

GLI INVESTIMENTI CINESI LUNGO LA NUOVA VIA DELLA SETA MARITTIMA: IL RUOLO DELL'ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK (AIIB)

Alessandro Panaro¹, Olimpia Ferrara²

SOMMARIO

Il presente lavoro, dall'approccio teorico, si propone di esaminare i recenti investimenti cinesi volti a costruire una unica via di collegamento tra i paesi dell'Eurasia denominata "Belt and Road Initiative" (BRI).

La BRI è un grande progetto infrastrutturale volto a costruire e/o potenziare due grandi direttrici di traffico: "la via della Seta Terrestre" e "la Nuova via della Seta Marittima". Tale studio si concentrerà specificatamente sulla direttrice marittima. Tale moderna iniziativa strategica mira a migliorare i collegamenti e la cooperazione "via mare" tra l'Europa, l'Asia e i paesi del Mediterraneo. Gli investimenti previsti per realizzare tale via toccheranno anche l'Italia.

L'Italia, difatti, data la sua posizione strategica nel contesto marittimo, rappresenta la naturale porta di ingresso per i prodotti cinesi e rappresenta inoltre la cerniera tra l'estremo oriente, l'Europa e il nord Africa. All'Italia la strategia cinese ha difatti già assegnato un ruolo marittimo chiave attraverso l'indicazione di Venezia come "terminale" della nuova via della seta marittima.

In particolare, come si evidenzierà nel paper, le opportunità per le aziende e i porti italiani deriveranno principalmente dalla partecipazione ai progetti finanziati dalla dell'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).

In conclusione, il lavoro mirerà ad evidenziare come la nuova via della seta marittima oltre a costituire il più grande progetto infrastrutturale del mondo moderno, potrà avere anche forti implicazioni geopolitiche che determinano un ritorno alla centralità del Mediterraneo.

Il lavoro si articolerà pertanto come segue: dopo un inquadramento di scenario della BRI verranno approfonditi i principali progetti di investimento dell'AIIB in particolare lungo la nuova via della seta marittima. Successivamente, verranno evidenziate le ricadute possibili per la portualità italiana per poi pervenire alle considerazioni conclusive.

¹ SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, via Toledo 177, 80134, Napoli, alessandro.panaro@intesanpaolo.com (Corresponding author)

² SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, via Toledo 177, 80134, Napoli, olimpia.ferrara@intesanpaolo.com

1. Introduzione: un supporto finanziario per i progetti che collegano Asia ed Europa – il ruolo dell’Asian Infrastructure Investment Bank

Il progetto di sviluppo e integrazione infrastrutturale che attualmente va sotto il nome di Belt and Road Initiative (BRI) sostituisce il vecchio conosciuto con l’acronimo di OBOR (One Belt One Road) non solo nel nome ma anche nei fatti perché sta ad indicare che tale progetto, trascorsi quattro anni, non riguarda, più, la sola Cina ma è cresciuto nei contenuti e nei rapporti tra stati coinvolgendo attualmente 100 paesi e diverse organizzazioni internazionali³. A cambiare parzialmente veste è anche la Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), la banca multilaterale di sviluppo nata per finanziare le infrastrutture lungo la nuova via della seta.

La banca, difatti, nel tempo ha preso le distanze dall’iniziale progetto di finanziamento infrastrutturale lungo tale via, per iniziare ad operare anche autonomamente benché tale attività rimanga una delle principali. Infatti, i progetti fino ad oggi approvati dalla AIIB si sovrappongono in larga misura all’area geografica della BRI. Molti di essi sono localizzati nel Corridoio Economico Cina-Pakistan, componente centrale dell’iniziativa.

La Cina, con una quota di quasi il 30% del capitale, rappresenta il paese leader dell’istituzione. Tuttavia, l’AIIB ha anche “membri non regionali” (che non appartengono all’area di destinazione dei finanziamenti), tra cui il Regno Unito, la Germania, la Francia e l’Italia che possono giocare un ruolo fondamentale nei progetti della AIIB. Ne risulta che la partecipazione in questa istituzione finanziaria rappresenta un’opportunità di crescita per i paesi europei.

Questo paper, dopo aver brevemente descritto il ruolo della BRI, analizza la struttura della AIIB (obiettivi, membership, governance), i suoi strumenti finanziari e, soprattutto, mira ad evidenziare il ruolo dell’Italia nell’AIIB.

2. La centralità del Mediterraneo

La Belt and Road initiative, si sviluppa principalmente lungo due direttrici quella via terra la Silk Road Economic Belt e quella via mare la 21st Century Maritime Silk Road.

Ad interessare particolarmente questo paper è la via della seta marittima perché è quella che coinvolge maggiormente il Mediterraneo e l’Italia.

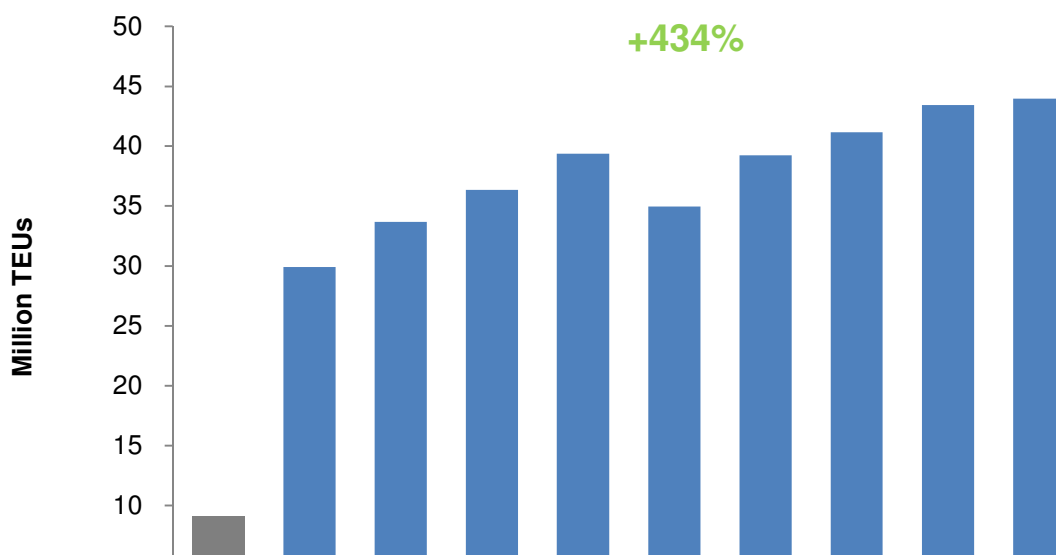
³ Dal discorso del presidente Xi Jinping, Belt and Road Forum, 14 maggio 2017

Il Mare Nostrum per la Cina col passare del tempo è passato da mare di transito per le navi a vera e propria base logistica permanente, tattica che è culminata con l'acquisto di una quota rilevante del Pireo.

Il Mediterraneo è un mare in cui già circola il 20% del totale del traffico marittimo mondiale ma sta rapidamente crescendo.

Negli ultimi anni esso sta sempre più affacciandosi verso un mondo più globalizzato e ancor più caratterizzato dallo sviluppo del traffico navale; si pensi che dal 1995 ad oggi il solo traffico container è cresciuto del 430% circa; indiscutibile dunque la centralità di questo bacino che vede l'Italia posizionata al centro.

