



Servizio attività e rapporti istituzionali
Studi e ricerche

I rapporti tra Cina, Europa, Italia tra nuovi collegamenti logistici, scambi commerciali, investimenti

(in particolare, alla luce delle seguenti pubblicazioni: “Chinese FDI in Europe: 2018 trends and impact of new screening policies”, Rhodium Group e MERICS, marzo 2018 e delle schede Paese “ICE” Agenzia per la promozione e l'internazionalizzazione delle imprese italiane all'estero e MISE, Ministero per lo Sviluppo economico, marzo 2019)

Tra sfide globali, guerre commerciali, dibattiti sulla protezione di settori strategici, la crescita della potenza commerciale cinese (in pochi anni la Cina è diventata la terza economia per Pil, sempre più vicina agli Stati Uniti e praticamente a pari livello con l'UE-27) sta modificando gli assetti politici ed economici mondiali. In qualsiasi settore si verta, dai commerci, ai trasporti, all'ambiente, all'occupazione, diventa oggi imprescindibile prendere in considerazione il Paese del Dragone e l'emergente colosso economico asiatico. Per questo, nella presente nota, proponiamo un approfondimento sullo stato delle relazioni del nostro Paese e dell'Europa con la Cina, sugli investimenti cinesi e sulla ben nota *Belt and road initiative*, tra i principali strumenti di politica estera della nuova era cinese.

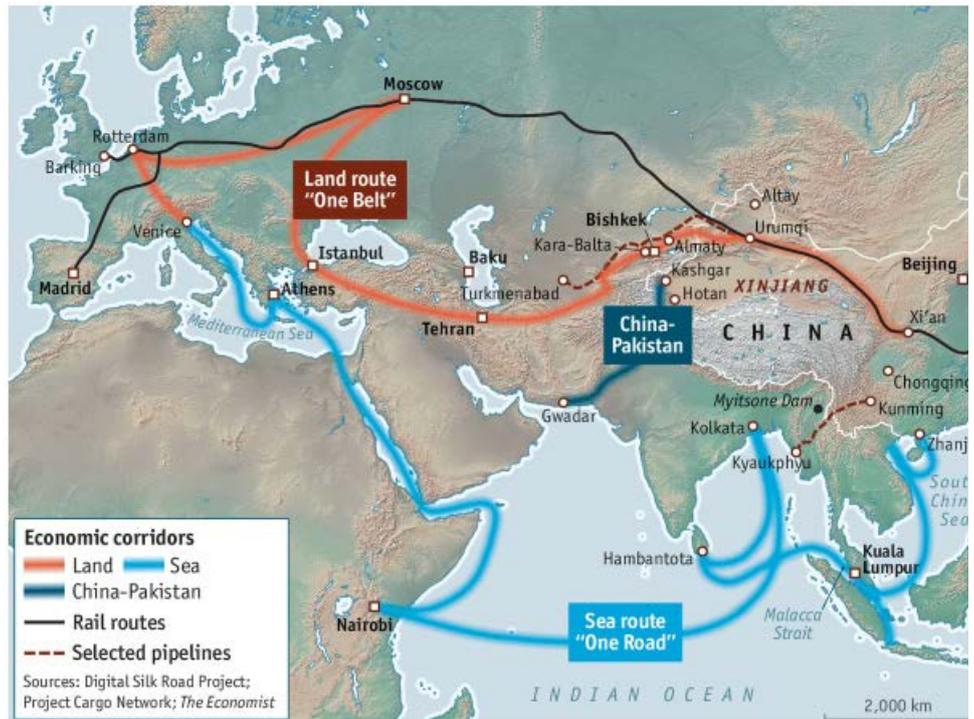


• La Nuova via della seta

Nota anche come *Belt and Road Initiative (BRI)* oppure *One belt, one road (OBOR)*, è un'iniziativa strategica della Cina (annunciata dal presidente cinese Xi Jinping nel settembre 2013) che, sviluppando infrastrutture di trasporto e logistica, mira a favorire i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali in Europa e in Asia, **coinvolgendo almeno 70 paesi**, in un'area che rappresenta **un terzo del PIL mondiale**, racchiude almeno il **70% della popolazione** e possiede oltre il **75% delle riserve energetiche globali**.

SAGITTA
SARI - Studi e ricerche

La BRI comprende due direttrici principali: **una terrestre** (cd. *one belt*), che collegherà la Cina all'Europa tramite ferrovia attraverso Kazakhstan, Russia e Turchia, e prevede collegamenti anche tra Cina, Pakistan, Iran, India, Sud-Est Asiatico (Thailandia - Myanmar); **una marittima** (*one road*) dalla Cina al Mediterraneo attraverso Suez, si estende fino alle coste dell'Asia Orientale (Gibuti, Kenya, Tanzania), al Maghreb e al resto dell'Asia tramite il Mar Cinese Meridionale.

