da un report di Munich Security Conference¹³¹, in cui venne riportato che questi paesi vivono in una situazione di crisi economica in quanto risultano fortemente indebitati con la Cina. I primi quattro paesi Balcanici a soffrire di ciò sono in ordine Montenegro, Macedonia, Bosnia e Serbia.

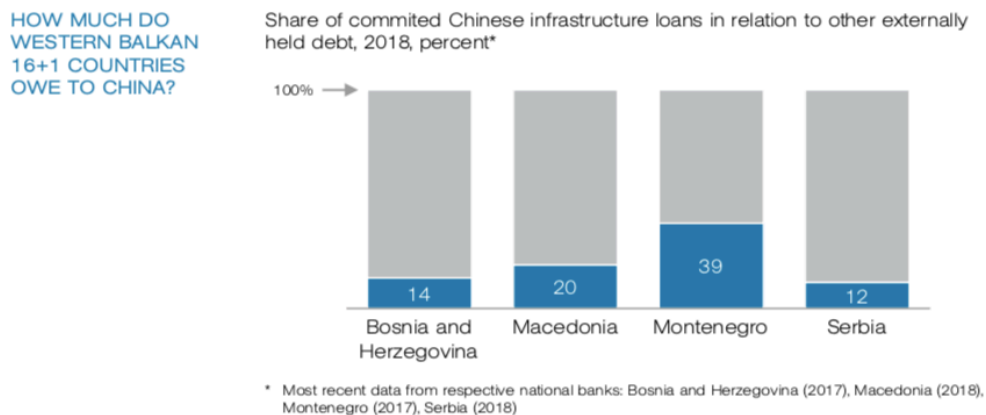


Figura numero 12. Rapporto tra debito totale e debito per progetti infrastrutturali destinato alla Cina.

Fonte: Munich Security Conference, 2018

¹²⁹ Dati consultabili in: <https://www.worldbank.org/en/projects-operations/procurement/debarred-firms>

¹³⁰ MAKOCKI, NECHEV, *Balkan corruption: the China connection*, 2017, European Union Institute for Security Studies (EUISS), consultabile in: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%202022%20Balkans.pdf>

¹³¹ Report consultabile in: <https://securityconference.org/en/publications/munich-security-report-2019/>

Il lento sviluppo della regione balcanica fu motivato anche da paesi che sfruttarono questo territorio per scopi politicamente strategici: Cina e Russia. I paesi Balcanici fungono quindi come da pedine in un gioco di geopolitica che ha lo scopo di distrarre e indebolire l'Unione Europea.

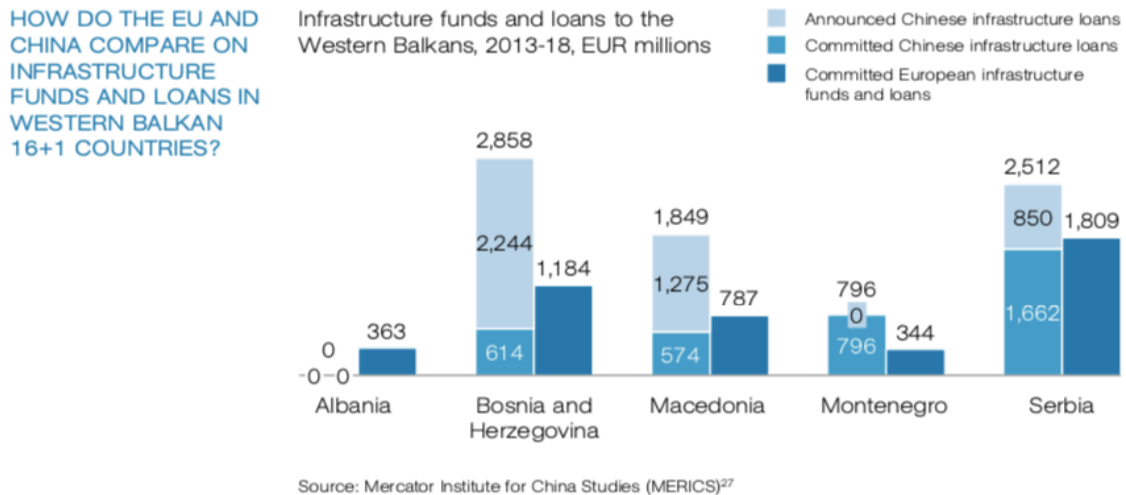


Figura numero 13. Prestiti e fondi destinati ai paesi Balcanici conferiti dalla Cina e dall'Unione Europea.

Fonte: Munich Security Council, 2018

Il flusso di investimenti cinesi continuerà negli anni a venire nei paesi Balcanici. La posizione dei governi locali e dell'Europa risulterà fondamentale per decretare il futuro del territorio.

2.2 Europa Centrale ed orientale

Repubblica Ceca

La data che sancisce la cooperazione tra Cina e Repubblica Ceca risale al 2011, anno in cui la Repubblica Popolare cinese creò la piattaforma '16+1'.

In Repubblica Ceca, però, le opinioni riguardo la cooperazione con la Cina si divisero (e sono tutt'ora) in quanto una mancanza di trasparenza sui rapporti

politici tra i due paesi mette in dubbio la nitidezza dell'accordo e le possibili ripercussioni che la Belt and Road Initiative porterebbe arrecare. Nel paese esistono due correnti di pensiero a riguardo: quella dei politici e dalle lobby (tra cui l'élite finanziarie regionali) favorevoli alla cooperazione, che la considerano anche come una possibile arma per *'contrastare la pressione degli Stati Uniti e dell'Unione Europea'*¹³², e quella dell'opinione pubblica che teme invece il forte impatto politico che la Cina eserciterebbe all'interno del paese. Questo timore venne confermato dalla crescita della presenza di holding finanziarie cinesi in diversi settori quali quello dell'aviazione, delle telecomunicazioni e finanziario. Essi vengono definiti come strategici in quanto possono influenzare l'orientamento e le decisioni dei partiti della Repubblica Ceca.

Un'altra questione a lasciare perplessi i cechi è la dubbiosa natura della leadership della compagnia privata cinese CEFC China Energy¹³³ (nonché principale finanziatore nella collaborazione), dato uno stretto legame con la politica cinese. Il fondatore della compagnia cinese Ye Jianming esercita infatti il ruolo di Presidente del Consiglio d'Amministrazione della China Energy Fund Committee, società che si focalizza sulla propaganda e sulle attività di pubblica diplomazia. Ciò lascia intendere che Ye Jinming, anche se a capo di una società privata, poté contare sul supporto del governo nella fase di espansione finanziaria in Repubblica Ceca.

I dubbi e le paure della Repubblica Ceca non risiedono quindi nella Belt and Road Initiative, ma nella natura stessa della Cina, in quanto la Belt and Road Initiative viene usata come cornice per racchiudere parte dei loro accordi.

Contrariamente a quanto voluto dall'opinione pubblica però, nel novembre 2015, durante il '16+1 Summit' tenutosi a Suzhou, la Repubblica Ceca diede

¹³² Traduzione dell'intervista al presidente della repubblica Ceca Milos Zeman nella tv cinese CCTV, marzo 2016, link: <http://newscontent.cctv.com/NewJsp/news.jsp?fileId=348257>.

¹³³ Con un fatturato di 263 miliardi di CNY, è una compagnia che si posiziona tra le 10 maggiori società private in Cina.

formalmente il suo consenso per la cooperazione in ambito infrastrutturale con la Cina, firmando il Memorandum of Understanding intitolato “Jointly Promoting the Belt and Road Initiative”¹³⁴. In quell’anno fu, dunque, attraverso le pressioni del Governo ceco guidato da Milos Zeman¹³⁵, con l’appoggio delle lobby, che la Repubblica Ceca ottenne dei grossi investimenti da parte della compagnia privata cinese CEFC China Energy. L’azienda, infatti, investì un miliardo di dollari in diversi settori scegliendo Praga come capitale strategica d’Europa¹³⁶. Per consolidare il rapporto politico ed economico tra i due paesi, nel marzo del 2016 il Presidente Xi Jinping, accompagnato da Ye Jianming, si recò in Repubblica Ceca. Anche il presidente ceco Milos Zeman ottenne un riconoscimento politico a Pechino poco tempo dopo, assicurando buoni rapporti tra le parti.

Il numero di progetti pensati e realizzati dalla controparte cinese cresce rapidamente¹³⁷. In ambito infrastrutturale venne siglato sotto la Belt and Road Initiative un piano per la costruzione di un canale nel territorio ceco che connetta tre fiumi: Danubio, Oder ed Elba. I progetti finanziati dalla Cina fuori dal contesto Belt and Road Initiative vennero annunciati nel 2016 dal presidente Zeman e Xi Jinping per una somma pari a 3.5 miliardi di euro. Successivamente vennero sottoscritti altri accordi per una cifra pari a 8.58 miliardi da realizzarsi entro il 2020¹³⁸.

¹³⁴ Dati forniti dal sito ufficiale della Belt and Road Initiative, in:

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/1432.htm>

¹³⁵ Miloš Zeman venne eletto alla presidenza della Repubblica Ceca il 26 gennaio 2013, attualmente continua a ricoprire questo ruolo.

¹³⁶ NEWYORK TIMES, *China seeks influence in Europe, one business deal at a time*, 2018, in:

<https://www.nytimes.com/2018/08/12/business/china-influence-europe-czech-republic.html>

¹³⁷ EUROPEAN THINK-TANK NETWORK ON CHINA (ETNC), *Europe and China’s New Silk Roads*, 2018, p. 13.

¹³⁸ Gli accordi economici sono consultabili presso il sito ceco:

<https://www.hrad.cz/file/edee/2016/03/seznam-dohod.pdf>

Ungheria

La cooperazione tra Budapest e Pechino promossa dalla partecipazione della piattaforma 'CEE 16+1', risulta fondamentale per la realizzazione del piano strategico cinese nel settore infrastrutturale. L'Ungheria fu infatti uno dei primi Paesi europei a siglare un accordo con la Cina: nel 2014 firmò un Memorandum of Understanding con la ExIm Bank of China per un valore superiore ai 1.5 miliardi di euro¹³⁹ per la costruzione di un collegamento ferroviario ad alta velocità tra Budapest e Belgrado. Lo scopo della Cina è quello in primo luogo di dimostrare alla comunità europea di essere in grado di costruire infrastrutture all'avanguardia che siano compatibili con gli standard e regole europee. Prima le reti verranno realizzate, prima la Cina sarà in grado di raggiungere il mercato europeo.

Il motivo di tale collegamento va ricercato nella possibilità delle merci che, arrivando dal porto greco del Pireo, devono raggiungere la parte orientale e centrale dell'Europa. L'accordo fu siglato e immediatamente creato un consorzio¹⁴⁰ tra China Railway Group (CRG), China Railway Corporation (CRC) e Hungarian State Railways (HSR) con lo scopo di rinnovare la sezione

I progetti più significative sono: un fondo di investimenti condiviso tra J&T Finance Group e Ping An Bank (€4.5 miliardi); un accordo tra SAIC Motor Co. Skoda Auto (VW) per il valore di €2.1 miliardi; un accordo per un comune fondo d'investimenti tra CEFC Energy Co., Hengfeng Bank Co., ZDAS e TS Machinery Pilsen (€1.1 miliardi) Un accordo tra China Longyuan Power Group e Czech SWO SE Group (sulle energie rinnovabili, per un valore di €0.55 miliardi), con un ulteriore acquisto del 20% delle azioni di J&T da parte di CEFC (€0.5 miliardi). Altri importanti progetti non sono ancora stati completati: due accordi tra Home Credit e SOTIO; un progetto d'investimento comune tra ICBC e le più importanti banche ceche (€ 1 miliardo); un investimento di una compagnia privata cinese nell'azienda ceca HE3DA nel settore delle nanotecnologie (€100 milioni).

¹³⁹ STEER DAVIES GLEAVE, p. 100.

¹⁴⁰ Con il contratto di consorzio più imprenditori istituiscono un'organizzazione comune per la disciplina o per lo svolgimento di determinate fasi delle rispettive imprese. Art 2602 c.c.

ferroviaria lunga 160 chilometri in Ungheria e 180 in Serbia¹⁴¹. L'investimento cinese consiste in un prestito di venti anni dalla banca cinese che coprirà l'80% delle spese, il resto verrà invece finanziato dal governo ungherese; alla controparte serba invece, ExIm Bank stanziò un prestito di 297.6 milioni nel novembre 2017. Il tasso di interesse previsto è del 2%, elemento sfavorevole dal punto di vista ungherese in quanto il progetto soddisferà in primo luogo gli interessi cinesi¹⁴². Dall'inizio della cooperazione, i lavori in Serbia sono stati quasi ultimati, ma per quanto riguarda l'Ungheria, essi devono ancora iniziare a causa delle politiche previste dall'Unione Europea. In particolare, la parte ungherese affidò la costruzione di questa struttura alla compagnia cinese, evitando così di passare per un contratto d'appalto competitivo: per questo l'Unione Europea condannò la procedura come un'infrazione da parte del governo ungherese. Quest'ultimo si difese sostenendo dietro la costruzione della rete ferroviaria non vi è una motivazione economica, in quanto non si tratta di un investimento, ma di un prestito che l'Ungheria è tenuta a pagare.

Le domande che sorgono spontanee sono: riusciranno Ungheria e Serba a pagare il prestito cinese? Se non riusciranno, cosa avverrà? L'Unione Europea cosa farà a riguardo?

Inoltre, un grade dubbio risiede nel perché l'Ungheria non abbia sfruttato la propria posizione competitiva per contrattare termini più favorevoli durante la negoziazione. Il progetto, infatti, risulta essere più vantaggioso per la Cina che per l'Ungheria: le compagnie cinesi verranno pagate per il proprio lavoro, i treni che passeranno per la nuova ferrovia saranno carichi di merci cinesi da distribuire in tutt'Europa e la banca cinese otterrà gli interessi dal prestito concesso. Dall'altra parte invece, l'Ungheria riuscirà a potenziare le proprie

¹⁴¹ CHINA DAILY, *Launch of Hungary-Serbia railway marks new start of China-CEE cooperation*, 2015, in: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-12/24/content_22798392.htm

¹⁴² EUROPEAN THINK-TANK NETWORK ON CHINA (ETNC), *Europe and China's New Silk Roads*, 2018, p. 35.

infrastrutture, acquistando potere in Europa. Gli ungheresi potrebbero ottenere maggiori profitti dalla cooperazione sviluppando una strategia per attirare maggior capitale cinese nelle zone industriali lungo la rete ferroviaria.

Polonia

La Polonia adotta un atteggiamento propenso per la cooperazione con la Cina. A livello ferroviario è presente una linea che collega Chengdu a Lodz ed è unica nel suo genere in quanto è una linea aperta e regolare (vale a dire cioè che i treni partono regolarmente una o due volte a settimana senza aspettare che i container siano pieni per partire, cosa invece che accade invece alla linea Duisburg-Chongqing). Questa linea è gestita completamente da compagnie private polacche e cinesi attraverso joint venture.

Un altro progetto rilevante fu quello della costruzione di un segmento di rete stradale che collega Varsavia a Lodz. L'appalto venne vinto nel 2009 da un consorzio cinese formato da COVEC¹⁴³, China Railway Tunnel Group, Shanghai Construction Group e la compagnia polacca DECOMA, per la somma di 330 milioni di euro, meno della metà della cifra offerta inizialmente dal governo polacco: fu la prima volta che una controparte cinese vinse un appalto per una somma così alta in Europa. L'appalto, che inizialmente offrì una situazione di win-win in quanto dava la possibilità alla Polonia di potenziare la rete infrastrutturale e alla Cina di entrare nel settore delle costruzioni in Europa, venne però cancellato nel 2012 in quanto sorsero differenti questioni e problemi. Il Financial Times riportò¹⁴⁴ infatti che gli appaltatori cinesi chiesero più soldi per la costruzione; il governo polacco rifiutò e l'accordo venne annullato. COVEC

¹⁴³ Acronimo di China Overseas Engineering Group, azienda sussidiaria di China Railway Engineering Corp (REC).