Grafico 1- Il traffico container nei porti del Mediterraneo

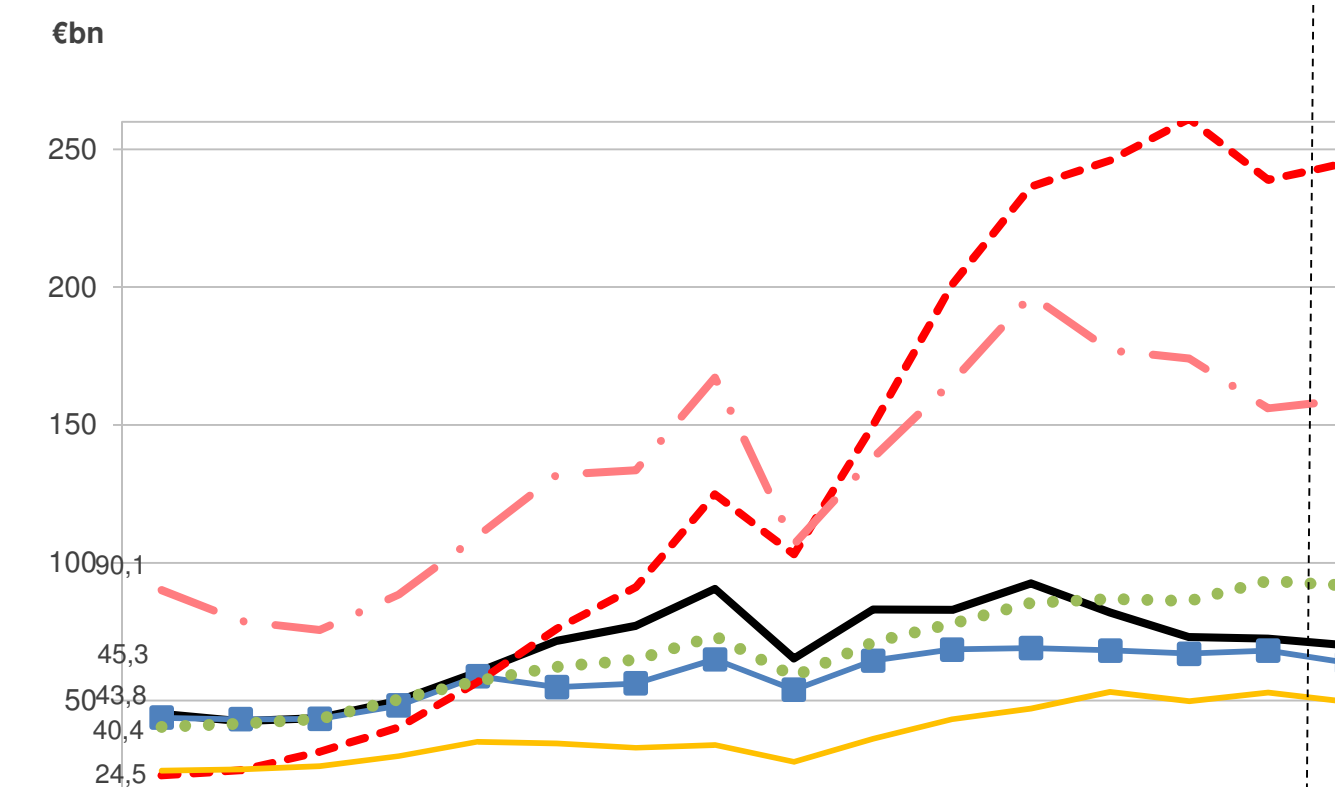


Fonte: elaborazione SRM su Autorità Portuali, 2017

Anche altri dati mettono in forte evidenza questo fenomeno. Se, difatti, si guarda l'andamento dell'import+export da e verso l'Area MENA⁴ (Middle East e North Africa) dal 2001 ad oggi si osserva una crescita costante: l'Italia è passata da 45,3 a 70 Mld \$; la Germania da 40,4 a 91,7 Mld \$; gli Stati Uniti da 90,1 a 160,4 Mld \$. Chi però ha fatto un balzo impressionante è la Cina. Nella stessa area l'interscambio cinese è passato dai 22,8 Mld \$ nel 2001 a 246,4 Mld \$ nel 2016 con stime di crescita che arrivano fino a ad oltre 280 Mld nel 2018. La gran parte di questo commercio – ben l'80% - avviene via mare.

⁴ I paesi che fanno parte dell'area Mena sono: Marocco, Algeria, Libia, Tunisia, Egitto, Israele, West Bank e Gaza; Siria, Giordania, Libano, Turchia, Iraq, Iran, Arabia Saudita, Yemen, EAU, Qatar, Oman, Kuwait, Oman, Bahrain e Gibuti

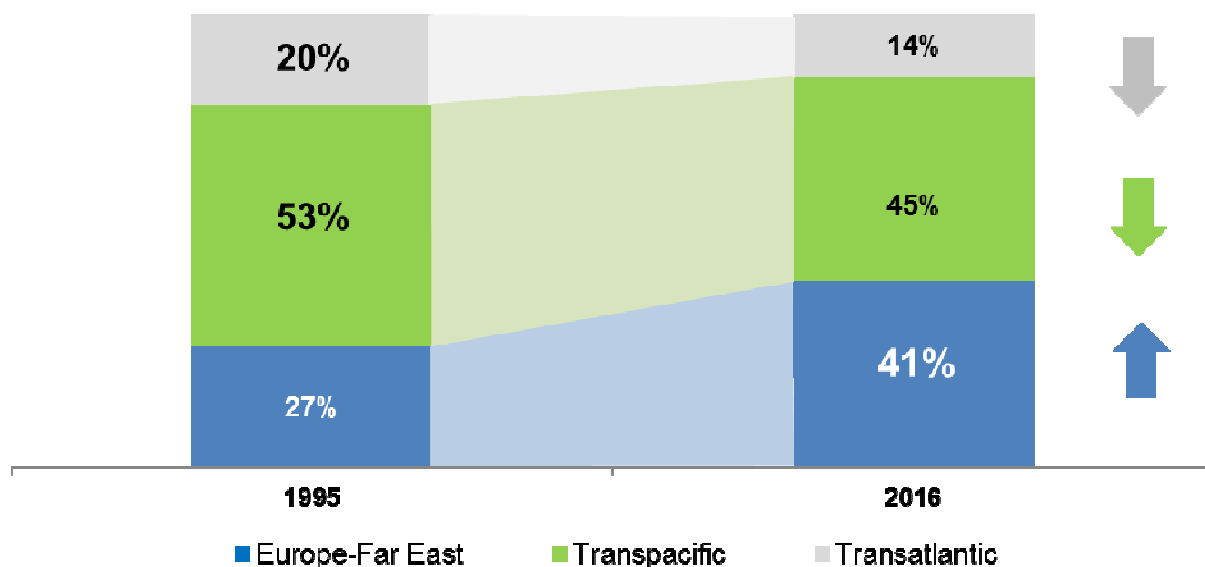
Grafico 2- Import-export Italia e Competitor con area MENA



Fonte: elaborazione SRM su Coeweb, 2017

Tale impeto di centralità è un fenomeno in rapida crescita che possiamo misurare anche dal peso che hanno le diverse rotte marittime globali. Se confrontiamo, ad esempio, i flussi di navi container nelle tre maggiori rotte Est-Ovest nel periodo 1995-2016 vediamo che mentre i transiti di sulla rotta Asia-Europa (via Suez e Mediterraneo) sono aumentati dal 27% del 1995 al 41% del 2016, nello stesso periodo sulla “Trans-Pacific” sono calati dal 53% al 45% e in quella “Trans-Atlantic” dal 20% al 14%. L’Europe-Far East e la Transpacific sono le principali rotte marittime, rispettivamente con **21 e 23 mln TEU di traffico**. Come esito di questa crescita, il Mediterraneo e i suoi porti hanno ritrovato la loro “centralità”, grazie al transito delle grandi navi via Suez.

Grafico 3 - Flussi cargo sulle rotte container Est – Ovest (quota % calcolata sui TEU)



Fonte: SRM su Unctad e Alphaliner, 2017

Nasce, dunque, la riflessione che induce ad affermare che il Mediterraneo sta sempre più guadagnando una sua centralità e sempre più diventando bacino di traffico denso di opportunità per il commercio internazionale, come anche numerosi studi di SRM hanno dimostrato.²

L'ampliamento del canale di Suez⁵ avvenuto ad agosto del 2015 - che ha permesso il passaggio del canale in entrambe le direzioni e la riduzione dei tempi di transito dalle 18 alle 11 - garantirà la maggiore fluidità del traffici commerciali tra il Far East e l'Europa. Gli imponenti lavori su un percorso di 72 km realizzati in un solo anno hanno già iniziato a produrre i loro effetti. Difatti, ad aprile 2017, il traffico cresce a doppia cifra (+10,4% sull'anno precedente). In particolare aumenta, nei primi 4 mesi, il traffico nella direzione Nord-Sud (+20%) mentre è praticamente stabile quello nella direzione opposta (+1,3%). Nel complesso, nell'ultimo anno 819 milioni di tonnellate di merci e circa 17.000 navi sono transitate attraverso il canale pari all'8/10% del traffico mondiale.

⁵ Sull'argomento v. SRM in collaborazione con ALEXBANK, 2015, Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo

3. Il ruolo della Belt and Road Initiative per l'economia marittima

La mappa della New Silk Road, come riportato nell'infografica, evidenzia che sia la via terrestre che quella marittima sono costituite da diverse connessioni che si sviluppano intorno ad alcuni hub marittimi e terrestri collegando l'Asia, il Middle East, l'Africa e l'Europa toccando, secondo le ultime affermazioni di Xi Jinping, circa 100 paesi⁶.

Fonti ufficiali riportano che sono in corso investimenti in infrastrutture per 1.400 miliardi di dollari, come per esempio un gasdotto dalla baia del Bengala attraverso il Myanmar a sud-ovest della Cina e un collegamento ferroviario tra Chengdu e Rotterdam attraverso la *Chengdu-Tilburg-Rotterdam-Express* che in 15 giorni, attraversando il Kazakistan e toccando Mosca percorre circa 8.000 km. Fonti ufficiali, inoltre, affermano che la Cina investirà complessivamente 4 trilioni di dollari⁷ nei paesi coinvolti dalla BRI, anche se non è stato chiarito entro quando tali investimenti verranno effettuati.

Inoltre, secondo quanto chiarito dallo stesso presidente Xi Jinping gli scambi commerciali complessivi tra la Cina e gli altri paesi della Belt and Road nel periodo 2014-2016 hanno superato i 3 trilioni di dollari e gli investimenti in questi paesi sono stati pari ad oltre 50 miliardi di dollari.

Anche l'Italia guarda con attenzione agli scambi con i paesi della BRI, L'export dell'Italia verso i principali⁸ paesi BRI ha superato i 50 mld di euro pari al 12% sul totale registrando, così, un valore doppio del 2001.

⁶ Xi Jinping, 14th May 2017, speech at Belt and Road Forum

⁷ <http://english.cctv.com/2016/10/20/VIDEHPguVZDCOxtqNRPfUNe161020.shtml> and The Economist, 2016, Our bulldozers, our rules

⁸ Cina, Turchia, Israele, EAU, Arabia Saudita, Grecia, India, Egitto, Iran, Thailandia, Indonesia, Ucraina, Malaysia, Vietnam

Infografica 1 – La via marittima e la via terrestre della Belt and Road Initiative



Fonte: SRM

Per quanto riguarda il Mediterraneo e l'Europa grande attenzione è stata riservata ai porti del Sud-Est europeo che sono sotto l'influenza cinese. Si tratta di importanti investimenti e acquisizioni delle imprese statali cinesi quali quelli di grande entità fatti nel Pireo e lungo tutto l'arco del Mediterraneo e del Golfo. Di seguito se ne evidenziano i principali.

La Cina attraverso Cosco Shipping, compagnia partecipata dallo Stato, ha acquisito il 67% dell'Autorità Portuale del Pireo.

È stato questo il pilastro che ha segnato un vero e proprio posizionamento strategico della Cina nel Mediterraneo; l'offerta presentata dal gruppo armatoriale cinese ha rappresentato una svolta nel comparto della portualità europea. L'HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) ha stabilito che l'accordo ha un valore complessivo di 1,5 miliardi di euro in quanto, oltre al valore dell'offerta ammontante a 368,5 milioni di euro, sono stati previsti - ed è questo il vero punto della questione che ha valenza - obbligatoriamente investimenti da realizzare pari a 350 milioni di euro nell'arco del prossimo decennio e sono attesi introiti per lo Stato greco derivanti dall'accordo di concessione pari a 410 milioni di euro oltre a dividendi e interessi a favore della HRADF nonché ulteriori investimenti oltre

quelli da realizzare in via obbligatoria entro la fine del periodo di concessione che scadrà nel 2052⁹.

