

DATAROOM



Via della Seta, 1.000 miliardi

di Milena Gabanelli e Danilo Taino

a pagina 15

# Mille miliardi sulla Via della Seta

## Pechino entra con i suoi capitali nelle grandi opere europee, soprattutto all'Est. Ma nulla è gratis E la geopolitica cambierà

di Milena Gabanelli e Danilo Taino

**P**echino è pronta a mobilitare almeno 1000 miliardi di dollari nella Belt & Road Infrastructure, progetto più noto come Via della Seta. L'obiettivo è unire attorno alla Cina l'intera Asia e collegarla con l'Europa attraverso strade, ponti, ferrovie, gasdotti e oleodotti, parchi industriali e una poderosa logistica sulle vie d'acqua, con porti e infrastrutture collegate negli oceani Pacifico e Indiano e nel Mediterraneo, sulle rotte delle sue merci e dei suoi interessi politici.

### Lo sbarco in Germania

Il punto di arrivo più significativo in Europa al momento è a Duisburg, in Germania, scelta dai cinesi come hub per l'arrivo della ferrovia dall'Est cinese.

Arrivano circa 30 treni cinesi la settimana carichi di container: trasportano prodotti che vengono distribuiti in Europa. Duisburg sta costruendo magazzini per 20 mila metri quadrati. Il costo di trasporto dalla Cina a Duisburg per ferrovia è del 90% più alto rispetto alle navi, ma il viaggio dura 12 giorni invece di 45. Collegamenti ferroviari esistono già con Londra e Madrid.

Quest'anno il gruppo di stato cinese Cosco ha preso un terminale a Zeebrugge, il secondo porto del Belgio: è il primo investimento portuale nell'Europa del Nord. Sempre Cosco, ha investito nel 2016

un miliardo di dollari nell'acquisizione dell'uso del porto del Pireo, ad Atene, e nel suo ammodernamento.

Nel 2017 Cosco ha comprato per 203 milioni di euro Noatum Port Holdings che gestisce le operazioni di container nei porti di Valencia e Bilbao, mentre in Italia controlla il 40 per cento del porto di Vado Ligure, terminale per container.

Cosco Shipping è interessata anche alla costruzione di un nuovo molo al porto di Trieste attraverso un'acquisizione diretta, e i viaggi di fine agosto nella capitale cinese del ministro dell'Economia Giovanni Tria e del sottosegretario allo Sviluppo Michele Geraci confermano il desiderio di trovare una collaborazione. Trieste diventerebbe così uno degli hub più importanti sulle rotte che collegano la Cina, via Canale di Suez, all'Europa, soprattutto per rifornire quella dell'Est e balcanica, dove i cinesi sono molto attivi.

### L'espansione

Con l'Est europeo, Pechino ha

un Forum stabile, chiamato 16+1Cooperation dove 16 sono gli europei e uno è la Cina. E' un forum tutto orientato a investimenti nell'Europa dell'Est e nei Balcani: paesi più facili da coinvolgere dell'Europa occidentale, perché più bisognosi e con meno remore all'arrivo di capitali. In Polonia i treni cinesi che partono da Chengdu, arrivano a Lodz.

In Serbia sono iniziati i lavori per la ferrovia di 336 chilometri

Belgrado-Budapest, sulla linea che unirà il Pireo al Baltico. Per realizzarli, la Serbia ha acceso un prestito di 297,6 milioni di dollari con la Exim Bank cinese.

La Lettonia ha firmato un memorandum di cooperazione economica: ci sono tre porti potenzialmente interessanti: Riga, Ventspils, Liepaja. Inoltre mira a diventare il polo logistico per trasferire verso la Scandinavia i prodotti del parco industriale Cina-Bielorussia di Minsk. La Romania, che si affaccia sul Mar Nero, punta a entrare nella Belt and Road, per smistare verso l'Europa i prodotti che arrivano da Russia e Cina. La Repubblica Ceca ha una partnership strategica con Pechino soprattutto per gli investimenti nell'immobiliare e nei media.

In Ungheria la Cina ha già investito parecchio nella costruzione di nuove aziende e 3 miliardi per la costruzione di una centrale nucleare.