¹⁴⁴ FINANCIAL TIMES, *Poland to China: you're fired*, 2011, in:
<https://www.ft.com/content/77f1d8c3-d258-3760-b035-6edee87cb6c2>

commise degli errori nello stimare i costi del progetto, nel comprendere il mercato locale, nella mancanza di comprendere problemi legali. Quest'episodio rappresenta uno dei primi errori della Cina e dimostra come la Cina sia propensa ad assumersi rischi per la costruzione, dimostrando però che non furono pronti di lavorare in Europa.

3. Europa Occidentale e Mediterranea

Paesi Bassi

Dai dati ufficiali¹⁴⁵, il sistema portuale dei Paesi Bassi risulta il primo in classifica per movimento di merci in Europa. Questa panoramica è ben chiara alla Cina, che decise di destinare un gran numero di investimenti nel sistema portuale olandese, individuando Rotterdam come punto finale della 'Via della Seta

Marittima del Ventunesimo Secolo'. I cinesi concretizzarono il loro interesse nel sistema portuale di Rotterdam nel 2016, quando COSCO acquistò il 35% delle azioni (per un valore di circa 41 milioni di euro¹⁴⁶) del Euromax Terminal di Rotterdam, considerato un asset strategico in quanto possiede un sistema avanzato e tecnologico di terminal container, gestito da Europe Container Terminal (ECT). I partner cinesi dimostrarono anche interesse in altre forme di cooperazione, in settori come quello automobilistico, agricolo e delle telecomunicazioni.

Al momento dell'acquisizione del porto del Pireo, i Paesi Bassi si dimostrarono timorosi in quanto dovettero capire se fosse una minaccia per il futuro portuale di Rotterdam. La loro preoccupazione si concentrò nel capire se

¹⁴⁵ I dati ufficiali sono consultabili al sito:

https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_mg_aa_cwh&lang=en

¹⁴⁶ STEER DAVIES GLEAVE, p. 110.

il porto greco potesse sostituire i servizi che il porto olandese già offriva di distribuzione merci in Europa. L'opinione pubblica si divise in merito mettendo in questione la natura della Cina nel suo complesso. L'approccio olandese fu efficace perché andando ad analizzare ed investigare la situazione tra le compagnie olandesi, coordinarono una politica statale in merito agli investimenti stranieri, rendendo lo Stato protagonista sulle scelte da prendere per lo sviluppo nazionale.

A livello ferroviario invece, è presente dal 2016 un collegamento che connette settimanalmente la città olandese di Tilburg a Chengdu.

Francia

Il primo segnale di cooperazione sino-francese con la Belt and Road risale alla data della partecipazione al fondo finanziario AIIB nel giugno 2016. Attualmente però la Francia non ha ancora firmato nessun Memorandum of Understanding.

Per quanto riguarda i progetti fuori dal contesto BRI, sono ancora limitati ma non per questo poco rilevanti. Tra quelli più significativi, si posiziona l'acquisto del 49% delle azioni dell'aeroporto di Toulouse Blagnac¹⁴⁷, famoso per ubicare la sede degli Airbus¹⁴⁸.

Un'altra importante interazione con la Cina fu il benvenuto della compagnia francese di logistica CMA CGM¹⁴⁹, stipulata da un accordo di partnership con la compagnia di logistica cinese Merchants Holding International nel giugno 2015. Ciò venne accompagnato dall'acquisto di navi

¹⁴⁷ Aeroporto situato vicino la città di Tolosa.

¹⁴⁸ Primo produttore di aerei civili al mondo per numero di consegne

¹⁴⁹ Compagnia di navigazione francese con sede a Marsiglia che si occupa di trasporto container, è considerata la terza più grande compagnia di navigazione mercantile al mondo.

container per 1 miliardo di dollari tra CMA CGM e Export-Import Bank of China¹⁵⁰.

Anche se la strategia cinese ha tenuto finora un basso profilo in Francia, sono possibili sviluppi futuri significativi.

Portogallo

La storia testimonia un lungo rapporto diplomatico tra Cina e Portogallo di ormai cinque secoli, echeggiando tuttora nella diplomazia tra i due paesi.

La Cina vide nel Portogallo l'opportunità di investire nel settore energetico: nel 2011 la compagnia Three Gorges Corporation acquistò il 21% dell'impresa statale Energias De Portugal¹⁵¹. Un'altra transazione significativa avvenne nel 2014 quando Fosun acquistò l'80% della compagnia assicurativa Cixa Seguros per una cifra pari a 1.360 milioni di dollari¹⁵².

Spagna

La Belt and Road Initiative attirò da subito l'attenzione spagnola in quanto si capì che una cooperazione commerciale potrebbe intensificare i benefici economici nei settori in cui la Spagna possiede un grosso vantaggio competitivo: costruzione e gestione di grossi progetti infrastrutturali, turismo culturale cinese ed esportazioni di prodotti agricoli in Cina.

¹⁵⁰ EUROPEAN THINK-TANK NETWORK ON CHINA (ETNC), *Europe and China's New Silk Roads*, 2018, p. 22.

¹⁵¹ MACAHUB, *China Three Gorges Corp has the edge to by 21 pct of Portugal's EDP*, 2011, in: <https://macaohub.com.mo/2011/12/07/china-three-gorges-corp-has-the-edge-to-by-21-pct-of-portugals-edp-energias-de-portugal/>

¹⁵² CHINA DAILY, *Fosun buys Portuguese insurer for \$1.4b*, 2014, in: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/11/content_17229979.htm

Attraverso la piattaforma BRI, Spagna e Cina realizzarono un progetto una linea ferroviaria chiamata *Yixinou*, che collegando le città di Madrid e Yiwu¹⁵³, occupa il primo posto al mondo per lunghezza: la tratta ha una lunghezza di 13 mila chilometri ed è operativa dal 2014¹⁵⁴. Il treno passa attraverso sei paesi (Francia, Germania, Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan), parte con una frequenza di due volte a settimana dalla Cina a Madrid, mentre dalla Spagna una volta sola. Il vantaggio di trasportare le merci via treno risiede nel fatto che il tempo di viaggio è più corto, impiegandoci circa 21 giorni. I costi del trasporto stanno diminuendo rispetto all'inizio in quanto vennero potenziati alcuni tratti della corsa attraverso ulteriori accordi bilaterali¹⁵⁵. Il problema della linea ferroviaria è la mancanza di domanda di merci spagnole che non riescono a riempire il treno nella tratta verso la Cina.

Per quanto riguarda il sistema portuale, la compagnia cinese *Hutchingson Port Holdings* si interessò a due nodi logistici strategici spagnoli, Barcellona e Valencia, annunciando nel 2016 un investimento di 150 milioni di Euro¹⁵⁶. Nello stesso anno il porto di Valencia lanciò una gara d'appalto per estendere il terminal nord. Fu vinto dalla compagnia cinese statale COSCO che pagò 203 milioni di euro (la Spagna partì da una cifra di 500 milioni di euro), ottenendo il controllo del 51% del terminal container più grande di Valencia¹⁵⁷.

Una questione risentita dagli spagnoli però è l'interesse cinese per il potenziamento del sistema portuale di un paese localizzato vicino alla Spagna,

¹⁵³ Città cinese nella provincia dello Zhejiang, con una popolazione di circa 1.2 milioni di abitanti.

¹⁵⁴ CHINA DAILY, *YiWu-Madrid train offers growth opportunities to Spanish SMEs*, 2018, in: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201803/13/WS5aa77164a3106e7dcc1415a7.html>

¹⁵⁵ EUROPEAN THINK-TANK NETWORK ON CHINA (ETNC), *Europe and China's New Silk Roads*, 2018, p. 57.

¹⁵⁶ Dati consultabili in: <https://www.portstrategy.com/news101/world/europe/centre-stage>

¹⁵⁷ Dati consultabili in: <https://www.portseurope.com/chinas-cosco-brings-valencia-ports-expansion-project-to-court/>

l'Algeria. La Cina scelse infatti di investire una grossa somma (3,3 miliardi di dollari) nell'altra sponda del Mediterraneo, nel porto di Cherchell¹⁵⁸. Al termine del progetto, il porto algerino potrebbe diventare facilmente uno tra i più importanti nel mar Mediterraneo.

Regno Unito

Nonostante il rapporto tra Cina e Regno Unito goda di un'importanza storica rilevante nella diplomazia dei due paesi, l'impatto della BRI nel territorio inglese è ancora marginale. Tuttavia, il Regno Unito è il primo paese della sfera europea a godere degli investimenti cinesi: dal 2000 al 2018 sono stati stanziati 46,9 miliardi di euro, a cui seguono Germania con 22,2, Italia con 15,3 e Francia con 14,3¹⁵⁹.

I cinesi indirizzarono il loro capitale in vari settori. Tra quelli più quotati troviamo il ramo immobiliare, con acquisizioni di proprietà esclusive concentrate nella capitale londinese. Due esempi esplicativi sono l'acquisto di uffici nel centro finanziario di Londra per la somma di 190 milioni di dollari da parte di China Construction Bank nel 2014¹⁶⁰ e l'annuncio della compagnia cinese di acquistare beni immobiliari e adibirli ad uffici per una somma di 984 milioni di dollari¹⁶¹. Il motivo dell'interesse verso le proprietà inglesi va cercato, secondo il giornalista

¹⁵⁸ SELVATICI, pag. 73.

¹⁵⁹ HENEMANN, HUOTARI, KRATZ, *Chinese FDI in Europe: 2018 trend and impact of new screening policies*, 2019, Rhodium Group e MERICS, p. 12

¹⁶⁰ MINGTIANDI, *China construction bank buys London office tower for \$187M*, 2014, in: <https://www.mingtiandi.com/real-estate/outbound-investment/china-construction-bank-buys-london-office-tower-for-187m/>

¹⁶¹ MINGTIANDI, *Greenland Group acquires London site for \$984 mil real estate project*, 2014, in: <https://www.mingtiandi.com/real-estate/outbound-investment/greenland-group-acquires-london-site-for-984-mil-real-estate-project/>

Pittar, nello stile di vita e nell'educazione cinese¹⁶². Acquistare una proprietà inglese è considerata un prestigio e permette di diversificare i propri investimenti sfruttando il mercato immobiliare inglese che è più accessibile rispetto a quello interno.

Il secondo settore più attrattivo per i cinesi è quello energetico. Fu proprio attraverso il Regno Unito che la Cina entrò nel campo dell'energia rinnovabile all'estero comprando tre parchi eolici¹⁶³, dando inizio ad una serie di investimenti in Europa che diversificassero la mappa energetica. La Cina punta a far parte dello sviluppo nell'ambito dell'energia nucleare cercando possibili partner, ma ciò crea controversie all'interno del Regno Unito in quanto si percepisce la criticità e sensibilità del settore in termini di sicurezza nazionale.

Nel settore delle infrastrutture invece, gli accordi chiave sono l'acquisto già negli anni novanta del 75% del porto di Felixtowe da parte della compagnia cinese Hutchison Whanpoa Group ¹⁶⁴ e più recentemente nel 2012, la China Investment Corporation (CIC) investì 616 milioni di euro per l'acquisto del 10% dell'aeroporto di Heathrow.

Germania

La cooperazione tra i due paesi concerne per lo più le reti infrastrutturali. Come riportato in precedenza, uno degli accordi più importanti fu un MoU per

¹⁶² THE GUARDIAN, *This is just the start: China's passion for foreign property*, 2016, in:

<https://www.theguardian.com/cities/2016/sep/29/inside-china-passion-foreign-property-investment-uk>

¹⁶³ REUTERS, *China's CGN to buy three small UK wind farms from EDF*, 2014, in:

<https://www.reuters.com/article/us-edf-britain-china-windfarm/chinas-cgn-to-buy-three-small-uk-wind-farms-from-edf-source-idUSKBN0JT10020141215>

¹⁶⁴ Dati consultabili nel sito ufficiale del porto di Felixtowe, in:

<https://www.portoffelixstowe.co.uk/50-years/timeline/>

il potenziamento del New Eurasian Land Bridge¹⁶⁵, siglato dalla compagnia tedesca Deutsche Bahn e la Cina nel marzo 2016.

Di seguito vengono schematizzate le rotte ferroviarie che collegano Cina e Germania.

Table 3 Five German–Chinese Railway Operations Framed as Part of BRI

Railway link	Inception date	Operator(s)	'Belt and Road' (re-)branding
Leipzig–Shenyang	September 2011	DB Schenker	Initiated in 2011 without a 'Silk Road' label; since 2012, presented by the media as an example of Silk Road transport links
'Yuxinou Railway' (Duisburg–Chongqing)	January 2012	YuXinOu Logistics Company (Chinese–German–Russian–Kazakh joint venture); Trans Eurasia Logistics	One regular train per week from 2012 onwards; increased frequency to three trains per week in 2014; presented by the operators as a 'Silk Road project' since Chinese President Xi's visit to Duisburg in March 2014
'Trans Eurasia Express' (Hamburg–Zhengzhou)	Regular traffic since July 2013, further extended July 2015	Joint project by DB Schenker and Zhengzhou city, operated by Trans Eurasia Logistics; DHL Freight operation since July 2016	First 'pilot train' was operational in October 2008 (Xiangtang–Hamburg); actively promoted as a 'Silk Road project' by new operator DHL Freight since 2015
Hamburg–Harbin	June 2015	Trans Eurasia Logistics	Promoted under 'New Silk Road' label from its conception
Nurnberg–Chengdu	October 2015	Hellmann Rail Eurasia	Promoted by Hellmann and German media as part of a 'New Iron Silk Road'

Figura numero 14. Progetti BRI in Germania

Fonte: Europe and China's New Silk Roads, 2018

Di conseguenza, anche il settore logistico marittimo fu considerato strategico nel quadro della Belt and Road in quanto voleva attrarre i grandi volumi di merci provenienti dall'Asia. L'attenzione fu puntata ai due porti più grandi della Germania: Amburgo e Duisburg.

Il porto di Duisburg viene considerato come chiave fondamentale per il punto di arrivo della linea ferrovia della BRI. La tratta Chongqing-Duisburg, lunga oltre 11 mila chilometri, fu inaugurata il 29 marzo 2014 dal presidente della Cina Xi Jinping in visita ufficiale in Germania¹⁶⁶. Dalla Cina arrivano circa 30 treni cinesi alla settimana carichi di container che verranno distribuiti in tutta Europa.

¹⁶⁵ Si riferisce al percorso di merci e passeggeri lungo la rete ferroviaria che parte dalla Cina e arriva in Europa.

¹⁶⁶ SELVATICI, pag. 44.

A Duisburg stanno costruendo infatti magazzini per 20 mila metri quadrati. Il costo del trasporto dalla Cina a Duisburg per ferrovia è del 90% più alto rispetto alle navi, ma il viaggio dura 12 giorni invece di 45¹⁶⁷. Esistono già collegamenti con Londra e Madrid.

L'opinione pubblica tedesca tende a vedere la Belt and Road come possibile minaccia per la stabilità europea a causa delle ambizioni geopolitiche nel territorio dell'Eurasia. La stampa tedesca negli ultimi anni ha concentrato la propria attenzione sul progetto cinese, descrivendolo come una minaccia geopolitica o un tentativo troppo ambizioso destinato a fallire¹⁶⁸.