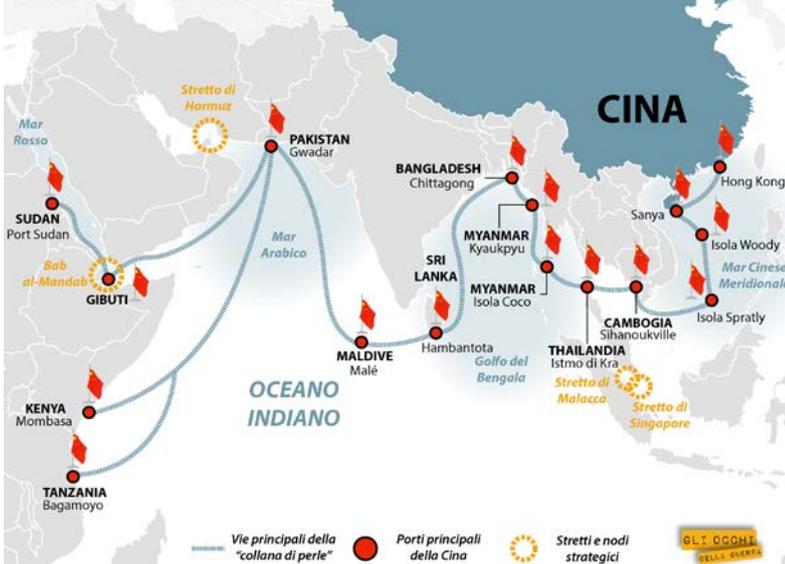


Fonte: The Economist, "All aboard the belt-and-road express", 6 maggio 2017

In aggiunta alle due vie, il Governo cinese a gennaio 2018 ha annunciato l'intenzione di realizzare una Via della Seta polare, che si dovrebbe sviluppare lungo tre rotte attraverso l'Artico: un passaggio a nord-est (Russia), uno centrale e uno a nord-ovest (Canada).

Con la nuova via della seta la Cina mira a cercare fuori dai propri confini dei mercati capaci di sostenerne la crescita economica: la BRI garantirebbe un forte supporto logistico alle esportazioni cinesi (abbattendo i costi di trasporto) e faciliterebbe l'approvvigionamento di materie prime.

**La "Collana di perle":
i porti cinesi
nell'Indo-Pacifico**



In questo disegno un ruolo di primo piano spetta alle **infrastrutture portuali**, sia nell'Oceano Indiano e Pacifico, (la cosiddetta "collana di perle", ossia di scali strategici già in mano alla Cina), sia nei porti europei.

La rotta che coinvolge i porti adriatici italiani arriva nel Mediterraneo passando per il Canale di Suez proseguendo verso i paesi mitteleuropei attraverso la linea ferroviaria.

Finanziamenti: Una delle questioni più controverse per la realizzazione dei progetti previsti dalla BRI è quella finanziaria, considerando che, secondo alcune stime, sarebbe necessario un monte investimenti di almeno 1.700 miliardi di dollari. Solo nel 2017, secondo l'Ufficio Nazionale di Statistica cinese, il volume degli scambi tra Cina e paesi lungo la Belt and Road è stato di circa 950 miliardi di Euro ([La Belt and road initiative avvicina Pechino all'Europa](#), Ministero Affari Esteri, aprile 2018). Per sostenere lo sviluppo infrastrutturale, la Cina ha creato un fondo apposito, il *Silk Road Fund* da 40 mld di dollari, cui si aggiunge la dotazione di **100 mld di dollari USA** dell'*Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), una banca multilaterale di sviluppo nata nel 2015 e diventata operativa nel 2016, di cui la Cina è il principale socio (con un impegno pari a 29,8 miliardi)¹ e l'Italia è il quarto azionista europeo per partecipazione con il 2,58% del capitale. Secondo *Oxford Economics*, nel periodo 2018-2022 la Cina investirà almeno 130 mld di dollari all'anno nei progetti BRI, che riguarderanno principalmente i settori dell'energia e dei trasporti.

- **La proposta dell'UE sulla connessione Europa-Asia**

Il 19 settembre 2018 l'UE ha presentato una proposta di collegamento tra Europa e Asia ([Connessione Europa-Asia - Elementi essenziali per una strategia dell'UE](#),

comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli Affari esteri e la politica di sicurezza JOIN(2018) 31 del 19 settembre 2018²), con obiettivi di connettività europei analoghi a quelli cinesi, ma con sostanziali differenze per quanto riguarda la definizione del

progetto di investimento infrastrutturale (che **mira a portare benefici a tutti i paesi UE** e non soltanto ad alcuni), per le caratteristiche delle infrastrutture (che devono rispettare norme e standard rigorosi per contrastare i fenomeni del cambiamento climatico e **ridurre l'impatto ambientale**, in particolare promuovendo la decarbonizzazione dell'economia) e per **modalità di realizzazione (rispettose della concorrenza** e della trasparenza negli appalti pubblici e con parità di condizioni nell'accesso al mercato). Per approfondimenti, si può consultare il seguente articolo: [Belt & Road Initiative: Nuove vie della seta: tra UE e Cina scontro o integrazione?](#) S. Riela, A. Gili, ISPI, 28 febbraio 2019).



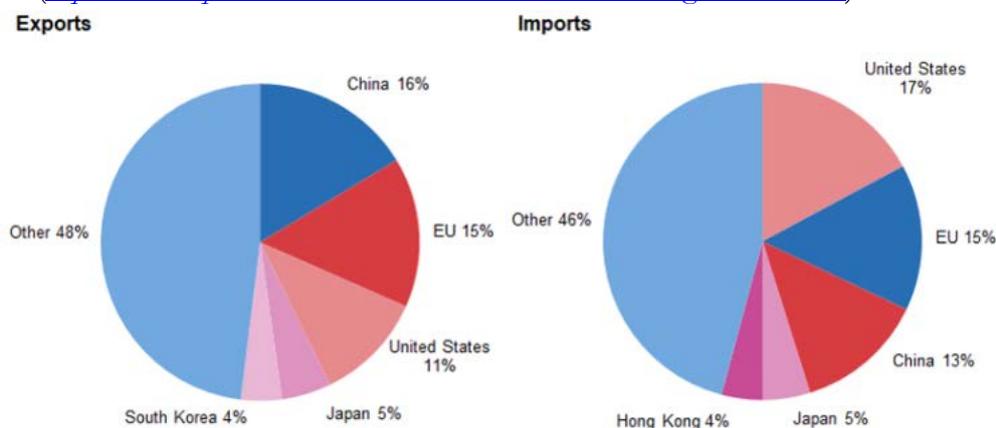
¹ Gli altri paesi asiatici (tra cui l'India e la Russia) e dell'Oceania avrebbero altri 45 miliardi. I dati riportati sono forniti dalla Banca Mondiale, dallo studio del Parlamento europeo *The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport*, gennaio 2018.