### I nuovi poteri

Se il progetto seguirà i desideri del Presidente Xi, si formerà una ragnatela di infrastrutture che unisce l'Asia dell'Est, l'Asia Centrale, la Siberia, la Russia e l'Europa, con Pechino al centro. A seconda di come la guardi sarà un supercontinente di scambi commerciali, o un supercontinente dominato dagli interessi cinesi in economia e in geopolitica. Intanto oggi è più quello che ci vendono di quello che comprano visto che la metà dei container che arrivano a Duisburg dall'Asia tornano indietro vuoti; mentre ol-

tre l'80 per cento dei progetti è realizzato da *main contractor* cinesi.

### Le condizioni cinesi

La strategia è quella di fare prestiti per lo sviluppo dei porti e collegamenti ferroviari, o mettere soldi per entrare nella gestione di aziende di stato, attraverso le loro società di stato. I soldi per fare le opere poi vanno restituiti. Lo Sri Lanka non ci è riuscito e ha dovuto cedere le infrastrutture ai cinesi, a rischio Pakistan e Malaysia. Più un paese è finanziariamente debole e più è propenso a passare sopra ai termini dei contratti. La Germania ha allo studio normative per frenare gli investimenti cinesi in società tedesche, acquisizioni che non fanno parte della BRI ma sono collegati. La reazione nasce a seguito dell'acquisto, nel 2016, di Kuka Robotics, da parte dei cinesi di Midea Group per 4,5 miliardi di euro.

### I nodi da sciogliere

Che le loro proposte possano essere opportunità di business è fuori discussione. Ma non si tratta mai di rapporti da pari a pari: i cinesi possono investire ed entrare nella gestione delle nostre infrastrutture, ma a nessuna azienda europea è concesso investire in una azienda di stato cinese. Nel loro piano di espansione non trattano con l'Unione Europea, ma direttamente con ogni singola capitale o in forum da loro controllati. In prospettiva la via della seta sarà un dominus con valori e metodi molto diversi da quelli europei. A Bruxelles lo sanno e qualche mese

fa, in una lettera, 27 ambasciatori europei a Pechino (manca l'ungherese) hanno sottolineato che la Belt and Road

Initiative «va contro il programma della Ue» e favorisce esclusivamente le grandi imprese cinesi. Pechino desidera

investire in Italia: sarà fondamentale, se accordi si faranno, non solo scrivere contratti in linea con le pratiche europee,

non solo stabilire chi realizzerà i lavori, se imprese italiane, cinesi o miste, ma soprattutto, avere chiaro quali sono gli interessi politici che muovono gli investimenti cinesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La vicenda

● «Dataroom» è la striscia curata da Milena

Gabanelli per il *Corriere della Sera*. Gli articoli escono sul sito Internet e sulle pagine social del *Corriere* e ogni puntata ospita un video della durata di tre minuti a cui si aggiunge un approfondimento corredato

● «Dataroom» si avvale della collaborazione dei giornalisti del *Corriere* che di volta in volta affiancano Milena Gabanelli in relazione alle loro specifiche competenze

● Questa puntata, oggi sul sito del *Corriere della Sera*, si occupa

della grande penetrazione dello Stato cinese nelle infrastrutture europee

● Pechino è pronta a investire fino a 1.000 miliardi per porti, ponti, ferrovie. Ma i prestiti non sono gratis. Spesso vengono affiancati da Forum con i singoli Paesi e gestiti con regole diverse da quelle a cui è abituata l'Ue

## La parola

### VIA DELLA SETA

Nota anche come Belt & Road Infrastructure: il suo obiettivo è unire attorno alla Cina l'intera Asia e collegarla con l'Europa attraverso strade, ponti, ferrovie, gasdotti e oleodotti, parchi industriali e una poderosa logistica sulle vie d'acqua



### Su Corriere.it

Leggi online sul sito del *Corriere della Sera* tutte le inchieste di Milena Gabanelli per la sezione «Dataroom»

## Che le proposte cinesi possano essere opportunità di business è fuori discussione. Ma non si tratta mai di rapporti da pari a pari