Da Cosco saranno realizzati, altro punto di rilievo, investimenti anche nel settore crocieristico per consentire al porto greco, che nel 2015 ha movimentato quasi 1 milione di crocieristi, di incrementare il traffico a 3 milioni di passeggeri. Ma investimenti saranno realizzati anche nei settori delle costruzioni e riparazioni navali, della movimentazione di auto, con lo scopo di fare del porto il principale hub per il traffico dei autoveicoli del Mediterraneo, e della movimentazione dei container, con l'obiettivo di innalzare il volume di traffico containerizzato, che nel 2016 è stato pari a 3,3 7 milioni di TEU e portarlo a sette milioni di TEU ed arrivare successivamente a dieci milioni di TEU all'anno.

Altra importante operazione di posizionamento strategico perfezionata nel maggio 2016 è stata conclusa sempre dal gruppo che ha acquisito il 35% di Euromax Terminal Rotterdam (ETR) nel porto di Rotterdam per oltre 125 milioni di euro.

ETR gestisce uno dei cinque terminal per contenitori nell'area Maasvlakte I del porto di Rotterdam. Il terminal ha una capacità di traffico containerizzato annua pari a circa 2,5 milioni di TEU (che salirà a 3,2 milioni con il completamento della seconda fase del progetto di costruzione) e nel 2015 ha movimentato un traffico di 2,3 milioni di TEU.

L'operazione ha particolare valore in quanto consolida la presenza del Gruppo Cinese nei mercati marittimi nordeuropei che già esisteva su Anversa quando nel novembre 2004 Cosco Shipping Ports acquistò una quota del 20% del terminal Antwerp Gateway del porto di Anversa (ndr. Cosco è presente anche nel Porto di Zeebrugge).

E da notare che Cosco prima di concludere queste due operazioni sul Pireo e su Rotterdam aveva già dato ampi segnali di consolidare la sua presenza nel Nord-Europa annunciando, nel dicembre 2014, di voler stabilire ad Amburgo il centro di controllo di tutti i suoi servizi intra-europei, la cui responsabilità è passata dal quartier generale di Shanghai alla controllata tedesca Cosco Container Lines Europe GmbH (Coscon Europe), che ha la sua sede proprio nel porto tedesco.

L'insistente presenza nel Mediterraneo della Cina non termina con queste operazioni. Ad agosto 2016 infatti la Cosco ha manifestato interesse ad aggiudicarsi la concessione del terzo terminal container di Algeciras in Spagna. Algeciras, come noto, è uno dei più importanti porti del Mediterraneo per il traffico container di transhipment e per i prodotti petroliferi.

Pare opportuno evidenziare che il posizionamento della Cina sta avvenendo in modo forte anche nell'area East Med. Infatti un altro importante asset acquisito è il porto di Haifa in

⁹ L'accordo stabilisce che la transazione avvenga in due fasi. Inizialmente Cosco verserà alla HRADF 280,5 milioni di euro per acquisire il 51% del capitale della Piraeus Port Authority (PPA). Dopo cinque anni, al soddisfacimento di determinate condizioni fissate dall'intesa tra cui il completamento degli investimenti obbligatori, verserà a HRADF ulteriori 88 milioni di euro per accrescere la propria quota in PPA al 67%. Di fatto il porto è stato acquistato dalla compagnia.

Israele; nel maggio 2015 i due Paesi hanno siglato l'accordo che ha affidato la gestione del porto (nel nord d'Israele) alla Shanghai International Port Group Co. (SIPG). Dopo l'intesa sottoscritta tra i due governi, il passaggio all'amministrazione cinese dello scalo (in concessione, per 25 anni) scatterà nel 2021, un anno dopo il previsto completamento dei lavori per il nuovo porto di Haifa, progettato per gestire 1,8 milioni di container. SIPG investirà circa 1 miliardo di dollari (ed un ulteriore miliardo sarà investito dal costruttore del terminal) per costruire impianti e acquistare attrezzature per il porto.

Inoltre, la cinese Pan Mediterranean Engineering Company (CHEC) costruirà ad Ashdod un terminal (Southport Terminal) che dovrebbe essere previsto per ottobre del 2021 per un valore di 1 mld di dollari oltre ad un ulteriore investimento di 1 mld\$ della Dutch Terminal Investment (TIL), che gestirà il terminal, che sarà destinato al miglioramento delle infrastrutture, alle attrezzature, facility e sistemi.

Per proseguire con il Mediterraneo Orientale, è da constatare inoltre che nel settembre 2015 le cinesi China Cosco Holdings Co., China Merchants Holdings (International) Co. (CMHI) e CIC Capital Corporation, hanno formato una joint venture per acquisire una partecipazione nelle turche Fina Liman Hizmetleri Lojistik e Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik. La prima società turca è una holding il cui unico asset è l'investimento nella Kumport, che a sua volta possiede e gestisce il container terminal Kumport Terminal nel porto di Ambarli, sulla costa nord-occidentale del Mar di Marmara, uno dei più importanti del Mediterraneo.

La joint venture formata dalle tre società cinesi, denominata Euro-Asia Oceangate, è partecipata con il 40% da Cosco Shipping Ports, con il 40% da Keen Charm Development Ltd, società integralmente controllata dal gruppo portuale CMHI, e con il 20% da Beijing Hanguang Investment Corporation (BHIC), società integralmente controllata da CIC Capital, filiale della China Investment Corporation (CIC), società pubblica cinese specializzata in investimenti esteri.

Recente è anche l'investimento cinese in Italia formalizzatosi nel mese di ottobre 2016 con l'accordo tra APM Terminals e China Cosco Shipping Ports, ramo terminalistico del gruppo Cosco, per la creazione di una nuova joint-venture che assumerà la gestione del futuro terminal container di Vado Ligure, nonché del Reefer Terminal, struttura specializzata nella movimentazione di merce a temperatura controllata ubicata nello stesso scalo. Nella nuova entità APM Terminals controllerà la maggioranza assoluta, ovvero il 50,1%, mentre Cosco controllerà il 40%. Il restante 9,9% sarà invece in mano a Qingdao Port International Development, entità con sede ad Hong Kong controllata da Qingdao Port International, la società che gestisce il porto cinese di Qingdao.

Più datato e più noto è l'investimento in Egitto da parte della Cina; ciò avvenne nel 2007 quando a novembre Cosco Pacific acquistò il 15% della SCCT-Suez Canal Container Terminal dalla danese IFU e il restante 5% dalla APM Terminals.

La nuova compagine azionaria della SCCT è divenuta dunque la seguente: APM Terminals (Gruppo Maersk) 55%, Cosco 20%, Suez Canal Authority 10%, National Bank of Egypt 5% e settore privato egiziano 10%.

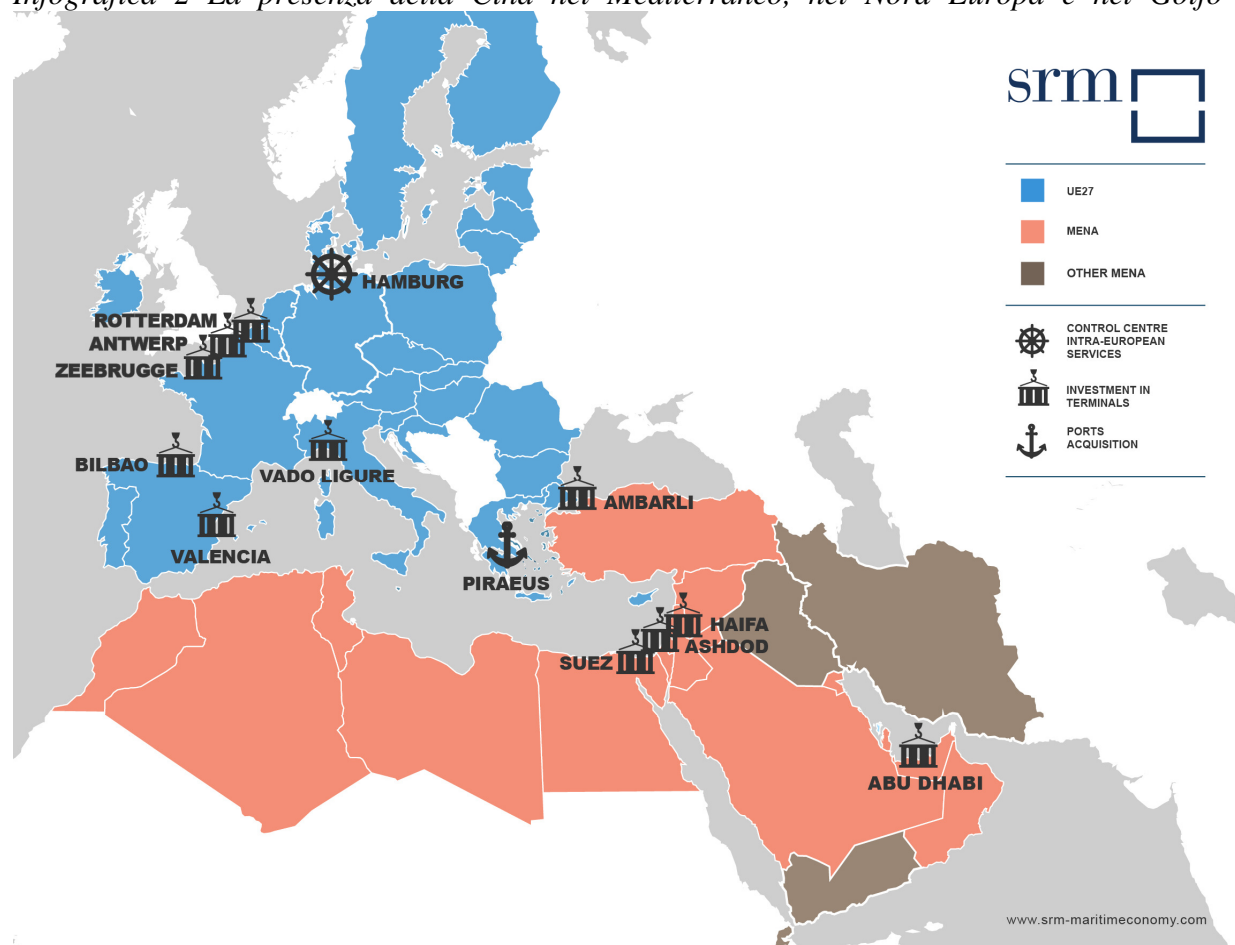
Con questo investimento la Cina si propose di aggredire il mercato portuale del Mediterraneo attraverso la presenza in uno degli snodi mondiali strategici del trasporto via mare quale il Canale di Suez, allo scopo di generare nuove aree di business.