Figure 3 Germany's Press is Primarily Concerned with BRI's Geopolitical Implications

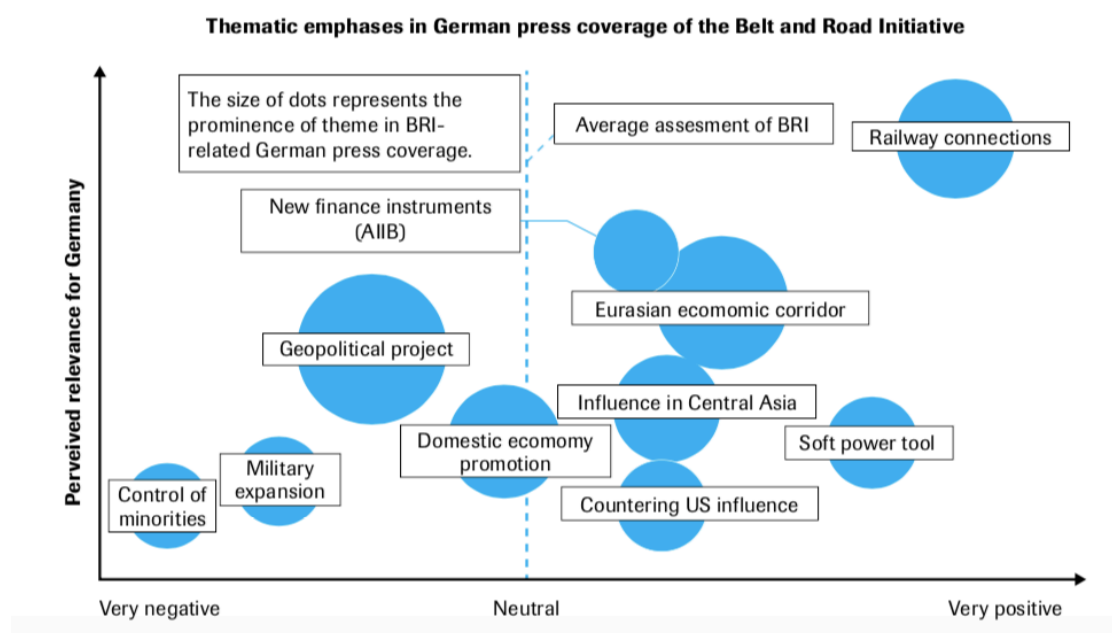


Figura numero 15. Tematiche affrontate dalla stampa tedesca su BRI.

Fonte: Europe and China's New Silk Roads, 2018

Viene riportata una tabella con i progetti cinesi nel settore dei trasporti e delle infrastrutture nei paesi del territorio europeo della Belt and Road Initiative.

¹⁶⁷ GABANELLI, TAINO, *La Cina è vicina: 1000 miliardi di investimenti in infrastrutture europee. Ma a quali condizioni?*, Corriere della Sera, 2018.

¹⁶⁸ EUROPEAN THINK-TANK NETWORK ON CHINA (ETNC), *Europe and China's New Silk Roads*, 2018, p. 28.

Paese	Metodo di trasporto	Titolo del progetto	Parti riguardanti	Valore stimato	Status
Albania	Aereo	Acquisizione dell'aeroporto internazionale di Tirana	China Everbright e Friedmann Pacific Asset Management		Completato nel 2016
Albania	Stradale	Completamento autostrada Albania Areber per FYROM e Bulgaria	Governo albanese e Export-Import Bank of China		Non iniziato
Albania	Energetico	Costruzione gasdotto Transatlantic Pipeline	China's Geo-Jade Petroleum	346,6 milioni	In corso
Albania-Montenegro	Marittimo	Costruzione del Blue Corridor da Trieste fino alla Grecia, via Croazia, Montenegro e Albania	Governo albanese, governo montenegrino e Pacific Construction Group		Non iniziato
Bielorussia	Ferroviario	Elettrizzazione della linea ferroviaria Melodechno-Gudogay	Export-Import Bank of China	€65 milioni	In corso
Bielorussia	Ferroviario	Elettrizzazione della linea ferroviaria Gomel-Zhlobin-Osipovichi	Export-Import Bank of China	€68 milioni	Completato nel 2015
Bielorussia	stradale	Potenziamento autostrada M5 Bobruysk-Zhlobin	Export-Import Bank of China	€273 milioni	Completato nel 2016
Bielorussia	Stradale e ferroviario	Costruzione Great Stone Industrial Park vicino a Minsk International Airport	China national Machinery Industry corporation, China Merchants Group, China Camc Engineering Co. Ltd, Harbin Investment Group, "Great Stone" Industrial Park Admin, Minsk City Executive Committee, HORIZONT Holding Management Company	€195 milioni	Non iniziato
Bosnia ed Erzegovina	Stradale	Autostrada Banja Luka-Mliniste	Export-Import Bank of China	€1.400 milioni	In corso
Bosnia	Energetico	Potenziamento centrale a carbone di tuzla	Export-Import Bank of China	700 milioni	In corso
Bosnia	Stradale	Costruzione sezione autostradale Pocitelj-Zvirovici	China State Construction Engineering Corp	66,1 milioni	In corso
Bosnia		Ponte a Pocitelj	China's Sinohydro Corporation and Power China Road Bridge Group	32,8 milioni	In corso
Croazia	Stradale	Costruzione ponte di Sabbioncello a Dubrovnik	China Road and Bridge Corporation	360 milioni	In corso
Francia	Aereo	Acquisizione del 49,99% della management company dell'aeroporto di Toulouse	China's Shandong Hi-Speed Group e Friedman Pacific Investment Group	€308 milioni di euro	Completato nel 2015
Francia	Marittimo	Acquisizione del 49% del terminal container operating arm di CMA CGM nel porto di Marsiglia	China Merchants Group International	€400 milioni	Completato nel 2013

Germania	Aereo	Acquisizione dell'82,5% del Frankfurt-Hahn Airport	HNA Aviation Group e ADC (compagnia tedesca)	€16 milioni	Completato nel 2017
Grecia	Marittimo	Acquisizione del 51% delle azioni del porto del Pireo	COSCO	€369 milioni	Completato nel 2016
Macedonia del Nord	Stradale	Costruzione della sezione autostradale Kicevo-Ohrid e Miladinovci-Stip	Export-Import Bank of China	€581	In corso
Irlanda	Aereo	Acquisto del 100% della aircraft leasing company Avolon	Bohai Leasing (HNA Group)	€2.368 milioni di euro	Completato
Italia	Stradale	Acquisto del 5% delle azioni di Autostrade per l'Italia	Silk Road Fund	€705 milioni	Completato nel 2017
Italia	Marittimo	Acquisizione del 49,9% delle azioni del porto di Vado Ligure	Qingdao Port Group e COSCO Shipping Ports	€53 milioni	Completato
Lussemburgo	Aereo	Acquisizione del 35% di Cargolux airline	HNCA	€198 milioni	Completato nel 2014
Montenegro	Stradale	Costruzione autostrada tra il porto di Bar e Boljare e sezione Smokovac-Uvac-Motesevo	Export-Import Bank of China, governo del Montenegro	€807 milioni	In corso
Romania-Serbia-Montenegro	Stradale	Costruzione autostrada da Timisoara (Romani) per Bar (Montenegro), via Belgrado (Serbia). Fa parte del European motorway X	Export-Import Bank of China	€1.028 milioni	In corso
Paesi Bassi	Marittimo	Acquisizione del 35% delle azioni di Euromax Terminal di Rotterdam	COSCO	€41 milioni	Completato nel 2016
Serbia	Energetico	Potenziamento centrale elettrica Kostolac		715,6 milioni	In corso
Serbia	Energetico	Costruzione Block 3 nella centrale termica Nikola Tesla a Obrenovac e miniera a Radljevo		2 miliardi	In corso
Serbia	Strada	Corridio XI, Autostrada E-763 Belgrado-Sud Adriatico (sezione Obrenovac-Ub e Lajkonac-Ljig)	Export-Import Bank of China	€600 milioni	In corso
Serbia	Strada	Ponte a Belgrado	Export-Import Bank of China (85%) e città di Belgrado (15%)	€260 milioni	Completato
Serbia	Strada	Ponte Pupin a Belgrado	Export-Import Bank of China	€216 milioni	Completato nel 2014
Serbia-Ungheria	Ferrovia	Treno ad alta velocità Belgrado-Budapest	Export-Import Bank of China	1.711 milioni	Parte serba quasi completata, parte ungherese non iniziata
Spagna	Marittimo	Acquisizione del 51% di Noatum Ports (terminal container operator a Valencia e Bilbao)	COSCO Shipping Ports Ltd	€203 milioni	Completato nel 2017
Svezia	Ferrovioario	Acquisizione del 37,5% di Arlanda Express	State Administration of Foreign Exchange (SAFE), Ginko Tree Investments	€527 milioni	Completato nel 2014

Concludendo, il flusso di investimenti cinesi nel territorio europeo negli ultimi anni non è stato omogeneo. Nel 2018 le transazioni ammontano a 17,3 miliardi di euro, un declino del 40% rispetto al 2017 e del 50% rispetto al 2016, che raggiunsero un picco di 37 miliardi ¹⁶⁹. I Paesi che hanno attinto maggiormente da questi flussi sono il Regno Unito (4,2 miliardi di euro), Germania (2,1 miliardi), e Francia (1,6 miliardi).

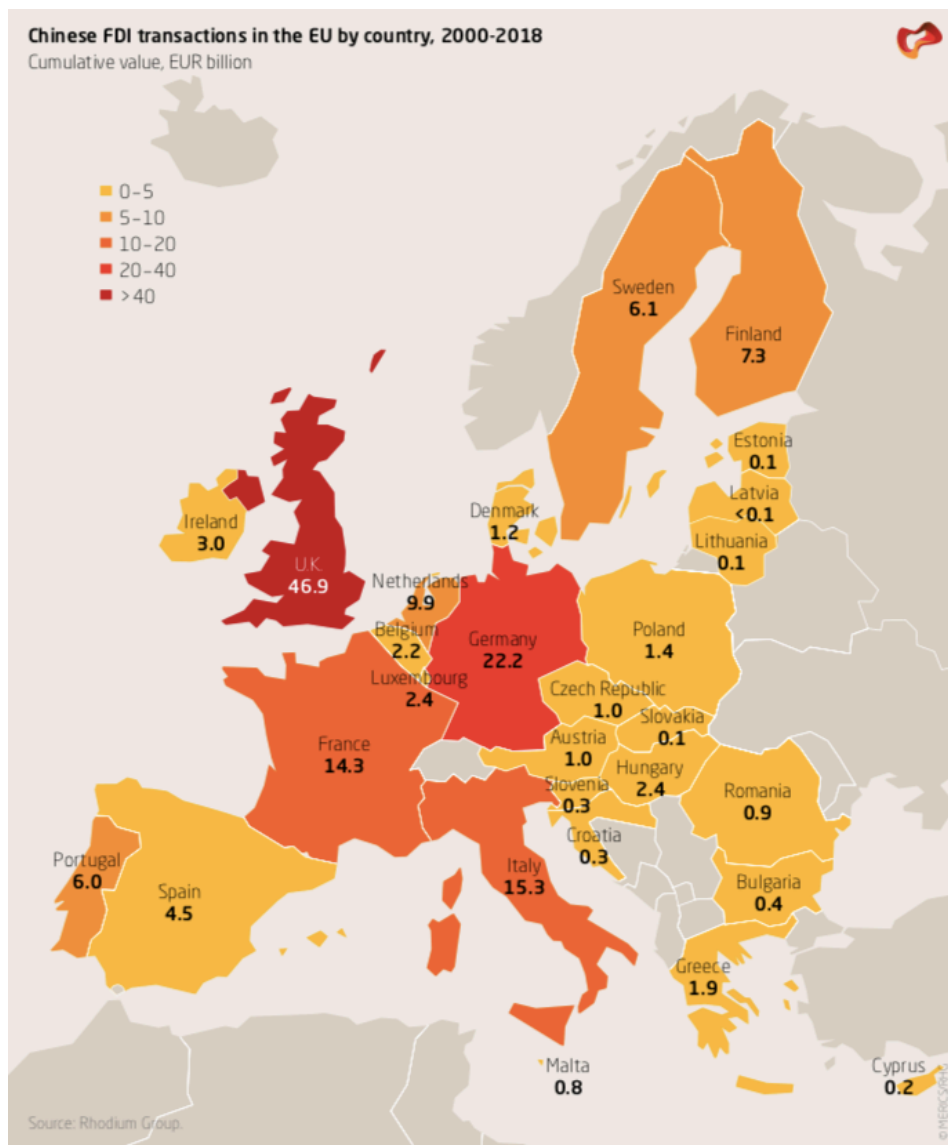


Figura 16. FDI cinesi (miliardi di euro) in Europa (2000-2008).

Fonte: MERICS, 2018

¹⁶⁹ HENEMANN, HUOTARI, KRATZ, *Chinese FDI in Europe: 2018 trend and impact of new screening policies*, 2019, Rhodium Group e MERICS, p. 7.

Le regioni del declino dei flussi possono essere le seguenti. La prima è legata a cause interne alla Cina. Nel 2018, la Cina mantenne una presa stretta per il flusso di capitale in uscita: pressò compagnie strategiche per liquidare gli asset all'estero; cercò di "pulire" il sistema finanziario riducendo la liquidità in circolazione, prosciugando però in questo modo i canali d'investimento destinati all'estero. Un'altra motivazione può essere individuata dalle politiche protezionistiche europee nei confronti della Cina. Ciò è dovuto soprattutto dai cambiamenti e difficoltà che l'Europa affrontò negli ultimi anni, come ad esempio la crisi economica e il forte impatto che ebbe in ogni sfera della società, causando un indebitamento economico diffuso; a ciò si affiancò la crisi umana legata ai migranti e rifugiati, l'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea. Questi elementi sommati innescarono un sentimento di protezionismo e nazionalismo che si rifletterono a livello economico, politico e sociale, individuando l'interesse cinese verso l'Europa e le condizioni a lungo termine della Belt and Road Initiative come qualcosa da cui proteggersi. In questo contesto risulta infatti difficile per la Cina ottenere progressi tangibili nella sfera della cooperazione, dovendo affrontare sempre più restrizioni e regolamentazioni¹⁷⁰.

Un'altra motivazione è la sempre più crescente politica mondiale sfavorevole agli investimenti cinesi. Le economie emergenti stanno rivalutando i benefici dell'iniziativa cinese. Sono state create regolamentazioni dure nei confronti della Cina, partendo dal caso più evidente degli Stati Uniti, passando per l'Australia e arrivando in Europa. Tra il 2017 e il 2018 molti Paesi europei proposero infatti nuove legislazioni per aumentare il controllo sugli investimenti entranti cinesi. Questo fu dovuto dal fatto perché dopo tanti anni di flussi di investimenti, l'Europa si accorse dell'interesse cinese verso gli asset strategici e sensibili europei che potevano compromettere la sicurezza nazionale.

¹⁷⁰ LIU ZUOKUI 刘作奎, "Ouzhou baohu zhuyi de xingqi yiji dui yidai yilu jianshe de yingxiang" 欧洲保护主义的兴起及其对“一带一路”建设的影响, China Academic Journal Electronic Publishing House, 2018, p.58.

4. Golden Power

Dato l'interesse sempre maggiore delle compagnie cinesi nell'investire in settori strategici, recentemente l'Unione Europea si dotò di regolamentazioni e restrizioni per tutelare gli asset tangibili ed intangibili dei paesi, con il fine quello di proteggere la sicurezza nazionale.

In precedenza, gli investimenti diretti esteri vennero visti all'interno dell'Unione Europea come una possibilità di sviluppo, creazione di posti di lavoro, ottimizzazione per l'allocatione di risorse, trasferimenti di tecnologia e capacità tecnica, aumento della concorrenza e degli scambi. Un'apertura verso l'esterno era considerata un sistema efficace per permettere agli Stati Membri di partecipare alla competizione globale e attrarre investimenti da ogni parte del mondo.

Nel corso degli anni però quest'idea si mutò in quanto vi era una tendenza tra i Fondi Sovrani¹⁷¹ a farsi spazio in investimenti in settori strategici. La preoccupazione dell'Unione Europea portò alla consapevolezza di creare tutele in materia di investimenti esteri per quanto riguarda le aziende ritenute strategiche. In questo processo vi partecipò anche la Cina, che introdusse restrizioni¹⁷².