² La proposta è stata immediatamente approvata dal Consiglio del 15 ottobre in vista del 12° summit Asia-Europa.

• **Rapporti economici UE - Cina**

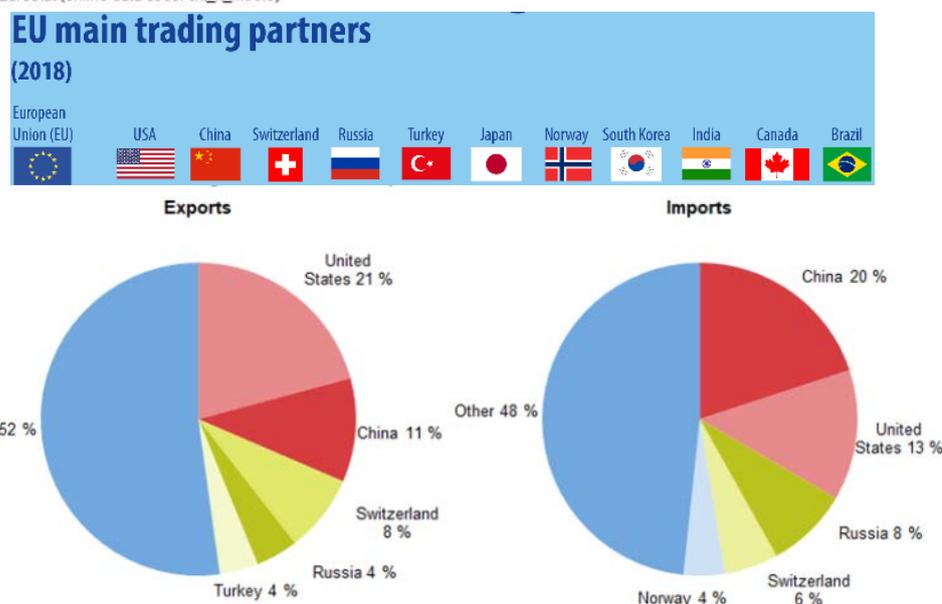
Rappresentiamo di seguito i rapporti commerciali tra Cina ed Europa, riproducendo una serie di grafici elaborati da Eurostat (<https://ec.europa.eu/China-EU-International-trade-in-goods-statistics>).

La *prima figura* mostra la posizione della Cina rispetto alle maggiori economie commerciali del mondo: **la Cina nel 2017 è stata il maggiore Paese esportatore del mondo** (seguito da Europa, Stati Uniti, Giappone e Corea del Sud) e il **terzo Paese importatore del mondo**, preceduto da Stati Uniti e UE.



Source: Eurostat (online data code: ext_IT_introle)

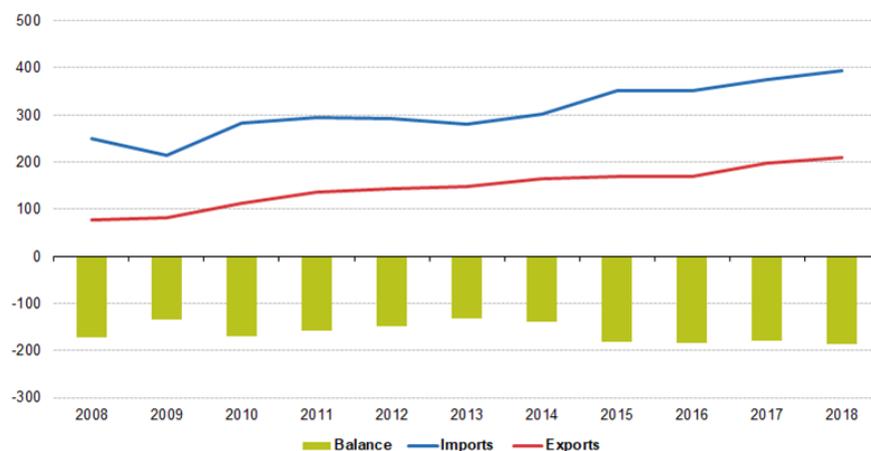
La *seconda figura* mostra la posizione della Cina tra i principali partner commerciali dell'EU-28 nel 2018: **la Cina nel 2018 è il secondo partner commerciale d'Europa nell'export** (preceduta da Stati Uniti e seguita da Svizzera, Russia e Turchia) e il **principale partner per l'import**, seguita da Stati Uniti, Svizzera e Norvegia.



Source: Eurostat (online data code: ext_IT_maineu)

SAGITTA SARI - Studi e ricerche

Imports, exports and balance for trade in goods between the EU-28 and China, 2008-2018
(EUR billion)



Source: Eurostat (online data code: ext_it_maineu)

eurostat

La terza figura rappresenta le esportazioni, le importazioni e la bilancia commerciale tra l'UE e la Cina: nel 2008 l'UE aveva un **deficit commerciale con la Cina** di 171 miliardi di euro. Il deficit è continuato per tutto il periodo, raggiungendo 185 miliardi di euro nel 2018.