La volontà dunque della Cina di definire snodi strategici nel Mediterraneo si estende anche nel Golfo. Si tratta di un altro importante investimento che sta realizzando il vettore statale Cinese; il gruppo armatoriale, come annunciato a fine settembre, costruirà e gestirà un nuovo terminal container nel porto di Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti per fissare un punto d'appoggio delle proprie navi nel Golfo. L'accordo si concretizzerà con un esborso di 738 milioni di \$ per una concessione di 35 anni e ciò aumenterà il ruolo di Abu Dhabi nella logistica regionale e contribuirà ad attuarne il suo contestuale processo di diversificazione economica e produttiva.

Si tratterebbe del primo accordo nel settore marittimo che una società cinese effettua nell'area; Khalifa (questo il nome del porto) sarà l'hub per Cosco all'interno dell'area nonché il punto di riferimento per la Via della Seta con particolare riferimento al Medio Oriente, Africa ed Sud Asia.

Con l'investimento più recente, posto in essere il 12 giugno 2017, il gruppo cinese Cosco ha comunicato di aver finalizzato l'acquisto per 203,49 milioni di euro del 51% della società terminalistica spagnola Noatum Port Holding, che gestisce i terminal container nel porto di Valencia e di Bilbao e i terminal ferroviari Conterail di Madrid e Nrtz di Saragozza. Con questa operazione conquista un importante caposaldo nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo che detiene nella parte orientale.

Infografica 2 La presenza della Cina nel Mediterraneo, nel Nord Europa e nel Golfo



Fonte: SRM

4. Asian Infrastructure Investment Bank: un supporto finanziario per i progetti che collegano Asia ed Europa

Lo sviluppo delle infrastrutture logistiche è accompagnato oltre che dalle tradizionali banche¹⁰ anche dai fondi ad hoc quali il Silk Road Fund e dall'*Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). L'analisi si concentrerà in particolare su quest'ultima. La *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) è un'istituzione finanziaria multilaterale guidata dalla Cina, creata per "promuovere l'interconnessione e l'integrazione economica nella regione asiatica" e per "cooperare con le già esistenti altre banche multilaterali di sviluppo (MDB)" (come la *World Bank* e la *Asian Development Bank* - ADB).

¹⁰ The Export-Import Bank of China (Exim Bank), The China Development Bank e the Agricultural Development Bank of China

Proposta nell'ottobre 2013 dal presidente cinese, Xi Jinping, l'AIIB è stata formalmente costituita il 25 dicembre 2015, a seguito di due anni di negoziati.

Lo scopo dichiarato della banca è quello di *finanziare lo sviluppo delle infrastrutture in Asia e nelle regioni limitrofe*. Essa è stata, infatti, inizialmente pensata come uno strumento finalizzato alla realizzazione di ciò che è considerato il fulcro della politica economica estera cinese la *Belt and Road Initiative (BRI)*.

Gli investimenti per la creazione ed il miglioramento delle infrastrutture in Asia sono, difatti, strategici. Nel 2015, gli economisti della Banca Mondiale hanno stimato che i Paesi in Via di Sviluppo, per non rallentare il ritmo di crescita rispetto al quinquennio 2010-2015, necessitano di investimenti annuali in infrastrutture per un valore complessivo di 819 miliardi di dollari. L'Asia meridionale, quella orientale e il Pacifico sono le aree che maggiormente necessitano di questi investimenti; esse costituiscono il 63% (516 miliardi di dollari) del totale. In prospettiva, afferma l'Unctad la spesa per infrastrutture nei paesi in via di sviluppo sarà più che doppia raggiungendo tra l'1,8 e 2,3 trilioni di dollari al 2020.

Nonostante i finanziamenti delle Banche Multilaterali di sviluppo siano calati nel corso degli ultimi decenni, esse restano il maggiore strumento di supporto per il finanziamento dello sviluppo delle infrastrutture. Tuttavia, va anche evidenziato che il fabbisogno finanziario per le infrastrutture calcolato dalla Banca Mondiale è di gran lunga superiore agli importi attualmente offerti dalle MDB e dalle altre fonti ufficiali. In questa prospettiva, la AIIB può avere un ruolo di estrema rilevanza per colmare questo *gap*.

Inizialmente, il governo degli Stati Uniti si è opposto alla creazione della AIIB, preoccupato che le linee guida e gli standard proposti dalla Banca, non fossero in linea con quelli delle altre istituzioni finanziarie multilaterali. Successivamente, l'amministrazione Obama ha ammorbidito le sue critiche e ha invitato le altre MDB a lavorare in cooperazione con la AIIB per lo sviluppo di standard e pratiche solide.

Il 14 maggio 2017 nel “Belt and Road Forum for International cooperation”, al quale ha partecipato anche l'Italia, il president Xi Jinping ha dichiarato che “Questi quattro anni hanno visto una maggiore connettività finanziaria ma il collo di bottiglia della finanza resta una sfida fondamentale per realizzare la connettività. La Cina ha impegnato molteplici forme di cooperazione finanziaria con i paesi e le organizzazioni coinvolte nell'iniziativa Belt and Road Initiative. La Asian Infrastructure Investment Bank ha finanziato 1,7 miliardi di dollari di prestiti per 9 progetti nei paesi partecipanti alla Belt & Road. Il Silk Road Fund ha realizzato 4 miliardi di dollari di investimenti e è stata inaugurata la “16+1” holding finanziaria tra la Cina ed i paesi dell'Europa centrale e orientale¹¹. Con particolare attenzione, questi nuovi

¹¹ Albania, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Macedonia, Montenegro, Poland, Romania, Serbia, Slovak Republic, Slovenia

meccanismi finanziari e le istituzioni finanziarie multilaterali tradizionali, come la Banca mondiale, si completano a vicenda. Una multilaterale Belt & Road di cooperazione finanziaria sta prendendo forma”.

Con l’inclusione dei Paesi europei e di altre economie avanzate nella membership, l’AIIB si è progressivamente distanziata dalla BRI, anche se l’iniziativa resta il motore trainante dei finanziamenti così come chiarito anche Nel giugno del 2016, durante un meeting con i dirigenti provenienti da tutto il mondo, il presidente della AIIB, Jin Liqun, ha chiarito la posizione della banca, affermando che, nonostante sostenga i progetti nell’ambito della BRI, l’AIIB non è stata creata esclusivamente per supportare questa iniziativa. Parlando a Washington, DC, in concomitanza con i meeting primaverili del 2016 della Banca Mondiale, il presidente cinese, Xi Jinping, aveva già dichiarato che il progetto cinese è molto più ampio: "Vogliamo finanziare progetti di infrastrutture in tutte le economie emergenti, anche se non appartengono all'iniziativa Belt and Road".¹²

Nonostante questo, i progetti fino ad oggi approvati dalla AIIB si sovrappongono in larga misura all'area geografica della Belt and Road Initiative. Molti di essi sono infatti localizzati nel Corridoio Economico Cina-Pakistan, componente centrale della BRI. Non è ancora ben chiaro come la Cina riuscirà a bilanciare il suo obiettivo dichiarato di istituire una Banca multilaterale di sviluppo (MDB) indipendente e di alto livello con il perseguimento degli obiettivi di sicurezza economica e nazionale e le priorità di investimento nel territorio asiatico.

Membership

L'adesione all'AIIB è aperta a tutti i paesi già membri della Banca Mondiale o della Banca Asiatica di Sviluppo (*Asian Development Bank*) e prevede la presenza di “membri regionali” e “non regionali”. I membri regionali sono localizzati nelle aree classificate come Asia e Oceania secondo gli standard definiti dalle Nazioni Unite. A differenza di altre MDB, l'AIIB consente anche ai “soggetti non sovrani” di richiedere l'adesione, purché il paese di appartenenza sia membro dell’AIIB.

Nell'ottobre 2014, 21 paesi regionali si sono incontrati a Pechino e hanno firmato un memorandum d'intesa (MOU) in cui sono definiti i principi generali della nuova istituzione. La Cina ha fissato la scadenza per la manifestazione di interesse per diventare membro fondatore della AIIB per fine di marzo 2015. Al momento della firma degli *Articles of Agreement* (il documento principale che disciplina la AIIB) nel mese di dicembre 2015, la

¹² Zhong Nan and Cai Xiao, “AIIB Leas support for Belt and Road Infrastructure Projects” *China Daily*, June 8, 2016.

banca aveva 57 soci fondatori, provenienti da ogni regione del mondo tranne che dall'America del Nord.¹³ L'Italia ha firmato l'accordo il 29 giugno 2015 e lo ha ratificato il 23 luglio 2016. A marzo, maggio e giugno 2017 rispettivamente altri 13, altri 7 paesi e altre 3 a giugno - che sono attualmente in fase di perfezionamento della loro adesione - porteranno l'istituzione a contare 80 membri.