La figura 17 venne realizzata dall'OCSE nel 2015 in un documento chiamato *Indice sulla restrizione delle normative sugli investimenti esteri diretti*¹⁷³, in cui vengono misurate le barriere legali contro gli investimenti esteri in oltre sessanta

¹⁷¹ Sono fondi di investimento posseduti direttamente da Stati sovrani, quindi pubblici; vengono impiegati principalmente per investire in strumenti finanziari

¹⁷² Nel 2011 la Cina adottò nuove misure per il controllo delle proprie imprese strategiche nei confronti degli investimenti stranieri. Tale atto prevede che le proposte di investimento e acquisizione da parte di uno straniero ritenute critiche, devono essere notificate al Ministro del Commercio. Se dovesse risultare che la transazione ha, o possa avere, un impatto negativo sulla sicurezza nazionale, si richiede all'investitore straniero di predisporre misure idonee ad eliminare tale effetto ed eventualmente anche a vietare la transazione.

¹⁷³ OECD, *FDI regulatory restrictiveness index*, in: <https://www.oecd.org/investment/fdiindex.htm>

paesi in tutto il mondo. A colpo d'occhio si può notare che uno dei paesi con maggiori restrizioni è proprio la Cina.

2015 OCSE Indice sulla restrizione delle normative sugli investimenti esteri diretti

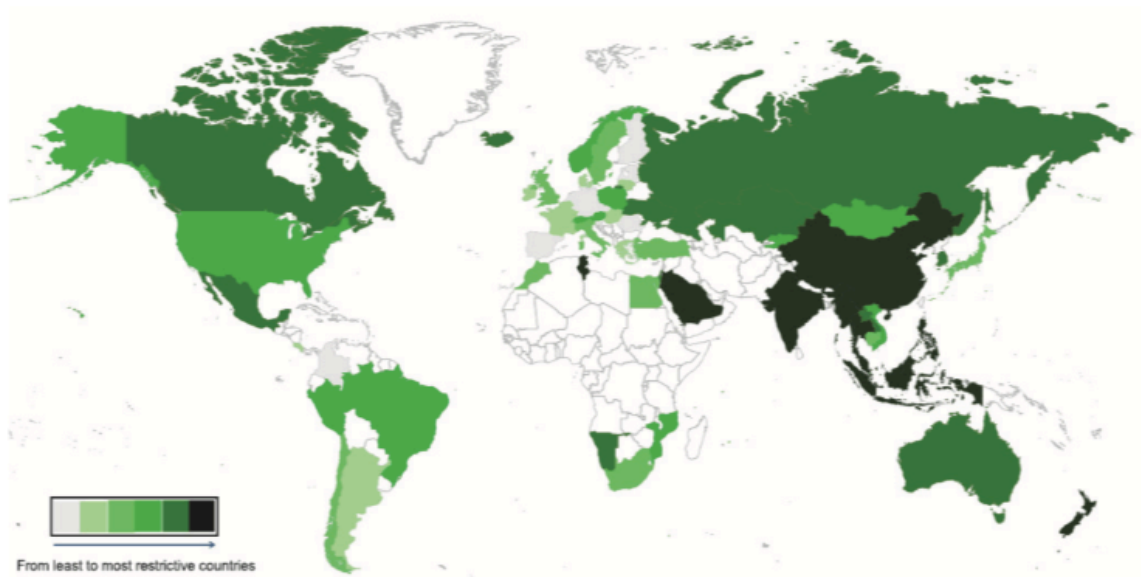


Figura 17. Indice sulla restrizione delle normative sugli investimenti esteri diretti.

Fonte: OCSE, 2015

In Italia, attualmente è presente l'Articolo 14 della legge 4 dicembre 2017, n. 172 (di conversione del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148) recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Venne inserito il comma 1-ter dell'art. 2 della legge 11 maggio 2012, n. 56 (c.d. legge sul golden power). Nel concreto, il Governo decise di intervenire regolando "in materia di poteri speciali sugli assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, nonché per le attività di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni"¹⁷⁴. In questo modo vennero ampliati i settori da tutelare,

¹⁷⁴ Decreto-legge 15 marzo 2012 n. 21, convertito, con modificazioni, nella legge 11 maggio 2012, n. 56.

includendo l'ambito di difesa e sicurezza nazionale¹⁷⁵, settori dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni¹⁷⁶.

Negli ultimi anni, fu proprio la Cina a far suscitare dubbi che portarono i paesi europei e non, a dotarsi di tutele per gli asset strategici. Basti pensare che dal 2005 al 2015, gli investimenti diretti cinesi in Europa aumentarono del 660%¹⁷⁷. Il 2016 fu un anno che registrò record in quanto i FDI cinesi in Europa raggiunsero la quota record di 35 miliardi di euro, con un incremento del 77% rispetto l'anno precedente; nello stesso anno, venne registrato per la prima volta nella storia moderna che il valore dei FDI cinesi in Europa superò quelli effettuati dall'Unione Europea in Cina¹⁷⁸.

Proprio in seguito all'interesse cinesi per gli asset strategici europei, a marzo del 2019 venne introdotto un ulteriore sistema chiamato "Regolamento Ue 2019/452", che sarà in vigore dall'ottobre 2010 per stabilire uno *screening system* che garantisca agli stati europei la protezione dei propri beni¹⁷⁹.

L'attenzione cinese verso gli asset strategici europei deriva dai piani a lungo termine che stanno caratterizzando la politica cinese odierna. Si è infatti notato che progetti come la Belt and Road Initiative e Made in China 2025 supportarono (e lo fanno tuttora) le imprese di stato cinesi ad acquistare attraverso FDI aziende e tecnologie strategiche.

L'introduzione di ulteriori tutele deriva dai dati relativi al continuo interesse cinese nei settori tecnologici sensibili tramite investimenti esteri diretti nei paesi del territorio europeo avvenuti sia tramite investimenti *greenfield* che

¹⁷⁵ Art. 1, L. 56/12.

¹⁷⁶ Art. 2, L. 56/12.

¹⁷⁷ ALVARO, LAMANDINI, POLICE, TAROLA, *La nuova via della seta e gli investimenti esteri diretti in settori ad alta intensità tecnologica. Il golden power dello Stato italiano e le infrastrutture finanziarie*, CONSOB, febbraio 2019, p. 22.

¹⁷⁸ SUNESEN, HANSEN, *Screening of FDI towards the EU*, Copenhagen, gennaio 2018, p. 13.

¹⁷⁹ CAVALIERI, *La Belt and Road Initiative e gli investimenti cinesi*, rivista Mondo Cinese, 2019.

acquisizioni o fusioni di società¹⁸⁰. Un'ulteriore preoccupazione deriva dal coinvolgimento delle SOEs cinesi in quanto possono essere una modalità per accedere alle conoscenze tecnologiche straniere; gli investimenti effettuati da privati risultano invece meno preoccupanti in quanto vengono identificati come una diversificazione degli asset.

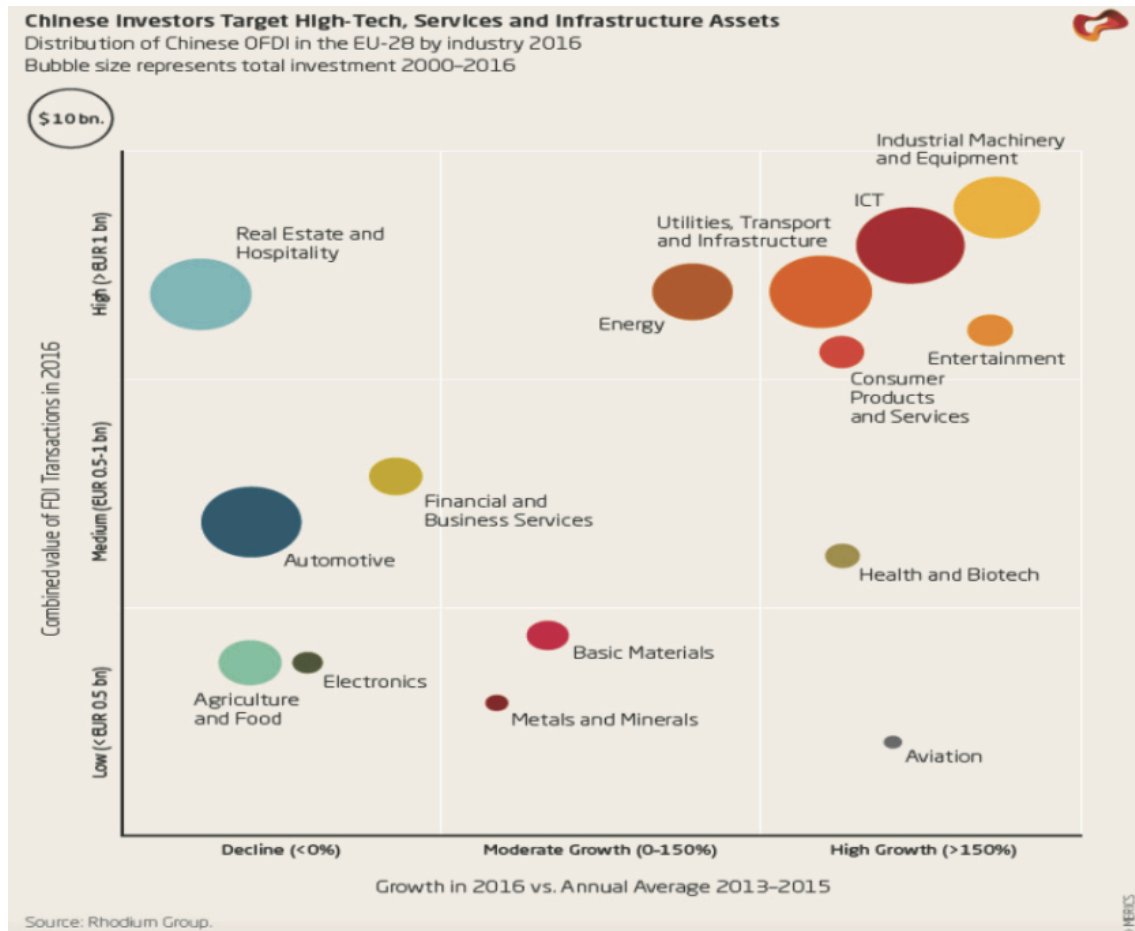


Figura 18. Target investimenti cinesi

Fonte: MERICS, 2018.

Anche la Cina mutò la politica estera per quanto riguarda gli investimenti in Europa negli ultimi come risposta al crescente protezionismo dell'Unione Europea rivolta agli investimenti cinesi. L'opinione cinese conviene che tale protezionismo sia dovuto in gran parte dalle seguenti ragioni: la crescente

¹⁸⁰ ALVARO, LAMANDINI, POLICE, TAROLA, p. 24.

diffusione del populismo, la polarizzazione politica, l'invecchiamento della popolazione. A ciò si aggiunge l'instabilità economica e al forte indebitamento dei vari stati, dalle crisi umanitarie e dall'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea¹⁸¹.

¹⁸¹ LIU ZUOKUI, pag. 59.

CAPITOLO IV Case study: porto di Trieste.

1. Premessa

Per quanto riguarda l'Italia, il flusso di investimenti cinesi si concentrò maggiormente in aziende con un brand già competitivo. Dal 2000 al 2018, i cinesi destinarono all'Italia 15,3 miliardi di euro e gli investimenti più rilevanti si concentrarono in diversi settori di aziende strategiche. Alcuni tra gli esempi più significativi sono il settore energetico, al quale vennero destinati 2,8 e 2.760 milioni di dollari da china State Grid e People's Bank of China nel 2014 per acquistare rispettivamente CDP Reti e quote di ENI e ENEL. Nel settore bancario l'interesse cinese si palesò per Mediobanco, Unicredit e Intesa San Paolo, destinando tra il 2014 e il 2015 rispettivamente 140, 820 e 1.220 milioni di dollari da parte di People's Bank of China. Nell'elenco non mancano investimenti nelle telecomunicazioni, nel settore logistico e quello del lusso. Una delle trattative più discusse e collegate in qualche modo al porto di Trieste fu l'accordo firmato con la piattaforma del terminal contenitori presso Vado Ligure, che conferisce a Cosco il 40% delle azioni, al porto di Qingdao il 9,9% (mentre il restante 50,1% rimane alla compagnia danese Apm Terminal).

Gli esempi proposti sono solo una piccola parte dei tasselli che la Cina ha mosso nei confronti dell'Italia. Il prossimo rilevante investimento potrebbe comprendere di nuovo il settore portuale e logistico italiano: il porto di Trieste.

2. La visita di stato cinese e il Memorandum of Understanding

A marzo del 2019, il presidente Xi Jinping, accompagnato dal suo entourage, arrivò in Italia con l'intento di sostenere un confronto con il governo italiano e sottoscrivere in seguito accordi pianificati e negoziati dalle due parti da mesi¹⁸².

La visita di stato ebbe luogo nella sede di rappresentanza dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero degli Affari Esteri della Repubblica Italiana, Villa Madama. I rappresentanti del governo italiano, composto dal premier Giuseppe Conte e dall'allora ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio, furono i protagonisti della firma degli accordi principali, accompagnati dai vari ministri. La controparte cinese fu composta dal presidente Xi Jinping, il presidente della National Development and Reform Commission, He Lifeng, il ministro degli Esteri Wang Yi e dall'ambasciatore della Repubblica Popolare Cinese Liu Ruiyi.

Durante l'evento vennero sottoscritti in prima battuta accordi istituzionali, passando poi a quelli commerciali. In questo contesto, il presidente dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, e il presidente della compagnia cinese CCCC, Song Hailiang, firmarono un Memorandum of Understanding chiamato "Accordo di cooperazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone e China Communications Construction Company (CCCC)".

Questo capitolo verterà proprio sul contenuto dell'accordo appena menzionato. Verrà presentata la situazione attuale del sistema portuale della città di Trieste e provincia, analizzando in seguito i possibili vantaggi e problemi riguardanti la cooperazione con la Cina.

¹⁸²LA REPUBBLICA, "Cina-Italia, firmati gli accordi", in:

https://www.repubblica.it/politica/2019/03/23/news/xi_jinping_cina_italia_villa_madama_accordi_commerciali_conte_mattarella_di_maio-222293765/

3. Porto di Trieste

3.1 Storia

Trieste nasce come città sul mare, ma sfruttò poco questa sua caratteristica in quanto a meno di duecento chilometri di distanza una grande potenza marittima fungeva da protagonista: Venezia. La vocazione marittima della città trovò finalmente voce con l'ascesa degli Asburgo nel XVIII. Fu l'elemento chiave per lo sviluppo della città che offrì i mezzi e le possibilità per creare un solido punto commerciale navale centrale nel Mar Adriatico.

In particolare, all'ascesa sul trono di Carlo VI¹⁸³, la città di Trieste si presentò come una realtà degradata, con una popolazione di neanche cinque mila abitanti e scarse risorse. Al sempre più evidente e progressivo declino di Venezia, ci fu in parallelo l'ascesa di Trieste, grazie anche alla creazione da parte dell'imperatore Carlo VI di strutture ed organizzazioni che permisero lo sviluppo non solo della città, ma dell'intero Impero Austroungarico. Nel 2 giugno 1717, l'imperatore raccolse una serie di decisioni e provvedimenti per sostenere lo sviluppo della città, emanando una "patente" che promuova ed incrementi il commercio, e assicuri la libera navigazione nel mar Adriatico¹⁸⁴. Il documento venne ufficialmente emanato il 18 marzo 1719, in cui Trieste e Fiume vennero dichiarati e definiti porti franchi. In parallelo a ciò, all'imperatore venne affidato il compito di fondare la "Compagnia Orientale" (DI COSA E'). Ad essa vennero affidati molti privilegi, tra cui il monopolio commerciale con la Turchia. In questo periodo si sparse quindi la voce della potenza commerciale del porto di Trieste in tutto l'Impero, ma il vero successo dovette attendere ancora un po' con l'arrivo al trono della figlia di Carlo VI, Maria Teresa. Quest'ultima rivolse molte attenzioni alla città, capì l'importanza strategica e si dedicò allo sviluppo

¹⁸³ Carlo VI (Vienna 1685- 1740), divenne imperatore del Sacro Romano Impero nel 1711.

¹⁸⁴ LLOYD, *Il Porto Franco di Trieste, Memoria*, 1863, p.2-3.

urbano, economico e sociale di Trieste. In pochi anni infatti, il nome di Trieste riecheggì tra le piazze commerciali d'Europa.