Le esportazioni e importazioni più elevate dell'UE verso la Cina si sono avute nel 2018 (rispettivamente, 210 miliardi di euro e 395 miliardi di euro)

Le seguenti tabelle mostrano le importazioni e le esportazioni in Cina per Stato membro nel 2018

I tre maggiori importatori dalla Cina nell'UE nel 2018 sono stati Paesi Bassi (85 280 milioni di EUR), la Germania (75 467 milioni di EUR) e Regno Unito (53 320 milioni di EUR). La Repubblica ceca (36%) ha detenuto la quota più alta per la Cina nelle sue importazioni totali extra UE.

EU-28 imports of goods from China by Member State, 2018

Member State	EUR million	% of China in extra-EU-28 imports
Netherlands	85 280	28.7
Germany	75 467	20.6
United Kingdom	53 320	19.8
Italy	30 780	17.7
France	29 374	16.7
Spain	22 551	16.5
Poland	17 972	26.0
Belgium	15 126	11.2
Czechia	13 175	35.5
Sweden	7 672	17.6
Hungary	6 450	24.9
Denmark	6 119	23.5
Austria	5 450	14.8
Romania	4 406	21.0
Ireland	3 599	11.4
Greece	3 593	13.4
Slovakia	2 867	17.9
Portugal	2 350	12.9
Finland	2 131	10.7
Slovenia	1 778	15.2
Bulgaria	1 317	15.0
Lithuania	864	8.8
Croatia	816	15.3
Estonia	691	18.2
Latvia	491	11.9
Luxembourg	464	18.6
Cyprus	388	10.1
Malta	207	13.9

I tre maggiori esportatori verso la Cina nell'UE nel 2018 sono stati Germania (93 715 milioni di EUR), Regno Unito (23 365 milioni di EUR) e Francia (20 850 milioni di EUR). La Germania (17%) detiene la quota più alta per la Cina nelle sue esportazioni totali extra-UE.

EU-28 exports of goods to China by Member State, 2018

Member State	EUR million	% of China in extra-EU-28 exports
Germany	93 715	17.3
United Kingdom	23 365	10.7
France	20 850	10.3
Italy	13 169	6.5
Netherlands	11 123	7.1
Belgium	6 989	6.5
Sweden	6 556	11.5
Spain	6 275	6.4
Ireland	4 612	6.6
Austria	4 260	9.5
Denmark	3 798	10.5
Finland	3 579	13.6
Czechia	2 188	8.1
Poland	2 115	4.9
Hungary	1 501	7.8
Slovakia	1 352	11.8
Greece	901	5.7
Bulgaria	748	8.5
Portugal	658	4.7
Romania	645	4.2
Slovenia	531	6.0
Luxembourg	222	10.2
Lithuania	189	1.6
Estonia	185	4.0
Latvia	152	3.4
Croatia	133	2.8
Cyprus	64	2.1
Malta	32	3.0

• Rapporti Italia – Cina

Le relazioni tra Cina e Italia hanno registrato una tendenza particolarmente positiva negli ultimi cinque anni. Ciò che ha garantito il rafforzamento della cooperazione bilaterale tra i due Paesi sono stati gli incontri tra esponenti del governo italiano e cinese, nonché gli [accordi informali](#) e i [gruppi di lavoro](#).

Gli accordi siglati a marzo:

Nel corso della visita di Stato del Presidente della Repubblica Popolare Cinese, Xi Jinping in Italia (21-24 marzo 2019), il governo italiano e quello cinese hanno firmato un [memorandum di intesa](#)



([Memorandum_Italia-Cina_IT.pdf](#)) sulla collaborazione nell'ambito della Nuova Via della Seta e [29 accordi bilaterali](#) che mirano a rafforzare la cooperazione tra i due paesi (per un valore totale di 7 miliardi di euro), in particolare nei settori: [tecnologia](#) (startup innovative e commercio elettronico e collaborazione tra Agenzia spaziale italiana e cinese sulle rilevazioni geofisiche tramite un satellite); [agricoltura](#) (requisiti fitosanitari per l'esportazione di agrumi freschi dall'Italia alla Cina e accordi su carne suina congelata e seme bovino); [cultura](#) (prevenzione del traffico di beni archeologici, restituzione di 796 reperti alla Cina e promozione congiunta dei siti Unesco. Inoltre, è stata firmata un'intesa per [eliminare le doppie imposizioni](#).

Per quanto riguarda i porti, la China Communications Construction Company (Cccc) ha siglato accordi di cooperazione sui [porto di Trieste e Genova](#) (rispettivamente, con l'Autorità portuale di Trieste, col commissario straordinario per la Ricostruzione di Genova e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale).

Gli accordi tra le aziende sono stati firmati dai manager di Eni, Cdp, Snam e altre importanti realtà economiche italiane e cinesi. Per la lista completa degli accordi: [Intese_commerciali_Italia-Cina.pdf](#); [Intese_istituzionali_Italia-Cina.pdf](#).

Si legga anche il [Comunicato_Congiunto_Italia-Cina_20190323.pdf](#).

