

Articolo MIT “Via della Seta”

La Cina ha appena celebrato la Festa di Primavera, comunemente nota come Capodanno cinese, che viene considerata come la festa tradizionale più importante: in questa occasione infatti ogni anno centinaia di milioni di cinesi rientrano nelle regioni di origine per celebrare il Capodanno lunare con le famiglie e si tratta dello spostamento annuale di persone più grande al mondo: dal 1° al 10 febbraio, i passeggeri cinesi hanno già realizzato circa 732 milioni di spostamenti in treno, auto, imbarcazioni o via aereo. Nel 2017 i cinesi avevano realizzato circa 3 miliardi di spostamenti nel periodo del Capodanno lunare e se ne prevedono altrettanti quest'anno.

Questo esempio è utile per rendere la consapevolezza del Governo cinese circa l'importanza strategica dei trasporti e delle infrastrutture, non solo dal punto di vista dello sviluppo economico e commerciale ma anche da quello delle relazioni umane in un Paese così vasto e con relazioni commerciali di eccezionale portata.

Il XIX Congresso del Partito Comunista ad ottobre ha del resto confermato l'obiettivo di affermare nel mondo una Cina che intende proporsi come motore economico di sviluppo e affermare una leadership sul fronte delle politiche internazionali. E' da interpretare in questa prospettiva il varo nel 2013 del progetto *One Belt, One Road* – più recentemente rinominato *Belt and Road Initiative* (BRI) e gli ingenti investimenti infrastrutturali all'estero. La Cina è diventata una dei principali fornitori globali di investimenti diretti all'estero e i flussi di investimenti cinesi in Europa hanno conosciuto un forte sviluppo negli anni recenti: secondo stime del gruppo *Rhodium*, nel 2016 gli IDE cinesi hanno quasi raggiunto i 200 miliardi di dollari USA (+40% rispetto al 2015) nel mondo e superato la cifra di 35 miliardi di euro (+77% rispetto al 2015) nei Paesi UE. In qualche modo, la *Belt and Road Initiative* rappresenta la sintesi perfetta di una nuova piattaforma di una Cina che traguarda al 2050: con il suo trilione di dollari di investimenti previsti rappresenta un imponente progetto, in particolare nel settore infrastrutturale, al servizio dello sviluppo delle imprese cinesi e dell'influenza della Cina nel mondo.

Per le imprese italiane, spesso alle prese con carenza di liquidità o difficoltà di accesso al credito, l'investimento cinese ha l'effetto di portare capitali freschi (preservando nella quasi totalità dei casi “l'italianità” della produzione) e di aprire le porte di un mercato altrimenti difficilmente penetrabile come quello cinese. Gli investimenti cinesi possono essere considerati quindi una risorsa nella misura in cui si affronti in maniera strategica il tema della *governance* della dinamica degli investimenti cinesi nell'ambito del dialogo con Pechino.

Nel campo quindi della connettività e dello sviluppo delle reti di collegamento l'Italia, che è un Paese immerso nel Mediterraneo, con una industria manifatturiera straordinaria con una grande proiezione internazionale e una vocazione per il commercio internazionale, non solo non può prescindere dalla Cina quale attore principale nel sistema mondiale dei collegamenti e delle reti ma deve cogliere questa grande opportunità per poter sviluppare i propri interessi strategici: abbiamo di fronte non solo la seconda economia del mondo, che adotta politiche industriali di lungo periodo – ne è un esempio il piano *Made in China 2025* – a sostegno dello sviluppo del proprio sistema manifatturiero ma soprattutto con un attore che ha deciso di cambiare indirizzo con riferimento alle politiche di relazione con i Paesi stranieri.

I rapporti tra Italia e Cina vivono un momento di straordinaria vitalità: grazie agli sforzi del Governo, dell'Ambasciata italiana in Cina e di Agenzia ICE l'export italiano verso la Cina è cresciuto nel 2017 di circa il 30% e agli occhi dei Cinesi l'Italia rappresenta un Paese estremamente interessante per il *know how* in materia di sviluppo di innovazione; per la posizione geografica, che ci colloca di fronte all'Africa ed al centro del Mar Mediterraneo con vie logistiche di accesso sempre più efficienti al resto dei Paesi europei; per il riconoscimento che simbolicamente i Cinesi attribuiscono all'Italia in quanto Paese di enorme tradizione storico-culturale, in questo senso confrontabile con la storia della Cina.

E' quindi possibile comprendere come l'evoluzione in atto nei rapporti bilaterali a livello di Infrastrutture e Trasporti rappresenti un potenziale strategico per il nostro Paese e il nostro sviluppo economico.

Sono stato il primo Ministro delle Infrastrutture e Trasporti italiano a visitare la Cina negli ultimi venti anni ed ho incontrato un Paese di straordinaria vitalità e in evoluzione che agisce sulla base di un piano strategico e con una classe dirigente eccellente e altamente formata, pronto ad esplorare opportunità di sviluppo, con il quale dobbiamo essere pronti a lavorare per sviluppare progetti concreti di collaborazione nei settori di interesse reciproco e con mutuo beneficio, sia in entrambi i Paesi che lungo la *Belt and Road*, ma anche in aree geografiche diverse dove si incontrano i nostri interessi.