Un'iniziativa di impatto fu quella di estendere lo status di porto franco a tutta la città, dando particolari indicazioni sui vantaggi che il porto offriva: *“tutte le merci che venivano esportate dalla città di Trieste e del suo territorio per consumo e bisogno di questo, dovevasi concedere «libero passaggio e quindi esenzione da qualsiasi dazio o bolletta anche per l'avvenire; vennero pure esonerate da ogni dazio d'uscita tutte le vettovaglie e gli altri generi di necessità che venivano importati nella città di Trieste per essere ivi consumati, ed infine vennero concessi parecchi favori alle fabbriche e mani fatture erette e da erigersi nel litorale, e ciò tanto nell'importazione dei materiali dai paesi ereditari, quanto nell'esportazione dei prodotti a quella volta (Patente del 27 Aprile 1769)”*¹⁸⁵.

Attraverso queste decisioni, il porto di Trieste acquistò vivacità e fama non solo all'interno dell'Impero Austroungarico, ma anche in tutta Europa.

La situazione incominciò a cambiare durante il governo di Francesco II¹⁸⁶, con le invasioni francesi verso la città nel 1797 e 1805, che arrecarono danni significativi. La presenza francese infatti impose al sistema doganale triestino di seguire le regole doganali francesi, privandola dei diritti di porto franco. In questo periodo Trieste visse momenti di stallo ma le condizioni migliorarono quando nel 1813, dopo la battaglia di Lipsia¹⁸⁷, la città tornò sotto il controllo asburgico. L'imperatore Francesco II restaurò immediatamente lo status di porto franco alla città, riportando vitalità alla città.

¹⁸⁵ Ibidem.

¹⁸⁶ Francesco II (1768-1835) governò l'impero asburgico dal 1792 al 1804.

¹⁸⁷ La battaglia di Lipsia, conosciuta anche come la “battaglia della nazioni”, vide nel 1813 lo scontro tra due parti, una composta dalle alleanze crete da Napoleone, tra cui l'Impero francese, il Ducato di Varsavia, il Regno d'Italia, Regno di Napoli e la Confederazione del Reno, e l'altra formata dall'Impero Russo, Impero austriaco, Regno di Prussia, Regno di Svezia, Regno di Wurttemberg e il Regno di Sassonia: fu quest'ultima alleanza a vincere.

Trieste continuò ad aumentare il suo potere come forza marittima, raggiungendo il culmine alla fine degli anni quaranta con l'ascesa di Francesco Giuseppe I¹⁸⁸. Ciò è testimoniato da un rapporto del 26 settembre 1849 dal Ministro dell'Interno e l'Autorità politico-amministrativa di Trieste, in cui viene fatto emergere *«che in Trieste, in questa piazza di commercio mondiale, in quest' emporio di tutti i paesi interni austriaci tutelato dai privilegi del Porto franco, i bisogni e le aspirazioni della navigazione e gl'interessi mercantili sono di vitale e preponderante importanza»* ed aggiunge *«essere fuori di questione, che nella riorganizzazione dell'Impero i principali interessi di Trieste debbano essere rappresentati con la maggior possibile indipendenza, non fuorviata da mire secondarie, ed ottenere la più efficace protezione, se non si vuole arrestare la prosperità e l'incremento di questo importantissimo porto e piazza di commercio della Monarchia e scemarne la rilevanza nei riguardi industriali e mercantili, con danno manifesto anche delle provincie interne dell'Impero»*.

Francesco Giuseppe I dichiarò *“Riveggo con piacere questa mia città di Trieste. Dessa s'alzò in meno che cent'anni alla dignità ed importanza di emporio austriaco per l'alacrità degli abitanti sorretta dalle provvidenze del Governo; dessa, confido, prenderà tutto lo sviluppo cui è addirizzata. Ho dato ai miei popoli istituzioni di Governo tali da ripromettermene pubblica felicità; ho fatto ragione alle condizioni peculiari di Trieste, assegnandole autonomia che vi corrisponde”*.

A quel tempo, il commercio marittimo si estendeva già in tutte le coste del Mediterraneo, frequentate da commercianti austriaci che erano di passaggio per andare in India, Palestina, Egitto. Lo sviluppo marittimo della città implicò anche un aumento del tasso occupazionale, portando la costruzione di nuove imprese collegate al settore navale, competendo con le migliori potenze, raggiungendo nel 1854 il suo punto culminante.

L'assenza di una strada ferrata e di una linea ferroviaria con il resto dell'Europa penalizzò però lo sviluppo del commercio. I porti del nord Europa

¹⁸⁸ Francesco Giuseppe I fu a capo dell'Impero asburgico dal 1848 al 1916.

erano dotati infatti di connessioni infrastrutturali che li portarono ad avere un vantaggio competitivo. Nel 1857 venne allora realizzata una linea ferroviaria in grado di connettere la città alla capitale asburgica, Vienna. Di conseguenza, le autorità decisero di ampliare per la prima volta il sistema portuale di Trieste, realizzando quello che oggi prende il nome di Porto Vecchio¹⁸⁹.

Negli anni successivi però vi furono incertezze politiche che rallentarono i flussi commerciali provenienti dalla Guerra di Crimea, che si influenzò il commercio europeo, soprattutto quello dell'Impero Asburgico.

Un'altra data importante per il porto fu il 1869, anno dell'apertura del canale di Suez. Il porto di Trieste approfittò di ciò solo qualche anno dopo in quanto la storia travolse il destino della città. I lavori di ampliamento vennero incominciati agli inizi del novecento, negli anni venti e trenta, subito dopo che la città ritornò sotto il dominio italiano. Nacque il Porto Nuovo.

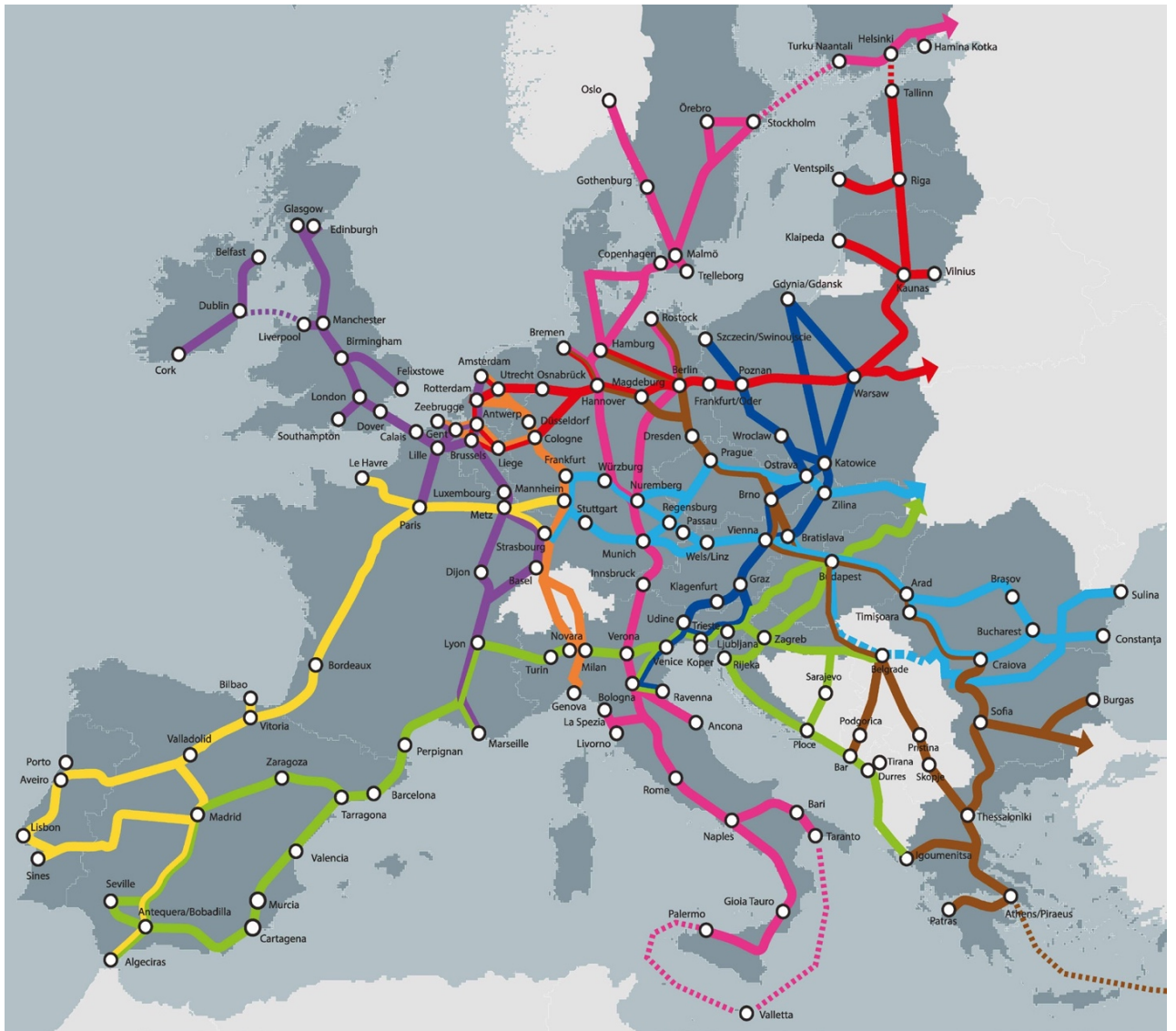
La Prima e Seconda Guerra Mondiale misero in secondo piano lo sviluppo commerciale e marittimo della città, dimezzando le capacità operative. Fu solo con la fine delle due guerre che il porto incominciò una progressiva fase di ripresa.

3.2 Caratteristiche

Come testimoniato dalla storia, la posizione geografica della città di Trieste fu un elemento attrattivo, in quanto rappresenta il punto d'incontro tra il mondo occidentale e quello orientale. La città infatti rientra nel sistema di infrastrutture e collegamenti europei chiamato TEN-T¹⁹⁰.

¹⁸⁹ <https://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/storia>

¹⁹⁰ <https://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/descrizione>



Legenda

- Atlantic
- Baltic Adriatic
- Mediterranean
- North Sea-Baltic
- North Sea-Mediterranean
- Rhine-Alpine
- Rhine-Danube
- Orient - East Med
- Scandinavian-Mediterranean

*Figura numero 19. Sistema europeo TEN-T
Fonte: Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale*

Nello specifico, Trieste funge da crocevia tra la linea mediterranea¹⁹¹ e quella adriatico-baltica¹⁹² dei corridoi TEN-T¹⁹³, la quale offre un sistema ben strutturato ed integrato delle infrastrutture in Europa. Infatti, oltre 200 treni a settimana collegano Trieste con le aree produttive ed industriali del nord-est italiano.

A livello tecnico, le aree complessive del porto di Trieste hanno un'estensione di 2,3 milioni di metri quadrati, di cui 1,8 milioni rientrano nel regime di zona franca. Le banchine sono lunghe 12 chilometri e i fondali hanno una profondità massima di 18 metri¹⁹⁴.

Il porto prevede numerosi ed efficienti collegamenti marittimi e ferroviari. Per quanto riguarda i collegamenti marittimi¹⁹⁵, Trieste fa parte del percorso "Autostrada del Mare", un servizio di trasporto che connette e coordina diverse tipologie di infrastrutture basate sull'intermodalità, puntando soprattutto a quello marittimo. Questa tipologia di trasporto è preferita in quanto riduce il traffico su strade e autostrade di camion, container e automezzi, prediligendo il trasporto su navi, riducendo la congestione stradale e riducendo in parte l'inquinamento ambientale. La rete delle "Autostrade del Mare" si snoda in diversi stati europei, ma vi è l'obiettivo di migliorarli e realizzarne di nuovi, rendendo i paesi più connessi.

¹⁹¹ Il Corridoio Mediterraneo parte dalla Spagna e si snoda in Francia, Italia, Slovenia ed Ungheria.

¹⁹² Il Corridoio Adriatico-Baltico passa per 19 regioni, 5 paesi membri (Italia, Austria, Slovacchia, Polonia e Repubblica ceca) e ha l'obiettivo di collegare la zona baltica con quella adriatica, agevolando il trasferimento delle merci provenienti dalla Cina attraverso il canale di Suez dirette verso il centro Europa.

¹⁹³ I *TEN-T corridors network* sono dei corridoi strategici per il trasporto nel territorio europeo. Sono presenti nove corridoi selezionati dal 2013 come illustrato nella figura (metti numero).

¹⁹⁴ Dati forniti dal sito ufficiale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: <https://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/dati-tecnici>

¹⁹⁵ <https://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/collegamenti-marittimi>

Il porto di Trieste aderisce inoltre al “Green Corridor”, un’iniziativa che ha il fine di potenziare la collaborazione tra Italia ed Egitto nel settore agro-alimentare. Attraverso questo corridoio si vuole far crescere la quantità di esportazioni di prodotti ortofrutticoli egiziani verso l’Italia ed Europa, e viceversa esportare ai mercati egiziani prodotti ortofrutticoli italiani. Questo scambio deriva dalla necessità di offrire al mercato europeo prodotti ortofrutticoli freschi nel periodo in cui il territorio europeo non è in grado di offrirli.

I collegamenti marittimi, come appena descritto, inglobano molti paesi distribuiti in tutto il mondo. In particolare, i paesi che portano maggiori benefici commerciali alla città sono Austria e Turchia. Secondo degli studi portati avanti dall’Università di Trieste, il 60% dei carichi merce trattati dal porto ha origine o destinazione in Austria. La Turchia invece ha stabilito con la città servizi di traghetti che collegano il porto con diverse città turche, producendo un volume di traffico pari a 5,5 milioni di tonnellate annue, coprendo più della metà della movimentazione commerciale (petrolio escluso): per questa ragione, funge da fonte di reddito più significativa per il porto. Trieste risulta uno snodo strategico anche per paesi come Germania, Francia e Gran Bretagna, in quanto localizzarono complessi per l’assemblaggio dell’industria automobilistica in Turchia.

Il sistema portuale è integrato in maniera efficiente anche a collegamenti ferroviari ed intermodali con Austria, Germania, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Belgio e Lussemburgo. Per questa ragione, è considerato infatti il più importante porto ferroviario del Mediterraneo, con binari lunghi 70 chilometri. La rete ferroviaria è integrata a quella portuale attraverso la società Adirafer S.r.l., addetta alla gestione ed organizzazione delle manovre ferroviarie¹⁹⁶.

¹⁹⁶ <https://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/collegamenti-ferroviari-intermodali>

Le caratteristiche appena descritte posizionano il porto di Trieste come l'undicesimo porto in Europa (per tonnellate movimentate), come primo porto petrolifero del Mediterraneo (verso Austria e Germania) e come primo porto ferroviario in Italia¹⁹⁷.

3.3 Porto Franco

Una delle peculiarità più rilevanti di Trieste che gli conferisce un forte vantaggio competitivo è lo status di porto franco, in vigore dal 18 marzo 1719. Da questa data fino ad arrivare ad oggi, vi furono diversi cambiamenti a livello tecnico dati dall'evolversi della situazione portuale italiana e non solo. Una delle modifiche più significative, è attribuito al decreto attuativo del 2017 n. 368¹⁹⁸, che ristabilisce la gestione delle zone franche all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale il ruolo di "gestore unico". I cambiamenti chiave del decreto¹⁹⁹ vengono riassunti in seguito.

- *Attribuzione all'Autorità portuale il potere di modificare l'area dei punti franchi:* il compito di amministrazione delle aree e i beni ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza e le altre zone funzionalmente e logisticamente legate alle attività portuali è affidato al presidente di AdSP MAO²⁰⁰. Egli possiede quindi l'autorità della gestione dei punti franchi, con la possibilità di estenderli o modificarli in tutta la provincia di Trieste.

¹⁹⁷ D'AMELIO, "Il risveglio del porto di Trieste fra Mitteleuropa e Cina", Limes, novembre 2019, p. 266.