Organismi di collaborazione

Nel giugno 2014 è stato inaugurato il [Business Forum Italia/Cina](#), piattaforma permanente tra le Comunità d'affari d'Italia e Cina, che si affianca al dialogo intergovernativo per facilitare scambio d'informazioni, conoscenze, proposte industriali e investimenti reciproci (particolarmente nei settori delle tecnologie verdi, agroalimentare, urbanizzazione sostenibile, servizi sanitari e aerospaziale in cui le capacità tecnologiche e industriali italiane incontrano le necessità dello sviluppo cinese). L'ultima riunione plenaria del Business Forum si è svolta a Roma il 22 marzo 2019 in occasione della visita del presidente cinese Xi Jinping. Presso il Ministero per lo Sviluppo economico, è istituita, inoltre, una [task force per i rapporti commerciali con la Cina](#) per attrarre più investimenti e non solo acquisizioni.

La Cina è un partner commerciale fondamentale per l'Italia, sia in termini di esportazioni che di importazioni. Il 3% del totale [esportato dall'Italia nel 2018](#) (circa 13,7 miliardi di euro) è infatti destinato al mercato cinese. Come destinazione dell'export italiano, la Cina si colloca dopo UE (55,5%), Stati Uniti (9,1%) e Svizzera (4,6%); nel contesto delle [importazioni italiane](#) da altri Paesi, la Cina è seconda all'UE col 7,1% del totale importato dall'Italia (pari a 30,78 miliardi di euro nel 2018).

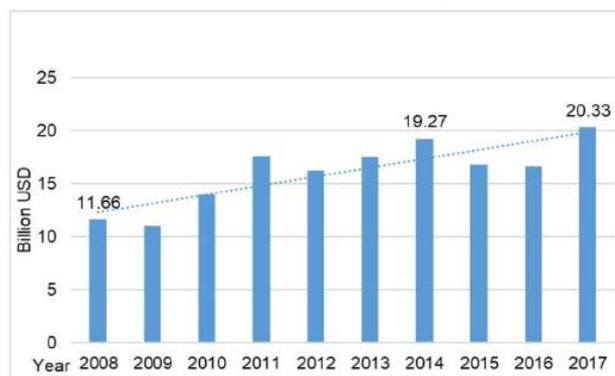
Il [saldo commerciale](#) tra i due Paesi ha iniziato a deteriorarsi dal 2001 in poi: nel 2018 l'Italia ha chiuso negativamente a -17,6 miliardi. Questa cifra comprende un export in calo del 2,4% rispetto al 2017 e un import in aumento dell'8,2% rispetto al 2017.

SAGITTA
SARI - Studi e ricerche

EXPORT ITALIANO in Cina

Sebbene nel 2017 l'Italia abbia registrato un **record assoluto di esportazioni in Cina**, raggiungendo i **20,33 miliardi di US\$** esportati, con un incremento del +22%, come risulta dalla *Scheda Paese/Cina dell'ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane* (aggiornata luglio 2018), consultando, invece, la *Scheda Paese/Cina dell'Osservatorio sul Commercio internazionale del MISE, Ministero per lo Sviluppo economico*, aggiornata al 28 marzo 2019, vediamo come **nel 2018 il nostro**

TEN-YEAR SERIES: Italian Export to China (Billion USD)



Source: World Trade Atlas
Data Processing: ICE Beijing

export verso la Cina (valore di 13.169 miliardi di euro) **sia calato** rispetto al 2017 e **la Cina sia al 9° posto nella graduatoria dei paesi destinatari dell'export italiano**. Per fare un confronto con la media dell'Eurozona, **Germania, Regno Unito, Francia esportano più di noi**.

Principali paesi destinatari delle esportazioni italiane. Graduatoria in base ai dati 2018.

Pos.	Paese	2014		2015		2016		2017		2018	
		mln euro	peso %								
1	Germania	50.144	12,6	50.764	12,3	52.703	12,6	56.043	12,5	58.096	12,6
2	Francia	42.016	10,5	42.664	10,3	44.008	10,5	46.333	10,3	48.421	10,5
3	Stati Uniti	29.756	7,5	35.977	8,7	36.888	8,8	40.433	9,0	42.449	9,2
4	Spagna	18.030	4,5	19.762	4,8	21.054	5,0	23.260	5,2	24.001	5,2
5	Regno Unito	20.939	5,2	22.358	5,4	22.417	5,4	23.185	5,2	23.451	5,1
6	Svizzera	19.053	4,8	19.228	4,7	18.966	4,5	20.575	4,6	22.358	4,8
7	Polonia	10.352	2,6	10.901	2,6	11.240	2,7	12.650	2,8	13.404	2,9
8	Belgio	13.196	3,3	13.520	3,3	13.525	3,2	13.488	3,0	13.180	2,8
9	Cina	10.494	2,6	10.413	2,5	11.057	2,6	13.489	3,0	13.169	2,8

Principali prodotti italiani esportati in Cina (2018)	Mln euro	% su export totale in Cina
Altre macchine per impieghi speciali	1.469	11,2
Macchine di impiego generale	1.071	8,1
Articoli di abbigliamento, escluso l'abbigliamento in pelliccia	813	6,2
Medicinali e preparati farmaceutici	796	6,0
Altre macchine di impiego generale	784	6,0
Autoveicoli	643	4,9

(Fonte: MISE, Osservatorio Commercio internazionale, Scheda Paese Cina 28 marzo 2019; classificazione ATECO a tre cifre 2007)

IMPORT ITALIANO dalla Cina

Per quanto riguarda l'import, come vediamo dalla tabella qui sotto (tratta dalla Scheda Paese/Cina dell'Osservatorio sul Commercio internazionale del MISE, Ministero per lo Sviluppo economico, aggiornata al 28 marzo 2019), **la Cina nel 2018 è stata al 3° posto nella graduatoria dei paesi di provenienza dell'import italiano** (con un valore di oltre 30 miliardi).