Tabella 1 - I primi 57 membri fondatori dell'AIIB, divisi per regione di provenienza

Region	Country
Southeast Asia (10)	Brunei, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand, Vietnam
Northeast Asia (3)	China, Mongolia, South Korea
South Asia (6)	Bangladesh, India, Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
Australasia (2)	Australia, New Zealand
Central Asia (5)	Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Tajikistan, Uzbekistan
Middle East (9)	Israel, Iran, Jordan, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia, Turkey, United Arab Emirates
Africa (1)	Egypt
Europe (19)	Austria, Denmark, Finland, France, Georgia, Germany, Iceland, Italy , Luxembourg, Malta, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Russia, Sweden, Switzerland, the United Kingdom
South America (2)	Brazil, South Africa

Fonte: elaborazione SRM su dati Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB); marzo 2017

Tabella 2 - I nuovi 23 membri fondatori dell'AIIB

Regional Prospective members	Non-Regional Prospective Members
<i>Marzo 2017</i>	
Afganistan	Belgium
Armenia	Canada
Fiji	Etiopia
Hong Kong	Hungary
Timor Leste	Ireland
	Peru
	Republic of Sudan
	Venezuela
<i>Maggio 2017</i>	
Bahrain	Bolivia
Cyprus	Chile
Samoa	Greece
	Romania
<i>Giugno 2017</i>	
Tonga	Argentina
	Madagascar

Fonte: elaborazione SRM su dati Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB); giugno 2017

Governance

¹³ Il Canada ha però fatto richiesta di adesione in Agosto 2016.

Dal punto di vista operativo la banca ha iniziato ad operare nel dicembre 2015 con la ratifica dell'accordo istitutivo da parte dei 17 Stati¹⁴ che detenevano il 50,1% delle azioni in linea con quanto sancito dall'art. 59¹⁵ che stabiliva che l'accordo sarebbe entrato in vigore con la ratifica di almeno 10 Stati detentori del 50,1%.

L'AIIB ha una struttura di *governance* simile alle altre MDB, con due differenze fondamentali: 1) non dispone di un consiglio di amministrazione residente e 2) conferisce un maggiore grado di potere decisionale ai paesi classificati come regionali e al più grande paese azionista (Cina).

Gli *Articles of Agreement* (AOA) danno precise indicazioni sul numero di azioni assegnate a ciascun membro dell'AIIB in base ad una formula complessa che tiene conto della dimensione dell'economia e della localizzazione del paese (regionale o non regionale). Il documento contiene anche disposizioni per la determinazione del potere di voto (in base alla quota di partecipazione del paese). Complessivamente le quote di voto dei paesi non-regionali non possono superare il 25%.

La Cina è il più grande azionista dell'AIIB e possiede una quota di voto pari al 28%, il 350% in più rispetto a quella del secondo più importante membro dell'AIIB, l'India (8%). Questo è il divario più grande tra il primo e il secondo maggior azionista in una qualsiasi MDB, nonostante gli Stati Uniti abbiano una quota di voto più elevata in altre MDB (30% presso la *Inter-American Development Bank*). I maggiori azionisti dopo l'India sono la Russia (6%), l'Australia (4%) e la Turchia (3%).

Per quanto riguarda i “voti speciali,” ad esempio l'approvazione di un membro, la scelta del presidente, l'aumento del capitale e la modifica della dimensione o della composizione del consiglio di amministrazione, gli *Articles of Agreement* prevedono una maggioranza speciale del 75%. Poiché la Cina ha più di un quarto dei voti, possiede un veto effettivo su questi tipi di decisioni. Per fare un parallelo, gli Stati Uniti hanno potere di veto sulle più importanti decisioni di governo presso la *World Bank*, la *Inter-American Development Bank* e l'*International Monetary Fund*.

Al congresso inaugurale del consiglio di direzione della AIIB, nel gennaio 2016, il cinese Jin Lique è stato eletto Presidente della AIIB per un periodo di cinque anni. Prima della sua nomina, Jin Lique è stato segretario generale del *Multilateral Interim Secretariat* (MIS) dell'AIIB.

Tabella 3- La struttura del Top Management nella AIIB, Aprile 2017

Name	Role in the AIIB
Lique Jin	President

¹⁴ Australia, Austria, Brunei, China, Georgia, Germany, Jordan, Luxembourg, Mongolia, Myanmar, the Netherlands, New Zealand, Norway, Pakistan, Singapore, South Korea and the United Kingdom

¹⁵ Fonte: AIIB, News January 16, 2016

<i>Gerard Sanders</i>	Office of the General Counsel (OGC)
<i>Huan Chen</i>	Office of the Chief Officer (OCO)
<i>Martin L. Kimmig</i>	Risk Management Department (RMD)
<i>Laurel Ostfield</i>	Communications & Development Department (CDV)

Fonte: elaborazione SRM su Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

Struttura del capitale

Il capitale sottoscritto iniziale della AIIB è pari a 100 miliardi di dollari suddiviso in un milione di azioni del valore nominale di 100mila dollari ognuna. Entro la fine del 2016, sono stati sottoscritti 89 miliardi di dollari. Così come per le altre MDB, il capitale sociale dell'AIIB si presenta in due forme: 1) "capitale versato", che richiede il versamento del denaro alla banca; 2) "capitale richiesto", che chiede il versamento solo quando necessario per evitare un default su un prestito. La quota di partecipazione dei membri è suddivisa in 20% di capitale da versare e 80% di capitale "a chiamata". È importante notare che il capitale versato costituisce il 20% del capitale totale, una quota di gran lunga superiore rispetto a quella presente nella Banca Mondiale e nelle altre MDB. Su 20 miliardi di dollari di capitale versato iniziale autorizzati dalla AIIB, sono già stati impegnati 19,6 miliardi di dollari.

La Banca Mondiale e le altre banche di sviluppo multilaterali hanno iniziato ad operare con un capitale versato pari al 20%-50% del capitale totale. La percentuale è poi scesa a circa il 5% per la maggior parte delle MDB, ad eccezione della Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BERS) (*European Bank for Reconstruction and Development - EBRD*). Grazie a questa quota elevata di capitale versato, l'AIIB non ha alcun problema ad aumentare rapidamente i prestiti. Secondo una stima prudenziale elaborata dall' *Overseas Development Institute*, l'AIIB potrebbe raggiungere un portafoglio prestiti di circa 120 miliardi di dollari entro il 2025.¹⁶

Essendo una banca regionale, i membri regionali dell'Asia e dell'Oceania deterranno la maggioranza del capitale - un minimo del 75% salvo diversamente deciso dal consiglio di amministrazione. La Cina avendo sottoscritto un capitale di 29.780,4 milioni di dollari corrispondenti a 297.804 azioni, detiene, inoltre, il maggior numero di voti (300.898) che essendo superiore ad $\frac{1}{4}$ consente il veto su bloccare le decisioni che richiedono una maggioranza qualificata. Tali decisioni possono riguardare, per esempio, modifiche alla struttura, alla membership, all'aumento di capitale ma non l'operatività ordinaria¹⁷.

4.1 Gli strumenti finanziari dell'AIIB

¹⁶ CRS Report R41672, *Multilateral Development Banks: General Capital Increases*, by Martin A. Weiss.

¹⁷ M.PORTO, October 2016, "Investimenti lungo One Belt One Road. Ruolo dell'Italia e opportunità per le aziende italiane", *I Report dell'IsAG n 94*

Secondo gli Articles of Agreement, i destinatari di finanziamenti da parte della AIIB includono i paesi membri (o agenzie e imprese localizzati in essi), nonché agenzie internazionali o regionali interessate allo sviluppo economico della regione Asia-Pacifico.

L'AIIB ha firmato un accordo quadro di cofinanziamento con la Banca Mondiale e tre memorandum d'intesa non vincolanti con la Banca Asiatica di Sviluppo-BAsS (Asian Development Bank - ADB), la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo-BERS (European Bank for Reconstruction and Development - EBRD) e la Banca Europea per gli Investimenti (European Investment Bank - EIB).

A gennaio 2017, l'AIIB ha approvato nove progetti per un valore totale di 1,7 miliardi di dollari, la maggior parte dei quali cofinanziati con altre MDB. Secondo i documenti preparati per l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE), i funzionari dell'AIIB prevedono un programma di prestiti che si porterà a 1,5-2,5 miliardi di dollari nel 2017 e a 2,5-3,5 miliardi nel 2018.¹⁸

Nonostante l'OBOR non rappresenti più l'unico, esclusivo obiettivo della AIIB, molti dei progetti approvati sono strettamente allineati a tale iniziativa. I progetti pianificati per i prossimi due anni riguardano l'Azerbaigian, la Georgia, l'India, l'Indonesia e l'Oman.

Il Consiglio di Amministrazione della AIIB ha recentemente (marzo 2017) approvato tre prestiti, per un totale di 285 milioni di dollari, portando il montante totale dei prestiti a oltre 2 miliardi di dollari. In particolare, il piano comprende: 1) 125 milioni di dollari di prestito per la fase 2 del progetto per il miglioramento e la messa in sicurezza della diga in Indonesia (Dam Operational Improvement and Safety Project Phase II), cofinanziato dalla Banca Mondiale; 2) un prestito di 100 milioni di dollari per il Fondo per lo Sviluppo Regionale delle Infrastrutture in Indonesia (Indonesia Regional Infrastructure Development Fund Project), cofinanziato con la Banca Mondiale; 3) un prestito di 60 milioni di dollari per il progetto di miglioramento dell'infrastruttura del gas naturale in Bangladesh (Bangladesh Natural Gas Infrastructure and Efficiency Improvement Project), cofinanziato dalla Banca Asiatica per lo Sviluppo.

Tabella 4 – I progetti approvati dalla AIIB

Project Name	Country	Sector	Partner	Project size (\$m)	AIIB funding (\$m)
Myingyan power plant	Myanmar	Energy	IFC/ADB	N/A	20
Tarbela 5 hydropower extension	Pakistan	Energy	World Bank	824	300
National motorway M-4	Pakistan	Transport	ADB/DFID	273	100
Distribution system upgrade	Bangladesh	Energy	None	262	165

¹⁸ OECD DAC Working Party on Development Finance Statistics, *Proposals for changes to Annex 2 of the Converged Statistical Reporting Directives for the Creditor Reporting System (CRS) and the Annual DAC Questionnaire*, March 16, 2016.