¹⁹⁸ Decreto legislativo, 31 luglio 2017, n. 368 alla gestione dei punti franchi, reperibile al sito: <https://www.porto.trieste.it/wp-content/uploads/2017/08/decreto-gestione-punti-franchi-trieste.pdf>

¹⁹⁹ <https://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/porto-franco>

²⁰⁰ Acronimo per Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

• *Attribuzione all'autorità di Sistema Portuale del potere di autorizzazione di manipolazione e/o trasformazione industriale nei punti franchi e di fornire informazioni agli investitori.*

• *Attribuzione del compito della promozione/gestione dell'attività di formazione.*

Inoltre, il decreto attuativo del 2017 ridefinisce le caratteristiche del regime di favore nei punti franchi di Trieste, offrendo la possibilità di applicare la franchigia doganale: ciò consente che le operazioni di carico e scarico delle merci possano essere svolte nelle zone dei punti franchi, godendo di una serie di vantaggi. La franchigia doganale fa riferimento alle norme del codice civile doganale dell'Unione Europea e definisce i punti franchi di Trieste come territorio extradoganale, vale a dire che gode delle seguenti condizioni²⁰¹.

1. L'introduzione della merce a livello doganale è in quanto per le merci non unionali non necessitano di una dichiarazione doganale; per le merci unionali invece, l'operatore può scegliere se presentare la dichiarazione di esportazione o introdurle in un magazzino doganale.
2. Vi è l'esenzione dal pagamento dei dazi, dell'IVA e di altre misure per tutta la durata della loro permanenza nei punti franchi.
3. La merce unionale e extra UE gode di un tempo di stoccaggio illimitato.
4. Le merci extra UE introdotte possono conservare l'origine a condizione che siano sottoposte a vigilanza doganale (a mezzo scritture contabili).
5. Manipolazioni semplici e industriali: le merci extra UE e quelle unionali possono usufruire di servizi di manipolazione per trasformazioni industriali.
6. La merce unionale introdotta nel PF si considera esportata all'atto dell'ingresso nei punti franchi, in quanto territori extradoganali;

²⁰¹ <https://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/porto-franco>

7. La merce che viene trasformata in Punto Franco acquisisce origine UE a condizione che siano rispettate le regole di origine;
8. Vi è la possibilità per la merce lavorata nei punti franchi di ottenere il “made in” a patto che vengano rispettate le norme a riguardo.
9. Al momento dell’importazione delle merci, si può avvalere del credito doganale triestino che consiste nel prorogare il pagamento del dazio e a 180 giorni dalla data dell’operazione doganale.

Riassumendo, i vantaggi operativi, commerciali e fiscali del regime di punto franco si basano su due principi stabiliti a livello internazionale: il principio della libertà di transito ed accesso e quello della extraterritorialità doganale. Per comprendere meglio la loro valenza, di seguito vengono comparati i vantaggi del porto di Trieste con quelli di altri porti nazionali e con altre zone franche in Italia o in Europa²⁰².

Innanzitutto, per quanto riguarda l’arrivo delle merci provenienti dall’estero, i vantaggi del porto sono sia a livello operativo in quanto non vi sono attese; amministrativi, in quanto non vi è nessuna formalità preliminare richiesta, nessuna formalità doganale; finanziari, in quanto le tasse e gli onori sono minimi in confronto agli altri porti nazionali o altre zone franche che richiedono invece il pagamento di tasse portuali; commerciali, in quanto vi è flessibilità nella gestione dei rapporti commerciali sugli stock.

Per quanto riguarda l’importazione e l’immissione libera delle merci, il regime di porto franco concede anche vantaggi a livello finanziario, in quanto permette di pagare i diritti di importazione a 180 giorni, a differenza invece degli

²⁰² AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE, *Vantaggi operativi, commerciali e fiscali del regime di punto franco del Porto di Trieste*, consultabile al sito http://documenti.comune.trieste.it/portovecchio/vantaggi_punto_franco.pdf

altri porti o zone franche che richiedono il pagamento dei diritti doganali entro 30 o 90 giorni.

La zona strategica del porto di Trieste e la rete infrastrutturale ben estesa, apporta vantaggi anche per quanto riguarda il transito delle merci che provengono dall'estero e sono destinate all'estero. Gli altri porti infatti richiedono dichiarazioni e controlli doganali.

Per quanto riguarda le lavorazioni sulle merci estere in deposito, come ad esempio etichettature ed imballaggi, il porto triestino garantisce procedure veloci e semplici; gli altri porti richiedono invece maggiore burocrazia e richieste di autorizzazione. La lavorazione di merci che vengono invece destinate all'estero gode di vantaggi non indifferenti. Ad esempio, vi è la possibilità di acquisizione dell'origine italiana, a seconda del livello di lavorazione effettuato all'interno del sistema portuale.

Nei casi proposti, si può notare in modo chiaro i vantaggi che lo status di porto franco offre al commercio internazionale.

Con questi vantaggi, diverse organizzazioni decisero di stabilire le proprie sedi a Trieste, come ad esempio IBC Istituto Brasileiro do Café, CMB Citrus Marketing Board, AWC Australian Wool Corporation. Anche in ambito delle commodity energetiche, la città ricopre un ruolo primario. È presente infatti il terminal TAL-SIOT, la più importante infrastruttura portuale per l'approvvigionamento del mercato tedesco. Infatti, per Trieste transita più del 40% del petrolio importato dalle raffinerie della Germania, il 100% del fabbisogno dell'Austria e il 40% di quello della Repubblica Ceca.

I benefici apportati dal nuovo decreto vengono confermati dal presidente dell'autorità Portuale Zeno D'Agostino, che in un'intervista²⁰³ dichiara: nel porto è stata compiuta un'operazione importantissima, vale a dire creare un unico

²⁰³ DE FILIPPO, *La Nuova Via della Seta: voci italiane sul progetto globale cinese*, 2019, Castelvecchi, p. 42-43.

interlocutore verso il mercato. Vale a dire che *“per i porti di Trieste e Monfalcone, l’interlocutore unico è proprio l’autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale; la stessa Autorità, ad esempio, tratta con le Ferrovie di Stato per discutere dei progetti in tema di capacità e infrastrutture ferroviarie a servizio del porto, o che sta agendo, con una filosofia di gruppo, per integrare gli interporti regionali in un unico sistema. [...] E il percorso di integrazione potrà continuare con ulteriori acquisizioni di infrastrutture intermodali strategiche del territorio regionale. L’obiettivo è raggruppare varie realtà in un unico soggetto controllato dall’autorità di Sistema e così offrire agli investitori un ventaglio ampio di offerte integrate tra loro: dai terminal, alla zona industriale, al punto franco, all’attività ferroviaria”*.

A livello formale ed amministrativo, il Porto di Trieste rientra tra i 23 porti italiani sedi di Autorità Portuale, un ente pubblico istituito dalla legislazione portuale (L. 28 gennaio 1994, n. 84), che possiede personalità giuridica pubblica e sottoposti alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell’Economia e delle Finanze.

Le aree sotto il controllo dell’Autorità Portuale di Trieste sono comprese nel tratto di costa che va da Punta Ronco (Muggia) al torrente Bovedo (Barcola). Vi sono anche cinque Punti Franchi: Punto Franco Vecchio, Punto Franco Nuovo, Punto Franco Scalo Legnami, Punto Franco Olii Minerali e Punto Franco Industriale. L’estensione totale ammonta a 1.765.000 metri quadrati su un territorio portuale complessivo di 2.304.000 metri quadrati.

3.4 Cooperazione con la Cina

Le attuali caratteristiche del porto di Trieste e il suo continuo sviluppo catturarono l’attenzione della Cina, che dopo anni di investimenti in tutto il mondo, mostrò interesse per il sistema logistico italiano.

Il 23 marzo 2019 venne firmato un accordo di cooperazione tra la SOE cinese CCCC (China Communications Construction Company), con a capo Song

Hailang, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale guidata dal presidente Zeno D'Agostino²⁰⁴. Questa collaborazione intende svilupparsi principalmente su tre punti.

Il primo dichiara l'intenzione della controparte cinese di investire nel sistema infrastrutturale della regione del Friuli-Venezia Giulia. I punti di interesse sono due: vi è l'interesse di CCCC di far parte della costruzione della doppia ferrovia che fa parte del progetto Trihub (Trieste, Villa Opicina, Monfalcone e Cervignano); in secondo luogo, la società China Merchants Group è interessata ad acquistare una quota della Piattaforma Logistica del porto di Trieste.

Il secondo punto è un accordo per la costruzione di un impianto logistico-ferroviario intermodale di grandi dimensioni a Kosice, in Slovacchia, da parte di CCCC, a cui parteciperà anche l'Autorità Portuale di Trieste. Ciò permetterà ad entrambe le parti di collaborare e realizzare progetti per agevolare i flussi logistici ed il commercio. Questo punto riguarda l'aumento di esportazione dei prodotti delle piccole e medie imprese nei mercati cinesi, in quanto da sole non possiedono le dimensioni idonee per affrontare questo tipo di investimenti²⁰⁵.

Questi accordi vennero maturati dopo un lungo periodo di negoziazione tra Italia e Cina e per rendere il porto di Trieste partecipe alle nuove sfide globali che la portualità mondiale sta affrontando. A questo proposito, il Presidente

²⁰⁴ Comunicato stampa *Porto di Trieste e China Communications Construction Company firmano l'accordo di cooperazione*, 23.03.2019 reperibile al sito:

<https://www.porto.trieste.it/category/ita/informazione/comunicati-stampa>

²⁰⁵ DE FORCADE, *Il porto di Trieste ai cinesi, sbocco per il made in Italy a Est*, Il Sole24 ore, 7 settembre 2019, consultabile al sito <https://www.ilsole24ore.com/art/il-porto-trieste-cinesi-sbocco-il-made-italy-est-ACt6Fce>

dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale afferma in un'intervista²⁰⁶ che il commercio marittimo è cambiato e continua a mutarsi: trasportare le merci via mare costa meno che farlo via terra. Ormai il trasporto marittimo non è più di tanto fonte di guadagno e per creare nuovi profitti bisogna pensare a nuove opzioni. Quindi bisogna integrare con attività terrestri collegate al commercio: lavorazione e spedizione delle merci e zone industriali dove stabilire imprese che possano svolgere attività complementari. Ed è questo elenco di attività e la loro possibilità di essere svolte a Trieste che attrae i cinesi.

Trieste rientra nei canoni di scelta cinesi in quanto anche il settore industriale risulta perfettamente integrato con quello logistico. Il 13 febbraio 2019 venne inaugurato infatti un nuovo spazio per la logistica chiamato "Freeste- Free Zone of Trieste", acquistato dall'Interporto di Trieste nel dicembre 2017 ed occupa una superficie di 240 mila metri quadrati, di cui 74 mila coperti, per un investimento pari a 21 milioni di euro. Con il decreto attuativo del 2017 citato in precedenza, il regime di porto franco può essere sfruttato per altre zone all'interno della provincia di Trieste. Le autorità portuali decisero di applicare questo regime legislativo alla nuova zona destinata ad attività di logistica e stoccaggio, manifatturiere e industriali. L'area è integrata a linee ferroviarie e terminal intermodali, collegata al sistema portuale ed all'autostrada nazionale.

Il motivo della realizzazione di quest'area è principalmente legato al bisogno di diversificare le attività offerte dal sistema portuale. Come già descritte in precedenza le parole del presidente Zeno D'Agostino, il servizio strettamente legato al carico e scarico merci non porta più guadagno, e anche la previsione di automatizzazione dell'attività umana, crea una campanella d'allarme: esigenza di creare altri servizi che aumentino la produttività e quindi il ricavo del sistema portuale. La sfida quindi è quella di creare zone extra portuali in cui vi sia la

²⁰⁶ Radio News24, Il Sole24ore, novembre 2018,

<http://www.radio24.ilsole24ore.com/programma/container/trasmissione-novembre-2018-133326-gSLAA8CJuC>

possibilità di realizzare attività industriali che, con la supervisione dell'agenzia doganale, siano soggette ai benefici di regime di porto franco. Una volta realizzato ed implementato questo sistema, la sfida successiva è quella di includere le attività manifatturiere, in quanti sono in grado di sviluppare l'occupazione e attrarre la ricerca.

Attualmente, solo l'ultimo punto del Memorandum od Understanding venne concretizzato. Il colosso Suning, come da accordo con l'Autorità portuale di Trieste, si impegna a realizzare una piattaforma come canale distributivo per le merci del Friuli Venezia Giulia e non solo nel territorio cinese. Le merci interessate riguardano principalmente la produzione enogastronomica, la quale domanda nel mercato cinese è in continua espansione. Vi sarà quindi la possibilità per le piccole e medie imprese della regione di raggiungere quel mercato così lontano ma allo stesso tempo attraente.

Per quanto riguarda invece gli altri due punti dell'accordo, non vi sono sviluppi concreti.

L'interesse della compagnia cinese CCCC di partecipare ai lavori per la costruzione della doppia ferrovia si è palesato nello specifico per la realizzazione di un terminal ferroviario nei pressi di Aquilina dove è localizzato il terminal container, in cui vige lo status di porto franco appena citato. Attualmente non vi sono accordi formali che prevedono ciò, probabilmente dovuti dal fatto che la compagnia cinese intende capire se l'impresa sorella cinese firmerà l'accordo per l'ingresso nella piattaforma logistica. Quest'ultimo è infatti il secondo punto del Memorandum tra Italia e Cina che è in fase di verifica, che riguarda l'ingresso di China Merchants nella Piattaforma Logistica (PLT) di Trieste.

La PLT, gestita da I.CO.P Spa, Cosmo Ambiente, Francesco Parisi Casa di Spedizioni Spa e Interporto Bologna, è un progetto iniziato nel 2014 che ha come obiettivo quello di costruire una piattaforma logistica di circa 28 ettari con un

approdo di 482 metri e collegata alla ferrovia, per la cifra di 130 milioni di euro. I lavori, che dovrebbero finire a marzo 2020, si sviluppano nel territorio dello Scalo Legnami e dell'ex Italsider. La società di gestione della Piattaforma palesò da tempo la ricerca di un ente disposto ad investire acquistando parte delle quote e capace di assicurare volumi di traffico tali da sostenere la realizzazione della nuova banchina nel futuro Molo VIII. Questa banchina è pensata per divenire il molo più grande del porto che assieme al raddoppio del Molo VII comporterà al porto di Trieste l'uscita dal nanismo portuale.



Figura numero 20, Porto di Trieste.

Fonte: Sole24Ore, 2019



Figura numero 21. Nuovo piano regolatore del porto di Trieste.