# DATAROOM

di Milena Gabanelli



**1000 miliardi di dollari**  
gli investimenti cinesi nella Belt & Road Infrastructure



**30 treni cinesi**  
alla settimana  
in arrivo a Duisburg



**+90%**  
il costo del trasporto  
per ferrovia rispetto alle navi



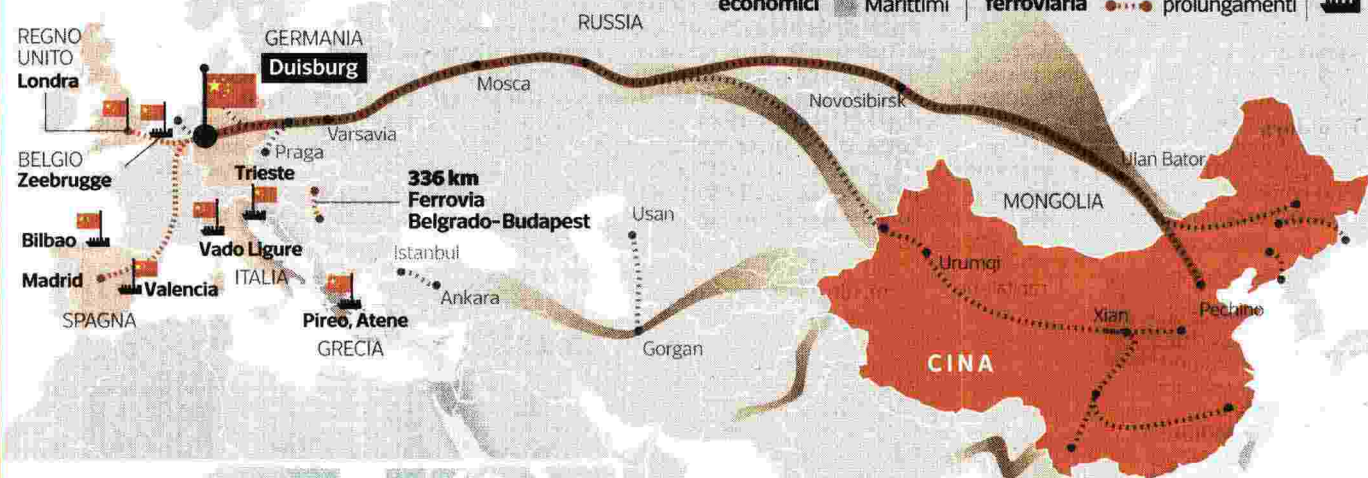
**12 giorni**  
la durata del viaggio,  
rispetto ai 45 via nave

## I corridoi economici e gli interessi cinesi in Europa

Corridoi economici  
■ Terrestri  
■ Marittimi

Rete ferroviaria  
●●●●● esistenti  
●●●●● prolungamenti

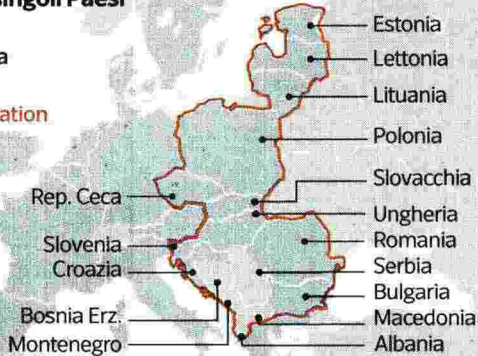
Porti  
■



## La Cina non tratta con l'Ue ma con i singoli Paesi

■ Unione europea

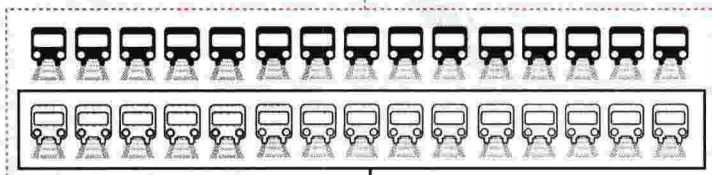
□ 16+1 Cooperation



## Sono più i prodotti che i cinesi ci vendono di quelli che comprano



dei 30 treni la settimana che arrivano dall'Asia a Duisburg carichi di container



la metà tornano indietro vuoti

CdS