SAGITTA
SARI - Studi e ricerche

Principali paesi di provenienza delle IMPORTAZIONI italiane. Graduatoria in base ai dati 2018

Pos.	Paese	2014		2015		2016		2017		2018	
		mln euro	peso %								
1	Germania	54.388	15,2	57.591	15,5	59.959	16,3	65.761	16,4	70.315	16,6
2	Francia	30.803	8,6	32.173	8,7	32.767	8,9	35.072	8,7	36.535	8,6
3	Cina	25.075	7,0	28.232	7,6	27.346	7,4	28.460	7,1	30.780	7,3
4	Paesi Bassi	20.815	5,8	20.567	5,6	20.182	5,5	22.724	5,7	22.912	5,4
5	Spagna	17.236	4,8	18.583	5,0	19.820	5,4	21.385	5,3	20.627	4,9
6	Belgio	15.082	4,2	17.120	4,6	17.756	4,8	17.745	4,4	19.223	4,5
7	Stati Uniti	12.477	3,5	14.195	3,8	13.917	3,8	15.007	3,7	15.964	3,8
8	Russia	17.276	4,8	14.408	3,9	10.643	2,9	12.349	3,1	13.830	3,3
9	Regno Unito	10.282	2,9	10.882	2,9	11.254	3,1	11.550	2,9	11.141	2,6

Fonte: elaborazioni Osservatorio Economico Ministero Sviluppo Economico su dati Istat (i dati del 2018 sono provvisori)

Principali prodotti cinesi importati dall'Italia (2018)	Mln euro	% su export totale dalla Cina
Apparecchiature per le telecomunicazioni	2.452	8,0
Articoli di abbigliamento (escluso quello in pelliccia)	2.080	6,8
Prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati, materie plastiche e gomma sintetica in forme primarie	1.532	5,0
Macchine di impiego generale	1.489	4,8
Altre macchine di impiego generale	1.395	4,5
Computer e unità periferiche	1.391	4,5

(Fonte: [Mise, Osservatorio Commercio internazionale](#), Scheda Paese Cina 28 marzo 2019; classificazione ATECO a tre cifre 2007)

Per conoscere con maggior dettaglio i prodotti dell'import export italiano da/verso la Cina, consultare la pagina http://www.infomercatiesteri.it/scambi_commerciali.php?id_paesi=122 (Farnesina)

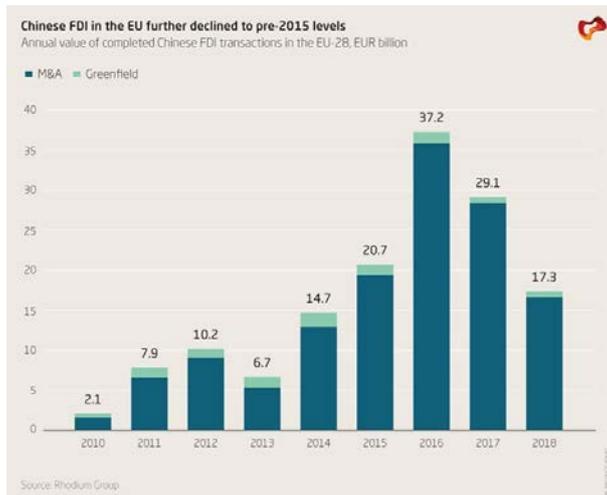
● **Investimenti cinesi nella UE e in Italia**

Secondo il nuovo report (marzo 2019) *Chinese FDI in Europe: 2018 trends and impact of new screening policies* di Rhodium Group (istituto di ricerca indipendente) e *Mercator Institute for China Studies* (MERICS, think tank tedesco e più grande centro europeo focalizzato sulla Cina), **gli investimenti esteri diretti (IDE)³ della Cina verso l'UE nel 2018 sono stati pari a 17,3 miliardi di euro.** È una cifra importante, ma in calo del 40% rispetto ai livelli del 2017 (29,1 miliardi) e circa la metà rispetto al picco di 37 miliardi raggiunto nel 2016.

Nel 2016, per la prima volta nella storia moderna, il valore degli investimenti esteri diretti cinesi in Europa (pari a 35 miliardi di euro con un incremento di oltre il 77% rispetto al solo anno precedente) ha superato il valore degli investimenti esteri diretti effettuati dai Paesi dell'Unione Europea in Cina.

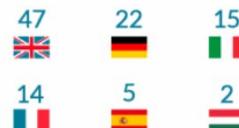
Gran Bretagna (4,2 miliardi), Germania (2,1 miliardi) e Francia (1,6 miliardi) insieme hanno catalizzato il 45% del totale degli investimenti cinesi nel continente; Svezia e Lussemburgo hanno ricevuto dalla Cina rispettivamente 3,4 miliardi e 1,6 miliardi di euro. **L'Italia con tutto il gruppo dei Paesi dell'Europa del Sud** (Spagna, Grecia, Portogallo, Slovenia, Croazia, Malta e Cipro) **hanno attirato solo 2,2 miliardi.**

Tuttavia, in un arco di tempo più ampio, **dal 2000 al 2018, l'Italia risulta la terza destinazione preferita degli investimenti cinesi in Europa (15,3 miliardi di euro)**, dopo Germania (22,2 miliardi) e Gran Bretagna (46,9 mld).