Fonte: Informatrieste, 2017



Figura numero 22. Porto di Trieste, zona adibita alla futura nuova piattaforma logistica

Fonte: Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale

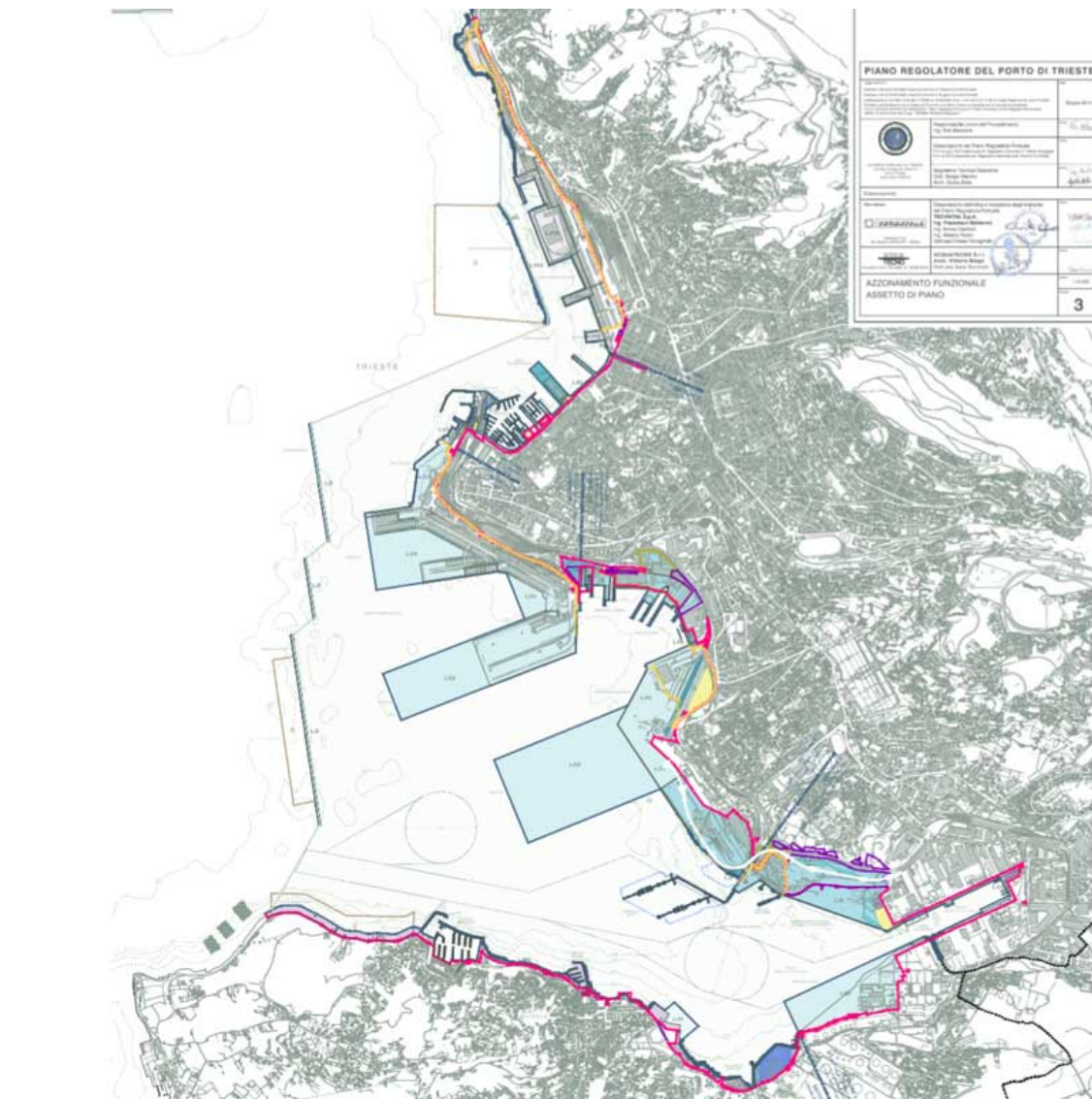


Figura numero 23. Il Nuovo Piano regolatore del porto di Trieste

Fonte: Acquatecno, 2019

Attualmente, l'interesse cinese è presente ma con qualche incertezza dovuta a diversi elementi riassumibili in: la posizione anticinese degli Stati Uniti, l'atteggiamento incerto di Bruxelles e le difficoltà italiane sia a livello centrale che nella città di Trieste, causando rallentamenti nella trattativa e permettendo a compagnie non cinesi di inserirsi nella discussione della trattativa. Vi è infatti anche la compagnia francese CMA CGM e quella austriaca Rail Cargo Austria

che palesarono il loro interesse per rispettivamente gestire i lavori che riguardano la ferrovia e l'acquisizione delle quote del terminal²⁰⁷.

Nell'attesa di possibili accordi, gli Stati Uniti svolgono un ruolo cruciale per quanto riguarda il futuro commerciale della città di Trieste. Gli americani infatti, impegnati in un duello commerciale con la Cina, palesano tentativi di arresto per l'ascesa delle ultime tecnologie cinesi nel campo delle telecomunicazioni anche in Italia, usufruendo del cosiddetto soft power. La sfida tra Stati Uniti e Cina è strettamente collegata infatti dall'Unione Europea e dalla capacità cinese di penetrare nella sfera commerciale di questo territorio²⁰⁸.

4. Connettività: futuro della portualità

Per comprendere qual è la soluzione più adatta al contesto italiano, bisogna prendere in considerazione che cosa comporterebbe partecipare alla Belt and Road Initiative. Lo stratega politico Parag Khanna porta alla luce due questioni fondamentali connesse alla questione di Trieste: il decentramento della governance dal livello centrale a quello più locale e l'evoluzione della geografia globale basata sulla connettività infrastrutturale.

In uno dei suoi ultimi libri, l'autore evidenzia come le grandi potenze mondiali attuali usino una tecnocrazia diretta, vale a dire che il potere è concentrato nelle mani dirette delle autorità delle città²⁰⁹. In particolare, Parag Khanna prende ad esempio ed individua come stati-modello due nazioni: Svizzera e Singapore: *“Essi sono autenticamente democratici e rigorosamente tecnocratici al tempo stesso. Entrambi hanno un'alta percentuale di popolazione nata all'estero, un servizio militare e civile nazionale, legami forti tra sistema scolastico e industria, economie diversificate e massicci investimenti dello Stato nella ricerca e*

²⁰⁷ D'AMELIO, p. 267.

²⁰⁸ CUSCITO, *“Il senso della Cina per l'impero americano”*, dicembre 2019, Limes, p. 195-200.

²⁰⁹ KHANNA, *La rinascita delle città-stato. Come governare il mondo al tempo della devolution*, Fazi Editore, 2017, p. 34-39.

sviluppo e nell'innovazione. Un ibrido tra la democrazia diretta della Svizzera e la tecnocrazia di Singapore [...] è la forma di governo migliore del XXI secolo. [...] Un ibrido tra queste due nazioni sarebbe il regime più noioso ma senza dubbio il più efficiente al mondo. [...] non esiste un modello politico universale valido per tutto il mondo, ma le grandi nazioni di certo guadagnerebbero una governance migliore studiando il connubio fra democrazia e conoscenza che vediamo all'opera in Svizzera e Singapore."

L'efficienza di questi due stati secondo Parag Khanna è dovuta dal fatto che *"il settore pubblico e privato uniscono le forze ai fini dello sviluppo di piani strategici economici in grado di garantire il primato"* e dall'intuizione che *"la loro geografia economica è tanto importante quanto quella politica: infatti, essi definiscono la loro geografia in base alla connettività anziché al semplice territorio [...]"*.

Proprio da Singapore, Trieste può prendere ispirazione dal sistema di governance del porto ed adeguarlo alle proprie esigenze territoriali. Il porto di Singapore deve la sua efficienza soprattutto all'innovazione e allo sviluppo continuo basato sulle nuove tecnologie, sull'automazione e sull'analisi dei Big Data. Le autorità di Singapore sostengono a questo proposito che la rivoluzione è appena iniziata: *"Investire in tecnologia avanzata nei nostri terminal è un elemento fondamentale- spiega Ong Kim Pong, a capo della regione del Sud Est asiatico per Psa- perché dovremo vincere la sfida del sempre crescente consolidamento del settore e delle mega alleanze tra compagnie che scaleranno le nostre banchine"*. Riguardo a quest'ultimo punto, Kim Pong Ong si riferisce al problema del monopolio del mercato degli armatori: tre alleanze armatoriali controllano quasi tutto il mercato marittimo dei container. Le alleanze sono tre: 2M²¹⁰, Ocean Alliance²¹¹ e THE

²¹⁰ 2M Alliance comprende la società logistiche danese Maersk e quella svizzera Msc.

²¹¹ Ocean Alliance comprende la compagnia francese CMA CGM, e quelle cinesi COSCO, OOCL ed Evergreen.

Alliance²¹². Solo la prima controlla il 60% del mercato e si spinge sempre di più verso terra per gestire le varie operazioni. Queste alleanze resero instabile tutta la catena logistica e misero sotto pressione gli operatori a terra richiedendo asset sempre più grandi, servizi sempre più competitivi e personale sempre più qualificato, con tariffe sempre più basse. L'International Transport Forum (ITF), organizzazione intergovernativa dell'OCSE ha pubblicato recentemente un rapporto²¹³ riguardo questa questione. La soluzione proposta è quella di eliminare le esenzioni antitrust di categoria per i consorzi armatoriali, irregimentare gli investimenti dei terminal e le politiche portuali nazionali fissando prezzi comuni, monitorando gli investimenti pubblici, indicando esplicitamente i porti di attracco delle meganavi e soprattutto impiegando gli armatori con vincoli esecutivi ad utilizzare le infrastrutture di terra che promuovono l'arrivo dei loro servizi. In una realtà più concreta, il problema delle alleanze può essere risolto offrendo un sistema industriale e manifatturiero legato a quello logistico che attragga i paesi ad usare lo scalo giuliano come base portuale, già implementato dall'Autorità Portuale di Trieste. Risulta fondamentale quindi seguire i cambiamenti geopolitici che stanno caratterizzando il mondo di oggi.

Un'altra questione centrale per Parag Khanna è l'evoluzione della geografia globale basata sulla connettività infrastrutturale²¹⁴. Le infrastrutture sono in grado di esprimere e rappresentare in maniera più pragmatica la situazione globale di quanto invece fanno i confini politici tra i paesi, mappando il mondo non per paesi ma per autostrade, porti, megacittà, gasdotti, collegamenti internet.

²¹² *THE Alliance* comprende la società giapponese Ocean Network Express, quella tedesca Hapag-Loyd, quella sud coreana Hyundai Merchant Marine e la corporazione taiwanese Yang Ming.

²¹³ MERK, BUSQUET, ARONIETIS, *The impact of alliances in container shipping*, OECD/ITF, International Transport Forum, 2018, reperibile al sito <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/impact-alliances-container-shipping.pdf>

²¹⁴ KHANNA, *Connectography: Le mappe del future ordine mondiale*, Fazi Editore, Roma, 2016, p.12

Quest'evoluzione sta influenzando infatti la geografia mondiale e lo sviluppo dei singoli paesi, che cercano sempre più di delocalizzare il potere centrale ad entità più piccole come città e regioni, trasformando così la geopolitica mondiale. La Cina in questo caso rappresenta un esempio calzante. Il paese è strutturato in province, regioni autonome e municipalità soggette al governo centrale. È presente però una decentralizzazione interna che dà maggiori libertà decisionali a particolari aree, come le *Special Economic Zones*, le quali possiedono una maggiore libertà economica e fiscale. La Cina è quindi in grado di mantenere una linea che viene data dal centro ma lascia margini di autonomia alle province²¹⁵.

Secondo Parag Khanna infatti, gli investimenti concentrati nelle grandi città stanno cambiando la geografia politica: egli prevede che in futuro i sistemi infrastrutturali come ferrovie, porti, aeroporti, oleodotti, autostrade, collegheranno cinquanta mega-città e centinaia di agglomerati urbani più piccoli²¹⁶. Anche istituzioni di rilievo come la World Bank sottolineano l'importanza delle infrastrutture per lo sviluppo e il benessere globale, definendole il tassello mancante per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo in grado di alleviare la povertà, salute, educazione, etc.²¹⁷. La *competitive connectivity* è quindi l'arma del ventunesimo secolo: *“La connettività è uno dei principali motori della grande transizione verso un sistema economico globale più complesso. Le economie sono più integrate, le popolazioni più mobili, il dominio cibernetico si sta fondendo con la realtà fisica e il cambiamento climatico sta producendo mutamenti epocali nei nostri stili di vita”*. Per comprendere meglio la direzione economica e politica che un paese vuole perseguire, deve tener conto della

²¹⁵ MAZZA, *Decentramento e governo locale nella Repubblica popolare cinese*, Giuffrè Editore, 2009, p. 98.

²¹⁶ DE FILIPPO, *La Nuova Via della Seta: voci italiane sul progetto globale cinese*, 2019, Castelvecchi, p. 63.

²¹⁷ KHANNA, *Connectography: mapping the future of global civilization*, Random House, New York, 2016, p.24.

mappatura della connettività in quanto delinea le dinamiche della geopolitica *“tra le superpotenze, le città-Stato, le multinazionali e le comunità virtuali di ogni genere, nel momento in cui competono per appropriarsi le risorse, mercati e popolarità.”* In questa cornice, la competizione nel segno della connettività sarà la chiave delle sfide del ventunesimo secolo in quanto *“Le mega infrastrutture superano gli ostacoli della geografia naturale e quella politica, e la loro mappatura rivela che l’età dell’organizzazione del mondo secondo lo spazio politico (il modo in cui legalmente suddividiamo il globo) sta cedendo il passo alla sua organizzazione secondo lo spazio funzionale (il modo in cui lo usiamo).* In questo contesto, *“la cintura economica promossa dalla nuova via della seta cinese è la maggiore iniziativa di coordinamento tra infrastrutture nella storia del mondo”²¹⁸.*

²¹⁸ Ibidem, p.35-47.

CONCLUSIONI

La politica estera cinese negli ultimi anni si è focalizzata nella realizzazione del più grande progetto infrastrutturale mai pensato dall'uomo che punta a ridisegnare i confini economici e politici attraverso l'implementazione di una rete di infrastrutture che renda gli scambi più rapidi e funzionali: la Belt and Road Initiative. Essa rappresenta un nuovo modello di crescita per il paese che, concentrandosi verso l'esterno, unisce nuovi mercati dove investire, zone in cui dislocare la manodopera ad un costo inferiore e territori che garantiscano risorse energetiche. Le motivazioni che muovono la Cina a intraprendere tali politiche sono molteplici, tra le principali: la diffusione globale delle capacità cinesi per scalare la geopolitica mondiale; garantire al paese l'accesso a risorse energetiche esterne in quanto internamente scarseggiano e una sovraccapacità interna rende il mercato cinese saturo e ne deriva la volontà di controllare le catene logistiche in modo da promuovere l'esportazione della sovrapproduzione.

Per realizzare gli obiettivi della politica estera, l'economia cinese cercò di allinearsi e di perseguire un'unica direzione che portasse al raggiungimento degli obiettivi finali, ricorrendo alle imprese di stato, meglio definite come SOEs. Anche se la struttura del sistema economico cinese è in continua ridefinizione e ne deriva un ruolo delle SOEs sempre più orientato al mercato, nel contesto della Belt and Road Initiative esse sono fondamentali in quanto vengono coordinate al livello centrale per assicurare un intreccio delle forze e risorse cinesi all'estero, assicurando l'implementazione della pianificazione sistematica del governo centrale cinese.

Questo comportamento riguarda anche l'Europa in quanto l'analisi degli investimenti cinesi nel territorio europeo rivela una forte presenza delle imprese di stato cinesi negli asset europei. Inizialmente, l'interesse cinese si focalizzò nella zona orientale dell'Europa in quanto le barriere d'entrata erano inferiori data la volontà dei paesi stessi di modernizzazione.

L'analisi di tali investimenti risulta fondamentale per creare un'opinione critica su una possibile presenza cinese in Italia. Nonostante la connettività sia considerata un elemento fondamentale per lo sviluppo di un paese, le autorità italiane stanno ritardando le decisioni riguardanti i possibili investimenti cinesi nel sistema portuale e ferroviario di Trieste. Tale ritardo è giustificato dal protezionismo sempre più influente dagli investimenti cinesi e dalla situazione geopolitica attuale tra gli Stati Uniti e la Cina che riversa effetti sul territorio italiano. Tuttavia, l'investimento cinese risulterebbe un elemento di sviluppo per la città di Trieste e per l'economia italiana in generale, se venissero implementate le seguenti politiche: rivedere i meccanismi europei per la protezione della concorrenza migliorando la competitività industriale europea, integrando e confrontando le politiche europee e rafforzando i meccanismi multilaterali di governo del commercio. Partendo da questi presupposti, l'Italia dovrebbe delineare un progetto economico, politico e sociale che sia in grado di sfruttare i propri asset senza destabilizzare e creare situazioni con risvolti non vantaggiosi per la manifattura del nord est. Nel particolare, gli investimenti cinesi finalizzati a migliorare la nuova piattaforma logistica e la rete ferroviaria del porto di Trieste potrebbero risultare vincenti per il contesto economico-industriale del nord est italiano se vi è l'integrazione trasversale di investimenti, preferibilmente *greenfield*, in attività industriali che siano in grado di diversificare le attività offerte dal sistema portuale. In questo modo si creano le condizioni per accrescere una maggiore competitività, incentivare l'occupazione e sviluppare la ricerca, creando così nuove opportunità di crescita per il territorio.