Dushanbe-Uzbekistan border road	Tajikistan	Transport	EBRD	106	28
National slum upgrading	Indonesia	Urban infrastructure	World Bank	1.700	217
Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline	Azerbaijan	Energy	World Bank	8.600	600
Duqm Port Commercial Terminal	Oman	Transport	None	353	265
Railway System Preparation	Oman	Transport	None	36	60
Total				12.154	1.735

Fonte: elaborazione SRM su Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB); gennaio 2017

L'aspetto interessante della banca riguarderà l'operatività. La AIIB si concentrerà su specifici programmi di investimento. Gli Articles of Agreement consentono alla AIIB di fornire finanziamenti in vari modi, tra cui, la concessione di prestiti, l'investimento nel capitale proprio di un'impresa e la garanzia (in qualità di debitore primario o secondario, in tutto o in parte) di prestiti per lo sviluppo economico. Inoltre, la Banca può sottoscrivere o partecipare alla sottoscrizione di titoli emessi da qualsiasi ente o impresa per fini coerenti con il suo scopo.

Strumenti: Sovereign-Backed Financing

Il *Sovereign-Backed Financing*, è un prestito garantito da uno Stato membro. La garanzia:

- a) copre le inadempienze del debito dovute al governo in relazione al progetto o ad un debitore che non ha effettuato un pagamento del prestito ottenuto;
- b) è accompagnata da un indennizzo per gli Stati membri.

Strumenti: Non-Sovereign-Backed Financing

Il *Non-Sovereign-Backed Financing* copre qualsiasi forma di finanziamento che non rientra nell'ambito dei *Sovereign-Backed Financing*; include finanziamenti a favore di un'impresa privata o di un'entità sub-sovrana (altri enti pubblici del paese) che non sono sostenuti da una garanzia o una controgaranzia da parte dei paesi membri.

Strumenti: Equity Investment

La Banca può effettuare investimenti diretti nel capitale di società private o pubbliche. Può investire sia in una nuova impresa che in un'impresa esistente. L'investimento può richiedere una varietà di forme, tra cui:

- a) *Sottoscrizioni a azioni ordinarie o azioni privilegiate* (o una combinazione di entrambi);
- b) *Un prestito convertibile in azioni.*

L'investimento della Banca non può superare il 30% del capitale della società. Tuttavia, in circostanze eccezionali, il Consiglio può decidere di approvare una quota superiore, ma non controllante; se l'investimento della AIIB è a rischio, essa può assumere il controllo della società al fine di salvaguardare il proprio investimento.

Strumenti: Anticipo sui Sovereign-Backed Financing

La Banca può anche decidere di effettuare un “anticipo” per finanziare attività preparatorie per un progetto sostenuto tramite *Sovereign-Backed Financing*. Tale anticipo è fatto solo quando esiste una forte probabilità che il finanziamento successivo venga concesso; tuttavia, esso non obbliga la AIIB a finanziare o sostenere il progetto per il quale è stato concesso. L'importo massimo di tutti gli anticipi approvati per un dato progetto non può superare:

- a) il 10% dell'ammontare totale di finanziamento stimato per il progetto;
- b) 10 milioni di dollari.

Il presidente dell'AIIB decide se approvare o meno ogni anticipo.

4.2 Il ruolo dell'Italia nell'AIIB

Nel marzo 2015 l'Italia, la Francia e la Germania hanno annunciato di voler diventare membri fondatori dell'AIIB. La Germania è diventata membro nel dicembre 2015, la Francia a giugno del 2016 e l'Italia a luglio 2016. La decisione dei tre Stati dell'UE è stata presa una settimana dopo che la Gran Bretagna ha annunciato di voler entrar a far parte della AIIB.

Il motivo alla base di questa scelta, nonostante le preoccupazioni iniziali degli Stati Uniti sugli standard di *governance* della Banca, è da imputare alla volontà di offrire alle proprie imprese le migliori opportunità di investimento nei mercati a maggiore crescita e di accedere agli investimenti esteri della Cina.

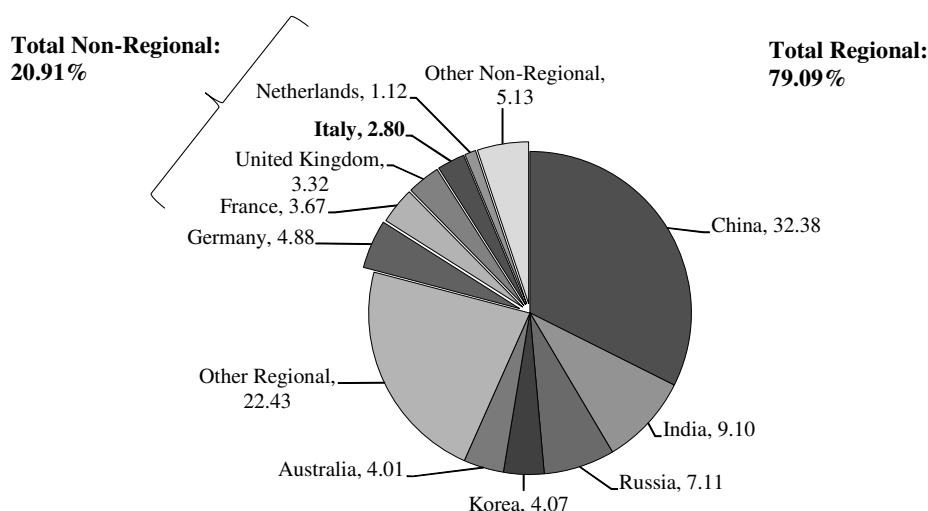
L'Italia detiene una quota del 2,8% nella AIIB, e rappresenta il quarto paese europeo di questa istituzione finanziaria, dopo la Germania (4,88%), la Francia (3,67%) e il Regno Unito (3,32%). Nel complesso, l'Italia si posiziona al dodicesimo posto fra i 57 paesi membri dell'AIIB. Il 75% delle azioni è detenuto dai paesi asiatici, con Cina e India che posseggono rispettivamente 32,38% e 9,1%. In fondo alla lista ci sono Malta e le Maldive, con una partecipazione dello 0,01% ciascuna.

Le aspettative sull'adesione italiana nella AIIB sono positive. Infatti, l'Italia può contribuire notevolmente alla realizzazione dei progetti di sviluppo della banca. Le imprese italiane, con le proprie competenze specifiche, spesso riconosciute come uniche al mondo, possono partecipare ai singoli progetti i cui profitti vanno divisi tra i paesi membri. L'AIIB è una grossa opportunità per generare profitti e sostenere lo sviluppo delle infrastrutture nel continente asiatico, con benefici enormi per chi prenderà parte ai suoi piani.

Le opportunità per le aziende italiane lungo la via della seta deriveranno anche dalla partecipazione alle gare di appalto per i progetti finanziati dall'AIIB. L'Italia è difatti tra i paesi occidentali che si aggiudicano i grandi appalti di opere civili. Nel 2012 l'Italia si è classificata all'8° posto nel mondo nell'aggiudicarsi i lavori di appalto per opere civili supportate dalla Banca Mondiale per un ammontare superiore ai 285 milioni di dollari¹⁹.

Inoltre, nella classifica mondiale delle imprese di costruzioni attive a livello internazionale tra le prime 100 vi sono 7 italiane nel 2016²⁰. Le aziende italiane attive all'estero sono quelle di più grande dimensione che spesso si aggiudicano i grandi appalti. Le aziende più piccole, però, potrebbero comunque beneficiare dei contratti di subfornitura.

Grafico 4- La struttura del Capitale della AIIB: paesi membri regionali e non-regionali (quote % di partecipazione)



Fonte: elaborazione SRM su dati Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

Tabella 5 – Membri “regionali” dell’AIIB

Members	Membership date	Total subscription		Voting Power	
		\$m	%	Number of votes	%
China	Dec 25, 2015	29.780,4	32,38	300.898	27,85
India	Jan 11, 2016	8.367,3	9,10	86.767	8,03
Russia	Dec 28, 2015	6.536,2	7,11	68.456	6,33
Korea	Dec 25, 2015	3.738,7	4,07	40.481	3,75

¹⁹ Tindaro Paganini, 2012, la partecipazione dell'Italia alle gare di appalto finanziate dalla banca mondiale, Newsmercati, Newsletter n° 160

²⁰ Secondo l' Engineering News-Record (ENR), The 2016 Top 250 International Contractors le italiane presenti in classifica sono: Saipem 12°; Salini-Impregilo 25°; Astaldi SPA 53°; Danieli& Co. 56°; MAIRE TECNIMONT GROUP 87°; Società Italiana per Condotte d'acqua spa 94°; Bonatti 99°.