E' nostro comune interesse ad esempio sviluppare la collaborazione nel settore dei porti e della logistica perché a noi interessa attirare nei nostri porti in misura crescente il commercio dall'estremo oriente e instradarlo via ferrovia verso i Paesi dell'Europa centro orientale, e alla Cina interessa il nostro potenziale logistico: la Cina ha manifestato infatti un crescente interesse per il sistema portuale italiano che trova le sue basi nella strategia di progressiva acquisizione di posizioni logistiche privilegiate che muovono dall'Europa orientale e meridionale e arrivano fino all'Italia e in ragione dell'obiettivo di ridurre il tempo di trasporto merci verso l'Europa.

Il nostro ingente impegno strategico e finanziario per la costruzione e l'ultimazione nei tempi previsti dei collegamenti ferroviari ad alta velocità attraverso le Alpi con la Torino-Lione, il Tunnel di base del Brennero e il Terzo Valico sono parte integrante della strategia di superamento della barriera delle Alpi e di collegamento efficiente del nostro Paese, anche per rendere il trasporto ferroviario meno costoso, più veloce e capace, collegarlo al sistema portuale e rendere quindi i nostri porti i più efficienti e appetibili nel Mediterraneo per l'ingresso delle merci in Europa attraverso i corridoi europei, sviluppando così occupazione, economia ed opportunità.

Anche la riforma del sistema portuale va nella direzione di un'ottica e di un approccio sistemico grazie al superamento della polverizzazione e della moltiplicazione di singoli obiettivi sganciati da un quadro strategico comune, la cui assenza finora aveva alimentato le perplessità dei cinesi che avevano adottato un atteggiamento di vigile attesa. Questo limite è stato finalmente superato.

Abbiamo a livello ferroviario e stradale un'esperienza e un livello tecnologico e di capacità gestionale tra i migliori al mondo e ampiamente apprezzati. Cominciano ad affermarsi, tra Italia e Cina esempi di collaborazione industriale in Paesi terzi, grazie alla presenza di FSI e ANAS nel mondo sia a livello ingegneristico che gestionale: la fusione delle due società ha portato alla costituzione di uno dei principali gruppi al mondo nel settore dei trasporti che avrà la forza e la capacità di interloquire con un peso molto più elevato.

Il nostro Paese ha interesse anche ad incrementare i collegamenti aerei con la Cina e le destinazioni in Italia dei vettori cinesi ma al contempo è necessario assicurare l'adempimento degli impegni assunti in maniera reciproca in termini di frequenze e di punti di destinazione, nonché di designazione dei vettori.

L'incremento del numero e della qualità dei collegamenti tra Italia e Cina è di importanza strategica, dal momento che il turista cinese è detentore, già oggi, del primo scontrino medio in Italia. Inoltre un incremento della frequenza dei collegamenti è auspicabile per favorire il trasporto delle merci italiane che verranno veicolate con sempre maggior frequenza in Cina attraverso piattaforme di *eCommerce* (si pensi, tra gli altri, al recente accordo dell'Agenzia ICE con Alibaba).

La disponibilità cinese ad investire in infrastrutture in Italia e con l'Italia può quindi diventare un fattore di accelerazione dello sviluppo economico, a condizione che riusciamo ad avere chiari gli obiettivi comuni e i nostri interessi strategici. In questo quadro, sono rilevabili due elementi di fondo: da un lato un crescente interesse cinese per il sistema Italia in materia di infrastrutture e trasporti e dall'altro, il potenziale rischio per il nostro Paese di trovarsi impreparato.

Reciprocità, Regolazione e Integrazione sono a mio avviso i parametri su cui dovrà basarsi la nostra relazione con la Cina nel settore infrastrutturale. Un insieme strutturato di obiettivi in un dialogo in cui entrambe le parti acquisiscono benefici confrontabili nel quadro delle interazioni che si vanno via via sviluppando; la tutela e la valorizzazione degli interessi chiave dell'Italia nel rispetto della normativa europea ed italiana e l'integrazione dei temi delle infrastrutture e trasporti in un quadro di politiche di sistema Paese.

L'affermazione di questi principi richiede di delineare una *roadmap* chiara degli obiettivi che l'Italia intende conseguire nel dialogo con la Cina. Non meno rilevante è infine il varo di un piano di comunicazione rivolto alla società civile e all'industria italiana e finalizzato, a fornire un quadro chiaro sulle evoluzioni in atto in Cina oggi e ad affermare una consapevolezza diffusa della prospettiva italiana in materia di infrastrutture e trasporti con riferimento alle relazioni bilaterali con la Cina.

I Cinesi sono conosciuti per la loro proverbiale saggezza ed un detto cinese dice: "quando soffia il vento del cambiamento alcuni costruiscono muri, altri mulini a vento". La Cina è un fattore sempre più rilevante nello sviluppo delle reti di collegamento e delle infrastrutture, perché ha la consapevolezza che senza collegamenti non esiste sviluppo. Sta a noi trasformare questo fattore in opportunità, perché come diceva un grande filosofo latino, Seneca, "non possiamo dirigere il vento ma possiamo orientare le vele".