IDE CINESI IN EUROPA

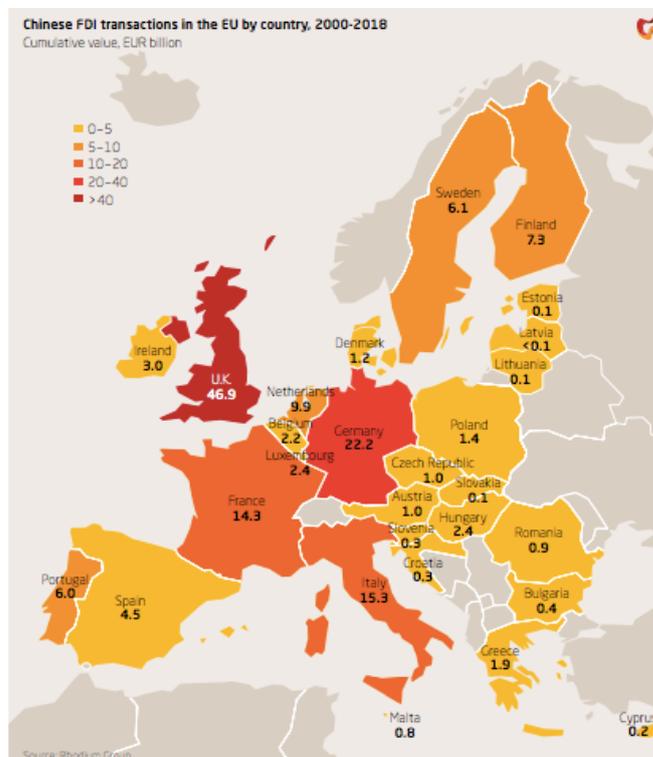
(selezione di Paesi, 2018) mld €



Fonte: Rhodium Group



Tra le operazioni principali concluse tra il 2014 e il 2016 in Italia sono da ricordare: l'acquisto da parte di *China National Chemical*, di una quota di controllo in *Pirelli* per 7,3 miliardi di euro; l'investimento da 400 milioni di euro di *Shanghai Electric* in *Ansaldo Energia* e l'acquisizione del 35% di *Cdp Reti* da parte del colosso dell'energia elettrica *China State Grid*, per un valore di 2,81 miliardi).



³ Gli *investimenti diretti esteri* sono flussi di investimenti effettuati dagli operatori in Paesi diversi da quello dove è insediato il centro della loro attività. In particolare, sono definiti i. d. e., anche noti con la sigla IDE, gli investimenti internazionali volti all'acquisizione di partecipazioni "durevoli" (di controllo, paritarie o minoritarie) in un'impresa estera (mergers and acquisitions) o alla costituzione di una filiale all'estero (investimenti greenfield), che comporti un certo grado di coinvolgimento dell'investitore nella direzione e nella gestione dell'impresa partecipata o costituita. È uno degli aspetti centrali del fenomeno di globalizzazione dell'economia mondiale (Treccani).

Gli investimenti cinesi sui porti europei

Il primo porto nel quale la Cina ha investito è stato quello di **Anversa**, in Belgio, nel 2004, per ben 133,9 milioni di euro. Ma le mire cinesi non si limitano all'acquisto di porti: si estendono all'**acquisizione di società che gestiscono la navigazione commerciale** (è il caso della CMA CGM Group di Marsiglia della quale la Cosco⁴, compagnia di Stato cinese, ha comprato il 49% delle azioni con un investimento di 400 milioni di euro (il secondo investimento più oneroso).

Ma l'investimento più importante risale al 2008

quando la China Ocean Shipping Company, azienda di stato cinese che si occupa di trasporti, ha acquisito due terminal del **porto greco del Pireo** per una cifra intorno a 4,3 miliardi di dollari e un usufrutto esclusivo per 35 anni. Negli anni successivi la compagnia ha aumentato la sua partecipazione azionaria nell'Autorità portuale della città arrivando ad avere il controllo completo. Da quel momento la Cina si è inserita in almeno 12 porti Ue (18, se si contano anche altri scali del Mediterraneo, dal Marocco fino a Israele), seguendo le rotte della *Belt and*

Dopo l'acquisizione da parte di COSCO, il Pireo ha registrato una crescita di volumi di transito senza precedenti: in soli sei anni il traffico portuale è, infatti, cresciuto di oltre il 300%.

L'investimento infatti, rientra nel **progetto Land-Sea Express di collegamento ferroviario tra Pireo e Nord Europa attraverso i Balcani**. Da queste nuove rotte commerciali i paesi dell'Europa centro-orientale potranno cogliere importanti benefici economici e i loro legami con la Cina sono stati istituzionalizzati attraverso la creazione del **gruppo "16+1" tra Cina e Albania, Bosnia e Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Romania, Serbia, Slovacchia e Slovenia**.

Road Initiative, che, da Port Said in Egitto (primo sbocco nel Mediterraneo) dovrebbero diramarsi verso tutto l'Adriatico e l'Atlantico. La Cina è, infatti, presente con partecipazioni azionarie rilevanti (quando non di controllo) nei terminal container di **Zeebrugge e Anversa** in Belgio, **Rotterdam** in Olanda, **Amburgo** in Germania, **Bilbao e Valencia** in Spagna, **Marsiglia, Nantes, Le Havre** in Francia, **Malta, Ambalri** in Turchia, **Haifa e Ashdod** in Israele.