Australia	Dec 25, 2015	3.691,2	4,01	40.006	3,70
Indonesia	Jan 14, 2016	3.360,7	3,65	36.701	3,40
Turkey	Jan 15, 2016	2.609,9	2,84	29.193	2,70
Saudi Arabia	Feb 19, 2016	2.544,6	2,77	28.540	2,64
Iran	Jan 16, 2017	1.580,8	1,72	18.902	1,75
Thailand	Jun 20, 2016	1.427,5	1,55	17.369	1,61
UAE	Jan 15, 2016	1.185,7	1,29	14.951	1,38
Pakistan	Dec 25, 2015	1.034,1	1,12	13.435	1,24
Philippines	Dec 28, 2016	979,1	1,06	12.885	1,19
Israel	Jan 15, 2016	749,9	0,82	10.593	0,98
Kazakhstan	Apr 18, 2016	729,3	0,79	10.387	0,96
Vietnam	Apr 11, 2016	663,3	0,72	9.727	0,90
Bangladesh	Mar 22, 2016	660,5	0,72	9.699	0,90
Qatar	Jun 24, 2016	604,4	0,66	9.138	0,85
New Zealand	Dec 25, 2015	461,5	0,50	7.709	0,71
Sri Lanka	Jun 22, 2016	269,0	0,29	5.784	0,54
Myanmar	Dec 25, 2015	264,5	0,29	5.739	0,53
Oman	Jun 21, 2016	259,2	0,28	5.686	0,53
Azerbaijan	Jun 24, 2016	254,1	0,28	5.635	0,52
Singapore	Dec 25, 2015	250,0	0,27	5.594	0,52
Uzbekistan	Nov 30, 2016	219,8	0,24	5.292	0,49
Jordan	Dec 25, 2015	119,2	0,13	4.286	0,40
Nepal	Jan 13, 2016	80,9	0,09	3.903	0,36
Cambodia	May 17, 2016	62,3	0,07	3.717	0,34
Georgia	Dec 25, 2015	53,9	0,06	3.633	0,34
Brunei Darussalam	Dec 25, 2015	52,4	0,06	3.618	0,33
Lao PDR	Jan 15, 2016	43,0	0,05	3.524	0,33
Mongolia	Dec 25, 2015	41,1	0,04	3.505	0,32
Tajikistan	Jan 16, 2016	30,9	0,03	3.403	0,31
Kyrgyz Republic	Apr 11, 2016	26,8	0,03	3.362	0,31
Maldives	Jan 04, 2016	7,2	0,01	3.166	0,29
Total Regional		72.739,4	79,09	835.684	77,33
Grand Total		91.972,8	100	1.080.616	100

Fonte: elaborazione SRM su dati Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

Tabella 6 -Membri “non regionali” della AIIB

Members	Membership date	Total subscription		Voting Power	
		\$m	%	Number of Votes	%
Germany	Dec 25, 2015	4.484,2	4,88	47.936	4,44
France	Jun 16, 2016	3.375,6	3,67	36.850	3,41
United Kingdom	Dec 25, 2015	3.054,7	3,32	33.641	3,11
Italy	Jul 13, 2016	2.571,8	2,80	28.812	2,67
Netherlands	Dec 25, 2015	1.031,3	1,12	13.407	1,24
Poland	Jun 15, 2016	831,8	0,90	11.412	1,06

Switzerland	Apr 25, 2016	706,4	0,77	10.158	0,94
Egypt	Aug 04, 2016	650,5	0,71	9.599	0,89
Sweden	Jun 23, 2016	630,0	0,69	9.394	0,87
Norway	Dec 25, 2015	550,6	0,60	8.600	0,80
Austria	Dec 25, 2015	500,8	0,54	8.102	0,75
Denmark	Jan 15, 2016	369,5	0,40	6.789	0,63
Finland	Jan 07, 2016	310,3	0,34	6.197	0,57
Luxembourg	Dec 25, 2015	69,7	0,08	3.791	0,35
Portugal	Feb 08, 2017	65,0	0,07	3.744	0,35
Iceland	Mar 04, 2016	17,6	0,02	3.270	0,30
Malta	Jan 07, 2016	13,6	0,01	3.230	0,30
Total Non-Regional		19,233,4	20,91	244.932	22,67
Grand Total		91,972,80	100	1.080.616	100

Fonte: elaborazione SRM su dati Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

5. Conclusioni

Al di là delle possibili decisioni politiche ed economiche che hanno fatto sì che la Cina ponesse in essere l'iniziativa della BRI, l'Italia deve pensare ai propri interessi in gioco. Il posizionarsi sui mercati internazionali nell'ambito delle principali supply chain mondiali appare, a chi scrive, un elemento imprescindibile per non essere fuori dalle logiche di mercato.

Gli elementi chiave per potersi posizionare correttamente in questa nuova logica di competitività che si delinea sono i porti; anello di congiunzione tra il territorio interno e i mercati. Non da meno però sono i collegamenti intermodali e la logistica.

Non va dimenticato che l'Italia già vanta con i principali paesi BRI un export che ha raggiunto i 50 miliardi di euro valore in linea con quanto esportato verso il continente americano. Inoltre, e va evidenziato con forza, la via principale attraverso cui gli scambi avvengono è quella marittima.

Peso non trascurabile lo hanno le potenzialità che questo mercato presenta. Potenzialità date dagli investimenti che si stanno realizzando e, sino ad ora SRM, ha censito progetti portuali e aeroportuali nell'Area MENA pari a 27 mld di dollari. Inoltre, le potenzialità vengono anche dal fatto che gli investimenti – lungo tutta la via della seta - consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei paesi interessati di circa 780 mld di dollari ed un import di 570. Garantirci una fetta di questo mercato fornirebbe all'Italia notevoli vantaggi.

Il Governo Italiano ha più volte incontrato rappresentanti della Cina a livello imprenditoriale ed istituzionale ed ha sempre menzionato i porti del Nord-Est come via strategica per

accogliere le navi che via Suez proverranno dall'Estremo Oriente. Trieste e Venezia su tutti ma sarà importante mettere a disposizione di un così imponente sistema commerciale una serie di porti efficienti per poter offrire alternative di sbarco valide per cui anche Ravenna, Ancona e il sistema portuale Pugliese dovranno farsi trovare pronti.

E' naturale che Venezia e Trieste forniscano una via più immediata per l'accesso ai mercati del centro Europa e dell'est Europa (Trieste sta anche realizzando performance ferroviarie di rilievo); ma si dovrà mettere in campo anche un sistema logistico di prim'ordine per far sì che queste merci diano un valore aggiunto al territorio. Questi fenomeni, difatti, vanno affrontati mettendo in gioco una strategia complessiva. Se la Cina intenderà avere una serie di accessi ai mercati di consumo vanno considerati anche i porti Tirrenici che hanno una struttura buona sia per offrire transhipment sia per fare da "porte" per i mercati italiani ed europei.

E se i porti del nord Italia sono le naturali porte di accesso ai mercati del Centro Europa, quelli del Mezzogiorno sono la naturale porta di accesso che può servire il sistema industriale di tutto il Centro-Sud, un Mezzogiorno che spesso si dimentica vanta la presenza di importanti filiere produttive quali le 4 A (Agroalimentare, Abbigliamento, Automotive, Aerospazio) e il bio-farmaceutico.

Il supporto finanziario alle varie iniziative di investimento non va trascurato ed è per questo che nel lavoro si è inteso dare particolare risalto al ruolo dell'AIIB e della presenza italiana al suo interno. Le opportunità per le aziende italiane lungo la via della seta deriveranno anche dalla partecipazione alle gare di appalto per i progetti finanziati dall'AIIB.

Ovviamente non mancano le criticità, l'Italia è ancora al 16° posto nella classifica dell'LSCI Liner Shipping Connectivity Index dell'UNCTAD²¹ del 2016 che considera la competitività marittima ed è al 21° posto per quanto concerne la competitività logistica misurata attraverso il Logistics Performance Index (LPI) della World Bank²².

Quello che in conclusione si vuole mettere in evidenza è che nel gioco di domanda e offerta che si genererà sulla via della seta le opportunità possono esserci anche per l'Italia se avremo un sistema produttivo e intermodale pronto a rispondere. Ed è per questo che occorre rafforzare e consolidare il sistema marittimo e portuale. Un altro nodo da migliorare (storico) è la burocrazia ma su questo riponiamo speranze sulla riforma portuale messa in campo dal Governo che potrà migliorare alcuni aspetti che hanno sempre rallentato lo sviluppo dei nostri scali (dragaggi, procedure doganali, aspetti amministrativi).

²¹ che si fonda su 5 componenti: 1) il numero delle navi; 2) la capacità di trasporto in termini di container di queste navi; 3) il tonnellaggio massimo delle navi; 4) il numero di servizi marittimi; 5) il numero di compagnie di navigazione che impiegano portacontainer nei servizi da e per i porti;

²² esso, a differenza del precedente è più tarato su parametri strettamente logistici e prende infatti in considerazione: 1) efficienza doganale; 2) qualità delle infrastrutture legate al commercio e ai trasporti; 3) qualità e quantità dell'internazionalizzazione marittima; 4) competenza e qualità dei servizi logistici; 5) tracciabilità delle navi; 6) frequenza con cui le spedizioni raggiungono i loro destinatari entro il tempo stabilito.

6. ABSTRACT

This paper originates from a wider research project launched by SRM - an Italian Research Centre related to Intesa Sanpaolo Banking Group - and named "Observatory on Maritime Transport and Logistics". The aim is to contribute to the analysis of the economic impact that strategic maritime infrastructures - like ports and canals - produce on trade and global maritime routes with a special focus to the effects directed and originating in the Mediterranean. In this paper we present our vision on the impact of Belt and Road Initiative, or the New Silk Road, for the Italian ports. This is a broad initiative including rail and maritime connections between China and Europe and a related investment portfolio in logistics infrastructure, such as investment in seaports and in warehousing. In this paper we are focused on the 21° Century maritime silk road. First, we present the growing role of the Mediterranean traffic in section 2. In section 3 we present the Belt and Road Initiative. In section 4 we take a closer look at Asian Infrastructure Investment Bank with a particular focus on possible effects on the Italian port system. Finally, we present some conclusions.