BIBLIOGRAFIA

ALI, *China Pakistan Economic Corridor: Prospects and Challenges for Regional Integration*, Arts and Social Services Journal, 2016, Vol. 7.

ALVARO, LAMANDINI, POLICE, TAROLA, *La nuova via della seta e gli investimenti esteri diretti in settori ad alta intensità tecnologica. Il golden power dello Stato italiano e le infrastrutture finanziarie*, CONSOB, febbraio 2019.

ALON, WANG, SHEN, ZHANG, *Chinese State-Owned Enterprises go global*, Journal of Business Strategy, Vol. 35 n.6, 2014.

CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES, *How big is China's Belt and Road?*, 2018.

CAVALIERI, *La Belt and Road Initiative e gli investimenti cinesi*, rivista Mondo Cinese, 2019.

CHINA INSTITUTE AT THE UNIVERSITY OF ALBERTA, *State-owned Enterprises in the Chinese Economy Today: Role, Reform and Evolution*, 2018.

CHINA POLICY, *China going global, between ambition and capacity*, Pechino, 2017

COMMISSIONE NAZIONALE PER LO SVILUPPO E LE RIFORME CINESE, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, 2015.

CUSCITO, *La Via della Seta Marittima ha grandi ambizioni e ostacoli. Gerarchia delle onde*, in *Limes*, luglio 2019.

CUSCITO, "Il senso della Cina per l'impero americano", dicembre 2019, *Limes*.

D'AMELIO, "Il risveglio del porto di Trieste fra Mitteleuropa e Cina", *Limes*, novembre 2019.

Decreto-legge 15 marzo 2012 n. 21, convertito, con modificazioni, nella legge 11 maggio 2012, n. 56.

Decreto legislativo, 31 luglio 2017, n. 368 alla gestione dei punti franchi.

DE FILIPPO, *La Nuova Via della Seta: voci italiane sul progetto globale cinese*, 2019, Castelvechi.

DIMITRIJEVIĆ, Chinese investments in Serbia—a Joint pledge for the future of the new Silk road, Institute of International Politics and Economics di Belgrado, 2017.

ECONOMY, *The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State*, Oxford Univeristy Press, 2018.

EUROPEAN THINK-TANK NETWORK ON CHINA (ETNC), *Europe and China's New Silk Roads*, 2018.

FAN, HOPE, *The Role of State-Owned Enterprises in the Chinese Economy*, chapter 16, 2013.

FARDELLA, PRODI, *The Belt and Road initiative and its impact on Europe*, Valdai Paper 82, 2018.

GABANELLI, TAINO, *La Cina è vicina: 1000 miliardi di investimenti in infrastrutture europee. Ma a quali condizioni?*, Corriere della Sera, 2018.

GHISELLI, FARDELLA, *Cina. Il Mediterraneo nelle nuove Via della Seta*, n. 132, Osservatorio di politica internazionale, 2017.

JEFFERSON, *State-Owned Enterprises in China: Reform, Performance and Prospect*, N. 109, 2017.

HENEMANN, HUOTARI, KRATZ, *Chinese FDI in Europe: 2018 trend and impact of new screening policies*, 2019, Rhodium Group e MERICS.

HAUSSTEIN, ZHENG, *Industrie 4.0/ Made in China 2015*, KIT Scientific Publishing, 2018.

HUBBARD, WILLIAMS, *Chinese State-Owned Enterprises: An Observer's Guide*, paper N. 108, 2017.

KHANNA, *Connectography: Le mappe del future ordine mondiale*, Fazi Editore, Roma, 2016.

KHANNA, *La rinascita delle città-stato. Come governare il mondo al tempo della devolution*, Fazi Editore, 2017.

LARDY, *The State strikes back. The end of the economic reform in China?*, Peterson Institute for international Economics, Washington, 2019.

LLOYD, *Il Porto Franco di Trieste, Memoria*, 1863.

LIAO Lingyan 廖灵艳, ZHANG Xuemin 张学民, *Guoyouqiye dang zuzhi gongzuo shouce 国有企业党组织工作手册 (Manuale dell'organizzazione del Partito nelle imprese di stato)*, 党建读物出版社, Casa editrice del Partito Comunista, 2018.

LIU ZUOKUI 刘作奎, “Ouzhou baohu zhuyi de xingqi yiji dui yidai yilu jianshe de yingxiang” 欧洲保护主义的兴起及其对“一带一路”建设的影响, China Academic Journal Electronic Publishing House, 2018.

LIU ZUOKUI 刘作奎, “Yidai yilu changyi xia zhongguo dui ba' ergan diqu de touzi xianzhuang ji yingxiang” “一带一路”倡议下中国对巴尔干地区的投资现状及影响, 2019.

MAKOCKI, NECHEV, *Balkan corruption: the China connection*, 2017, European Union Institute for Security Studies (EUISS).

MATTLIN, *Chinese strategic State-owned enterprises and ownership control*, Asia Paper, Brussels Institute of Contemporary China Studies, 2007.

MAZZA, *Decentramento e governo locale nella Repubblica popolare cinese*, Giuffrè Editore, 2009.

MERK, BUSQUET, ARONIETIS, *The impact of alliances in container shipping*, OECD/ITF, International Transport Forum, 2018.

NAUHGTON, *Growing out of the plan: Chinese economic reform, 1978-1993*, Cambridge University Press, 1996.

ORIZZONTECINA, *Cina, Balcani ed Europa Centro-orientale: prospettive regionali*, Vol. 9, N.3, 2018.

SAMARANI, *La Cina contemporanea. Dalla fine dell'impero ad oggi*, Einaudi Editore, 2017.

SCARPARI, *Tradizione e legittimazione politica nella Cina di Xi Jinping*, Sinofere, 2019.

SELVATICI, *La Cina e la Nuova Via della Seta. Progetto per un'invasione globale*, Rubbettino Editore, Catanzaro, 2018.

STEER DAVIES GLEAVE, *Research for TRAN Committee: The new Silk Route- opportunities and challenges for EU transport*", 2018.

SUNESSEN, HANSEN, *Screening of FDI towards the EU*, Copenhagen, gennaio 2018.

XU, PAN, WU, YIM, *Performance of Domestic and Foreign-invested Enterprises in China*, Journal of World Business n. 41, 2006.

DOCUMENTI GOVERNATIVI E DISCORSI UFFICIALI

Costituzione della Repubblica Popolare Cinese, reperibile in: China.org.cn.
<http://www.china.org.cn/english/congress/229722.htm> [Last Accessed: January 2018]

UN. SECURITY COUNCIL, *Resolution 2344 (2017) / adopted by the Security Council at its 7902nd meeting, on 17 March 2017*, in:
<https://digitallibrary.un.org/record/862351>

习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲” *Xi Jinping zai Nazhaerbayefu daxue de yanjiang*, “Il discorso di Xi Jinping presso l’università Nazarbayev”, intitolato “弘扬人民友谊共 创美好未来” *Hongyang renmin youyi gongchuang meihao weilai*, “Promuovere l’amicizia tra i paesi e creare un futuro migliore”, 2013, in
http://www.xinhuanet.com//politics/2013-09/08/c_117273079.htm

习近平在印度尼西亚国会的演讲” (*Xi Jinping zai Yindunixiya guohui de yanjiang*, “Discorso del presidente Xi Jinping presso il Parlamento indonesiano”), 2013, reperibile in:

http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zyjh_674906/t1084354.shtml

National Development and Reform Commission (NDRC) People’s Republic of China “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*”, 2015, reperibile in:

http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

国务院国有资产监督管理委员会 *Guówùyuàn guóyǒu zīchǎn jiāndū guǎnlǐ wěiyuánhùi* State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council, in: <http://www.sasac.gov.cn/>

SITOGRAFIA

AIIB Asian Infrastructure Investment Bank, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE, *Vantaggi operativi, commerciali e fiscali del regime di punto franco del Porto di Trieste*, consultabile al sito

http://documenti.comune.trieste.it/portovecchio/vantaggi_punto_franco.pdf

BALKAN INSIGHT, *Chinese investments raise eyebrows in Albania*, 2016, in: <https://balkaninsight.com/2016/05/03/chinese-investments-raise-eyebrows-in-albania-05-02-2016/>

BALKAN INSIGHT, *Chinese Investors retreat from main project in Bosnia*, 2018, in: <https://balkaninsight.com/2018/09/19/chinese-investors-retreat-from-main-project-in-bosnia-09-19-2018/>

BALKAN INSIGHT, *Bosnia’s China-Funded Power Plant Gets Green Light*, 2019, in: <https://balkaninsight.com/2019/03/07/bosnias-china-funded-power-plant-gets-green-light/>

BLOOMBERG NEWS, *Mahathir warns against new 'Colonialism' during visit to China*, 2018, in: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-08-20/mahathir-warns-against-new-colonialism-during-visit-to-china>

BUCKLEY, MYERS, *China's Legislature blesses Xi's indefinite rule. It was 2,958 to 2.*, The New York Times, 2018. In: <https://www.nytimes.com/2018/03/11/world/asia/china-xi-constitution-term-limits.html>

CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES, *How big is China's Belt and Road?*, 2018, in: <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>

CHINA DAILY, *Launch of Hungary-Serbia railway marks new start of China-CEE cooperation*, 2015, in: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-12/24/content_22798392.htm

CHINA DAILY, *Fosun buys Portuguese insurer for \$1.4b*, 2014, in: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/11/content_17229979.htm

CHINA DAILY, *YiWu-Madrid train offers growth opportunities to Spanish SMEs*, 2018, in: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201803/13/WS5aa77164a3106e7dcc1415a7.html>

DE FORCADE, *La Cina alla conquista dei porti d'Europa*, *Ilsole24ore*, 2017, in: <https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-conquista-porti-d-europa-AEZVDF3B>

EURONEWS, *Serbia: inaugurata la prima autostrada cinese in Europa*, 2019, in: <https://it.euronews.com/2019/08/19/serbia-inaugurata-la-prima-autostrada-cinese-in-europa>

EUROPEAN THINK-TANK NETWORK ON CHINA (ETNC), *Europe and China's New Silk Roads*, 2018, p. 57. Dati consultabili in: <https://www.portstrategy.com/news101/world/europe/centre-stage>

FINANCIAL TIMES, *Pakistan puts a spotlight on China's opaque loans*, 2018, in: <https://www.ft.com/content/3e6f9ee8-9578-11e8-b67b-b8205561c3fe>

FINANCIAL TIMES, *Poland to China: you're fired*, 2011, in:
<https://www.ft.com/content/77f1d8c3-d258-3760-b035-6edee87cb6c2>

FINANCIAL TIMES, *Montenegro fears China-backed highway will put it on road to ruin*, 2019, in: <https://www.ft.com/content/d3d56d20-5a8d-11e9-9dde-7aedca0a081a>

FINANCIAL TIMES, *China's money is a mixed blessing for Pakistan*, 2017, in:
<https://www.ft.com/content/543a4fb6-29ae-11e7-bc4b-5528796fe35c>

FORBES, *China courts Albania investment while U.S. pushes politics*, 2017, in:
<https://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2017/03/10/albania-china-ilir-meta-washington-reforms-politics/#527a620117ed>

KYNGE, *China's Belt and road projects drive overseas debt fears*, Financial Times, 2018, in: <https://www.ft.com/content/e7a08b54-9554-11e8-b747-fb1e803ee64e>

KUO, KOMMENDA, *What is China's Belt and Road Initiative?*, The Guardian 2018, in:
<https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>

INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, *World Energy Outlook 2017: China*, in:
<https://www.iea.org/weo/china/>

ISPI, *Serbia: China exports "Security" too*, 2019, in:
<https://www.ispionline.it/en/pubblicazione/serbia-china-exports-security-too-24123>

LA REPUBBLICA, *"Cina-Italia, firmati gli accordi"*, in:
https://www.repubblica.it/politica/2019/03/23/news/xi_jinping_cina_italia_villa_madama_accordi_commerciali_conte_mattarella_di_maio-222293765/

MACAHUB, *China Three Gorges Corp has the edge to by 21 pct of Portugal's EDP*, 2011, in: <https://macaohub.com.mo/2011/12/07/china-three-gorges-corp-has-the-edge-to-by-21-pct-of-portugals-edp-energias-de-portugal/>

MAKOCKI, NECHEV, *Balkan corruption: the China connection*, 2017, European Union Institute for Security Studies (EUISS), consultabile in: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%202022%20Balkans.pdf>

MERK, BUSQUET, ARONIETIS, *The impact of alliances in container shipping*, OECD/ITF, International Transport Forum, 2018, reperibile al sito <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/impact-alliances-container-shipping.pdf>

MINGTIANDI, *China construction bank buys London office tower for \$187M*, 2014, in: <https://www.mingtiandi.com/real-estate/outbound-investment/china-construction-bank-buys-london-office-tower-for-187m/>

MINGTIANDI, *Greenland Group acquires London site for \$984 mil real estate project*, 2014, in: <https://www.mingtiandi.com/real-estate/outbound-investment/greenland-group-acquires-london-site-for-984-mil-real-estate-project/>

NEWYORK TIMES, *China seeks influence in Europe, one business deal at a time*, 2018, in: <https://www.nytimes.com/2018/08/12/business/china-influence-europe-czech-republic.html>

PARLAMENTO EUROPEO, *EU position on the Asian Infrastructure Investment Bank*, reperibile in: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-8-2019-001855_EN.html

PORTSEUROPE, *Chinese companies bidding for Croatian rail project linking Rijeka port with Hungary*, 2019, in: <https://www.portseurope.com/chinese-companies-bidding-for-croatian-rail-project-linking-rijeka-port-with-hungary/>

RADIO NEWS 24, *Il Sole24ore*, novembre 2018, <http://www.radio24.ilsole24ore.com/programma/container/trasmissione-novembre-2018-133326-gSLAA8CJuC>

REUTERS, *Chinese company starts construction of Serbian coal-fired power plant*, 2017, in: <https://www.reuters.com/article/serbia-power/chinese-company-starts-construction-of-serbian-coal-fired-power-plant-idUSL8N1NQ49F>

REUTERS, *China's CGN to buy three small UK wind farms from EDF*, 2014, in: <https://www.reuters.com/article/us-edf-britain-china-windfarm/chinas-cgn-to-buy-three-small-uk-wind-farms-from-edf-source-idUSKBN0JT10020141215>

REUTERS, *Bosnia inks deal with Chinese, Azeri firms to build highway section*, 2019, in: <https://www.reuters.com/article/bosnia-highway/bosnia-inks-deal-with-chinese-azeri-firms-to-build-highway-section-idUSL8N23R3KD>

SCARPARI, *Tradizione e legittimazione politica nella Cina di Xi Jinping*, Sinosfere, 2019, in: <http://sinosfere.com/2019/04/10/maurizio-scarpari-tradizione-e-legittimazione-politica-nella-cina-di-xi-jinping/>

STEER DAVIES GLEAVE, *Research for TRAN Committee: The new Silk Route- opportunities and challenges for EU transport*", 2018, scaricabile al sito: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

THE ECONOMIST, *The struggle of the champions. China wants to build world-class companies. Can it succeed?* 2005, in: https://www.economist.com/node/3535818/print?Story_ID=3535818

THE STATE COUNCIL, The People's Republic of China, *China to further regroup central State-owned enterprises*, 2016, in: http://english.gov.cn/policies/policy_watch/2016/08/23/content_281475423704259.htm

THE WORLD BANK, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2018&locations=CN&start=1990&view=chart>

UN. SECURITY COUNCIL, *Resolution 2344 (2017) / adopted by the Security Council at its 7902nd meeting, on 17 March 2017*, in: <https://digitallibrary.un.org/record/862351>

XINHUA, *Belt and Road incorporated into CPC Constitution*, 2017, in: http://www.xinhuanet.com/english/2017-10/24/c_136702025.htm
<https://www.hrad.cz/file/edee/2016/03/seznam-dohod.pdf>