In Italia, Alto Adriatico e mar Ligure comprendono importanti poli d'arrivo della nuova Via della Seta, grazie al fatto che le merci provenienti dal Canale di Suez possono prendere la via del Brennero dirette verso il mercato dell'Europa Centrale. Il porto di Vado Ligure è già per il 40% nelle mani di COSCO e per il 10% in quelle della QP; quelli di **Genova e Trieste**, sono stati oggetto dei già citati accordi di cooperazione siglati nel marzo scorso, volti a cogliere un'occasione di sviluppo che potrebbe invertire la competizione marittima tra Europa settentrionale e meridionale (*Dietro le schermaglie sulla Cina, la guerra dei porti fra Italia e Nord Europa. I porti di Genova e Trieste potrebbero svilupparsi a scapito di quelli di Rotterdam, Amburgo e Anversa*, 26/03/2019 <https://www.huffingtonpost.it/>)

Motivi di preoccupazione per la UE: il nuovo regolamento UE sugli IDE

La forte crescita dei flussi di investimenti esteri diretti registratasi in tutto il mondo dal 2005 al 2007 ed, in particolare, l'aumento di investimenti diretti effettuati dalla Cina tra il 2016 e il 2017 hanno costituito motivo di preoccupazione per la UE in quanto tali acquisizioni potrebbero essere utilizzate a scapito non solo del vantaggio tecnologico ma anche della sicurezza e dell'ordine pubblico dell'UE (Si veda il *parere sullo stato delle relazioni UE-Cina* approvato il 28 maggio 2018 dalla Commissione per il Commercio

⁴ Il gruppo China Ocean Shipping (Group) Company, meglio noto come **COSCO**, è una compagnia di stato cinese che si occupa di vari settori, dalla navigazione, alla cantieristica passando per la gestione portuale. Nel 2017 l'azienda ha inglobato per un cifra intorno ai 6 miliardi di dollari un'altra rivale l'Orient Overseas International, diventando così la compagnia più grande fuori dall'Europa. C'è poi la **China Merchants Port Holdings (CMPort)** che muove ancora più merci ed è impegnata in molti punti strategici come i terminal di Sri Lanka, Gibuti e Brasile. A queste si aggiunge la **Qingdao Port International Development (QPI)**, che ha da poco iniziato la sua campagna di acquisizioni, in particolare in Italia.

SAGITTA
SARI - Studi e ricerche

Internazionale del Parlamento europeo e destinato alla Commissione degli Affari Esteri: *nel 2017 il 68% degli investimenti cinesi in Europa proveniva da imprese statali (...) le acquisizioni orchestrate dallo Stato che potrebbero ostacolare gli interessi strategici europei, gli obiettivi di sicurezza pubblica, la competitività e l'occupazione).*

Il 5 marzo u.s. il Consiglio dell'UE ha approvato la [proposta di regolamento che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione europea](#) presentata nel 2017 dalla Commissione europea. Il regolamento, che introduce il **primo strumento UE per monitorare gli IDE in determinate aree e attività strategiche**, entrerà in vigore 18 mesi dopo la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

Nello specifico, lo strumento di controllo degli IDE nell'UE:

- attiva un meccanismo per la segnalazione di preoccupazioni sugli investimenti tra Stati UE e Commissione;
- permette alla Commissione di esprimere pareri nei casi che riguardano i vari Stati membri o quando un investimento potrebbe incidere su un progetto di interesse collettivo per l'UE (per es. Horizon 2020 o Galileo);
- incoraggia la cooperazione internazionale sul controllo degli IDE anche attraverso lo scambio di esperienze, best practice e informazioni sui trend degli investimenti;
- conferma che gli interessi di sicurezza nazionale sono di competenza degli Stati, senza pregiudicare la facoltà di questi ultimi di mantenere i meccanismi di revisione esistenti, adottarne di nuovi o decidere di non istituire misure di questo tipo a livello nazionale;
- attribuisce ai Paesi UE l'ultima parola sull'autorizzazione di operazioni sul proprio territorio;
- rispetta la necessità di lavorare con scadenze brevi favorevoli alle imprese e secondo principi di riservatezza.

Fonti

- [Connessione Europa-Asia – Elementi essenziali per una strategia dell'UE](#), JOIN(2018) 31 del 19 settembre 2018;
 - [The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport](#), studio del Parlamento europeo, gennaio 2018;
 - [Belt & Road Initiative: Nuove vie della seta: tra UE e Cina scontro o integrazione?](#) S. Riela, A. Gili, ISPI, 28 feb. 2019
 - [La Belt and road initiative avvicina Pechino all'Europa](#), newsletter Ministero Affari Esteri, anno XI - 17 Aprile 2018
 - [Cos'è la Via della Seta. Perché USA e UE temono l'accordo Italia-Cina](#), A. Romano, 19 Marzo 2019
 - [Countries and regions-China](#), European Commission, 16/04/2018
 - [European Union, Trade with China](#), Directorate-General for Trade, 19-03-2019
 - [Via della Seta, quanto investe davvero la Cina in Italia?](#), M. Barlassina, marzo 2019, Forbes.it
 - [Investimenti cinesi in Italia tra sfide, opportunità e iniziative](#), www.insidemarketing.it, 16 aprile 2019
 - [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, 20 febbraio 2019
 - [Cina e Italia: sfide e opportunità di una partnership discussa](#), Amighini, G. Sciorati, A. Gili, 21 marzo 2019
 - [Chinese FDI in Europe: 2018 trends and impact of new screening policies](#), Rhodium Group e MERICS, marzo 2019
 - [La Cina ha investito 5,6 miliardi nei porti europei](#), 1 giugno 2018, <https://www.truenumbers.it/cina-porti-europa/>
 - [Così i colossi cinesi corteggiano i porti di Genova e Trieste](#), R. de Torcade, Il Sole24ore, 12 marzo 2019,
-