7. Bibliografia

AIIB, www.aiib.org

Alphaliner (2017), *Cellular Fleet Forecast*

Alphaliner (2017), *Top 100: Operated fleets*

Alphaliner (Anni vari), *Weekly Newsletter*

Assoporti (Anni vari), *Statistiche portuali*

Assoporti-SRM (2016), *Mediterranean Ports*

Assoporti-SRM (2017), *Port Indicators*

Bloomberg, Consultazione del sito www.bloomberg.com

Buonfanti A.A., Panaro A. (2013), "Maritime transport in the Med area: analysis of traffic and competitors" in *Economics and logistics in short and deep sea market. Studies in honor of Guido Grimaldi, founder Grimaldi Group*, FrancoAngeli, Milano

Confindustria Mezzogiorno-SRM (Anni vari), *Check-up Mezzogiorno*, Roma

Cosco Shipping (2016), Consultazione del sito www.coscon.com

Deandreis M. (2014), "Il Mezzogiorno al centro del Mediterraneo: geo-economia e logistica come motori di sviluppo" in Quadrio Curzio A., Fortis M. (a cura di), *L'economia reale nel Mezzogiorno*, Il Mulino

Deandreis M. (2015), “L’ economia del Mediterraneo: rilevanza ed influenza per l’ Italia” in *Geopolitica e economia del mare*, organizzato da CERTeT e MEMIT in collaborazione con lo Stato Maggiore della Marina, Università Bocconi, 25 maggio 2015

Deandreis M. (2015), “L’ importanza dei Porti e dell’ economia marittima per il Mezzogiorno e per il Mediterraneo” in *Il PON Infrastrutture 2014-2020. Una Sfida Italiana ed Europea verso Sud*, Napoli, 6 novembre 2015

Deandreis M. (2015), “The New Suez Canal” in *The New Suez Canal: economic impact on Mediterranean maritime trade* organizzato da AlexBank e ICE in collaborazione con SRM, Il Cairo, 29 novembre 2015

Deandreis M. (2016), “China’ s engagement with Mediterranean Trade and Infrastructure” in *Perspectives on China’s engagement in the Euro-Mediterranean region* organizzato da Athens University of Economics and Business e Athens Center for Entrepreneurship and Innovation, Università di Torino e T.wai e, Business Confucius Institute, Atene, 11 marzo 2016

Deandreis M. (2016), “China’ s Maritime Road & the New Centrality of the Mediterranean” in *Meeting TWAI*, Beijing, 14 novembre 2016

Deandreis M. (2016), “Con il nuovo Canale di Suez il Mediterraneo torna al centro” in *Aspenia*, n. 72, Il Sole 24 Ore editore, Milano

Deandreis M. (2016), “The China-Mediterranean trade connection: shaping the future of connectivity” in *Meeting TWAI*, Beijing, 18 luglio 2016

Deandreis M. (2016), “The Geo economic effect of the expansion of the Panama Canal on world maritime trade” in *International Relations and Diplomacy*, 4(9), 584-587, David Publishing Company, USA

Deandreis M. (2016), “The growing geo-economics role of Egypt thanks to the New Suez Canal” in *Global Outlook IAI XIX Edition –2015/16*, Roma, 30 marzo 2016

Deandreis M. (2017), “Geo-economic changes and emergent players in maritime economy and logistics: impact on SMEs strategies” in *Webinar Insme*, 22 febbraio 2017

Deandreis M. (2017), “Geo-economic changes and emergent players in maritime economy and logistics: impact on SMEs strategies” in *Webinar Insme*, 22 febbraio 2017

Drewry (Settembre 2016), *Container Insight Weekly*

European Parliament (2016), “One Belt, One Road (OBOR): China’ s regional integration initiative” in *Briefing*, luglio 2016.

EUROSTAT, database

Ferrara O., Panaro A. (2015), “The economic impact of the New Suez Canal on the Mediterranean and Italian ports” in *Portus*, n. 30

IHS Markit (2017), *The maritime world in 2017*

International Monetary Fund (2017), *World Economic Outlook Database*, aprile

Intesa Sanpaolo (2016), *The One Belt One Road Initiative: an Opportunity for Western Balkans*

Intesa Sanpaolo (Anni vari), *La bussola dell'economia italiana*

ISTAT (2017), *Banca dati sul Commercio estero Coeweb*

JOC (Anni vari), articoli vari

M. PORTO, October 2016,” Investimenti lungo One Belt One Road. Ruolo dell'Italia e opportunità per le aziende italiane”, *Report dell'IsAG n 94*

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2015), *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, Roma

Notteboom T. (2016), “One Belt, One Road and hundreds of European ports: How the OBOR policy might affect European port-hinterland dynamics” in *ESPO 2016 conference*, Dublin

Notteboom T. (2016), “One Belt, One Road and hundreds of European ports: How the OBOR policy might affect European port-hinterland dynamics” , presentazione per l' *ESPO Conference 2016*, Dublino, 1° giugno 2016

Notteboom T., de Langen P.W. (2015), “Container port competition in Europe” in: Lee C.Y., Meng Q. (Eds), *Handbook of ocean container transport logistics*, Springer, 75-95

OECD (2015), *The Impact of Mega-Ships*

OECD-ITF (2016), *Capacity to Grow, Transport Infrastructure Needs for Future Trade Growth*, www.itf-oecd.org

Oxford Economics (2015), *The economic value of the EU shipping industry*

Panaro A. (2015), “Portualità e Logistica: novità e linee guida del Piano nazionale” in Intesa Sanpaolo (2015), *Finanza Locale Monitor*, settembre

Panaro A. (2015), “The New Suez Canal” in *Shipping and the Law*, Napoli, 15 ottobre 2015

Panaro A. (2016), “Le sfide portuali del Mediterraneo” , intervento tenutosi in occasione della *Naples Shipping Week 2016*, sessione “Nuovi mercati - L' Italia tra i Corridoi Europei e il Mediterraneo” , Napoli, 1° luglio 2016

Panaro A. (2016), “Le sfide portuali del Mediterraneo” , intervento tenutosi in occasione della *Naples Shipping Week 2016*, sessione “Nuovi mercati - L' Italia tra i Corridoi Europei e il Mediterraneo” , Napoli, 1° luglio 2016

Panaro A. (2016), “Terminals, logistics and its players: challenges from a pivotal Mediterranean position” in *The Maritime Economist*, Winter 2016/Issue 4

Panaro A. (2016), “The challenges of the Mediterranean: economic scenario and forecasts” , relazione al meeting *SISI International Port & Shipping Development Forum*, Shanghai, 14 dicembre 2016

Panaro A. (2016), “The challenges of the Mediterranean: economic scenario and forecasts” in *The International Propeller Clubs meeting*, Barcellona, 25 aprile 2016

Panaro A. (2016), relazione introduttiva all’ evento *Shipping: vecchi problemi e nuovi scenari*, Assemblea FEDESPEDI, Milano, 29 Novembre 2016

Panaro A. (2017), “Il nuovo Corso della Portualità Italiana” , presentazione all’evento di Assoporti nell’ ambito di *Transport & Logistics*, Monaco, 11 maggio 2017

Panaro A. (2017), “SGR Suez-Genova-Rotterdam Via Gottardo. La via mediterranea alle merci dal Far East” , relazione all’ evento *ASTAG*, Lugano, 20 marzo 2017

Panaro A. (2017), “The challenges of the Mediterranean: economic scenario and forecasts” , relazione al *Propeller Club Meeting of Athens*, 25 aprile 2017

Panaro A. (2017), relazione all’ evento *Motorways of the Sea – The Maritime dimension of TEN-T Network*, Trieste, 28 marzo 2017

Port Technology (Anni vari), articoli vari

Price waterhousecoopers (Anni vari), *Transportation & Logistics 2030*

Rodrigue J.P., Notteboom T. (2015), “The Legacy and Future of the Panama Canal” in *TR News*, n. 296, gennaio-febbraio

Rodrigue J.P., Notteboom T. (2016), “Strategic Maritime Passages” in *The Geography of Transport Systems*

Sala M. (2016), “Hubs and Networks in the Mediterranean Basin: a path to sustainable growth” in *Aspen Mediterranean Initiative*, Palermo 18-19 marzo 2016

SCT-Suez Canal Authority (2016), *Suez Canal Traffic Statistics*, www.suezcanal.gov.eg

Shangay Daily, Consultazione del sito www.shanghaidaily.com

Shanghai International Shipping Institute (2016), *China Shipping & Ports*, <http://en.sisismu.org/>

Silk Road Fund, www.silkroadfund.com

SRM (2013), “Lo shipping e la portualità nel Mediterraneo: opportunità e sfide per l’ Italia” in *REPOT*, n. 3/2013

SRM (2013), *Italian Maritime Transport: Impact on the Economic Development Scenarios. Sea Traffic Analysis and Case Studies*, Giannini Editore, Napoli

SRM (2013), *Logistica e sviluppo economico. Scenari economici, analisi delle infrastrutture e prospettive di crescita*, Giannini Editore, Napoli

SRM (2014), *Italian Logistics System: Impact on the Economic Development. Scenarios, Analysis of Infrastructures and Case Studies*, Rubbettino, Soveria Mannelli

SRM (2015), *Outlook. Il business italiano negli Emirati Arabi Uniti*, www.srm-med.com

SRM (2016), *Gli effetti economici dell'allargamento del Canale di Panama sui traffici marittimi*, www.srm-maritimeconomy.com

SRM (2016), *Gli effetti economici dell'allargamento del Canale di Panama sui traffici marittimi*, www.srm-maritimeconomy.com

SRM (Anni vari), *Dossier Unione Europea Studi e Ricerche*, Napoli

SRM (Anni vari), *Italian Maritime Economy. Rapporto Annuale*, Giannini Editore, Napoli

SRM (Anni vari), *Le Relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo. Rapporto Annuale*, Giannini Editore, Napoli

SRM (Anni vari), *Maritime Indicators*

SRM (Anni vari), *Rassegna Economica*, Napoli

SRM in collaborazione con Alexbank (2015), *Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo*, www.srm-maritimeconomy.com

The Economist (2015), *Not as easy as it looks*, 21 novembre 2015

The Economist (2016), *Our bulldozers, our rules*, 2 luglio 2016

The Economist (2017), *China faces resistance to a cherished theme of its foreign policy*, 4 Maggio 2017

The Economist Intelligence Unit (2016), *One Belt, One Road: An economic roadmap*

The Economist, (2017), *the infrastructure of power*, 30 giugno 2016

UNCTAD (2016), *Liner Shipping Connectivity Index, 2004-2016*, <http://unctadstat.unctad.org/>

UNCTAD (2016), *Review of maritime transport*, United Nations Publication

World Bank (2015), *Logistics Performance Index 2016*

World Bank (2016), *Connecting to compete*

World Bank (2016), *Logistics performance index, 2007-2016*, <http://lpi.worldbank.org/>

World Economic Forum, *Global Competitiveness Report 2015-2016*, Geneva

Xi' Jinping, May 14th 2017, Speech at opening of Belt and Road forum, Beijing

Xinhua (2016), Articoli vari, <http://www.xinhuanet.com/english/>