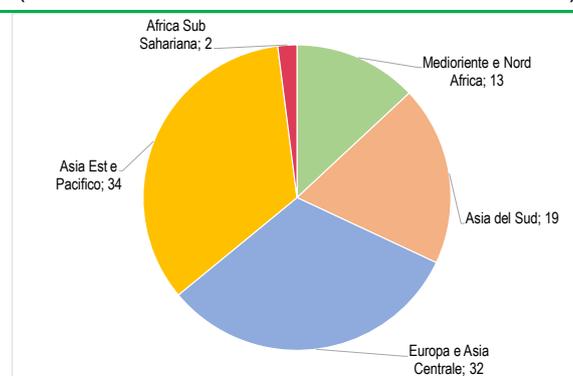


## Investimenti nella Belt and Road Initiative per regione

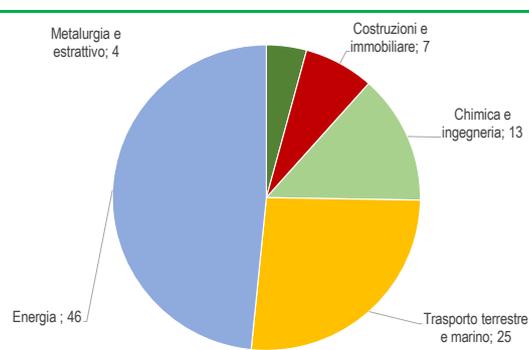
(in % dei \$535 miliardi stimati dalla Banca Mondiale)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Banca Mondiale

## Investimenti nella Belt and Road Initiative per settore

(in % dei \$535 miliardi stimati dalla Banca Mondiale)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Banca Mondiale

Il progetto della Belt and Road Initiative (BRI) cinese è nato nel 2013 per iniziativa del Presidente Xi Jinping dall'idea di replicare le rotte dell'antica "via della seta" che attraversava l'Eurasia e i mari tra la Cina e l'Africa. **I paesi coinvolti nei diversi corridoi della BRI attraggono oggi il 35% circa dei flussi di investimenti diretti esteri mondiali, e originano il 40% dell'export mondiale di merci**, valori che secondo la Banca Mondiale potrebbero aumentare grazie al funzionamento efficiente di tutti i corridoi.

La diplomazia cinese è da tempo impegnata nella creazione di una rete di negoziati bilaterali per definire *Memorandum of Understanding* (MoU) sui temi della BRI. Al momento questo tipo di accordi quadro di collaborazione con la Cina è stato firmato da una dozzina di paesi nella Ue compresa l'Italia.

**Nel 2018 la Cina rappresentava il quinto partner commerciale dell'Italia, con un interscambio complessivo di 43,9 miliardi di euro.** Tra il 2001 e il 2018 sia l'export italiano verso la Cina sia l'import dalla Cina sono aumentati di circa quattro volte a fronte di un aumento del 70 e 60% circa dei flussi verso e da il resto del mondo. La Cina rappresenta oggi per l'Italia uno dei principali partner commerciali: essa copre il 2,8% dell'export italiano e il 7,3% dell'import. Per contro, l'Italia risulta il 19esimo paese destinatario dell'export cinese.

**n. 33** 4 novembre 2019



**BNL**  
GRUPPO BNP PARIBAS

La banca  
per un mondo  
che cambia

## L'Italia lungo la via della seta

S. Costagli  [simona.costagli@bnlmail.com](mailto:simona.costagli@bnlmail.com)

**Il progetto della Belt and Road Initiative (BRI) cinese è nato nel 2013 per iniziativa del Presidente Xi Jinping dall'idea di replicare le rotte dell'antica "via della seta" che attraversava l'Eurasia e i mari tra la Cina e l'Africa. La BRI è oggi un piano di portata globale, che si è allargato a includere anche una "via del Pacifico", "una via del ghiaccio" e una "via digitale". Nel complesso i paesi coinvolti sono circa 70 e ospitano circa due terzi della popolazione mondiale. I progetti legati alla BRI dovrebbero essere realizzati entro il 2049, un anno simbolo in cui ricorre il centesimo anniversario della fondazione della Repubblica popolare cinese.**

**L'annuncio della BRI ha di fatto solo ufficializzato, denominandolo, un insieme di relazioni commerciali che la Cina aveva già avviato a partire dagli anni Duemila. Il termine "initiative" sottolinea l'assenza di un percorso predefinito ma dettato dall'andamento delle relazioni tra i paesi e le organizzazioni internazionali che vi partecipano. La mancanza di un progetto definitivo ha reso finora impossibile definirne con precisione i costi, stimati intorno ai 1.000 miliardi di dollari.**

**I paesi coinvolti nei diversi corridoi della BRI attraggono oggi il 35% circa dei flussi di investimenti diretti esteri mondiali, e originano il 40% dell'export mondiale di merci, valori che secondo la Banca Mondiale potrebbero aumentare grazie al funzionamento efficiente di tutti i corridoi legati alla BRI. In particolare, si stima che la riduzione dei tempi di trasporto tra i paesi direttamente coinvolti potrebbe arrivare fino al 12%, a beneficio soprattutto dei settori che commerciano beni sensibili ai tempi di trasporto, come l'alimentare, ma anche dell'elettronica e la chimica, in cui la competitività dipende anche dalla continuità di fornitura dei beni intermedi.**

**La diplomazia cinese è da tempo impegnata nella creazione di una rete di negoziati bilaterali per definire *Memorandum of Understanding* (MoU) sui temi della BRI. Al momento questo tipo di accordi quadro di collaborazione con la Cina è stato firmato da una dozzina di paesi nella Ue compresa l'Italia, che è anche l'unico paese tra quelli del G7 a essere entrato più nel dettaglio, a seguito della firma, a marzo 2019, di un MoU che prevede una collaborazione nell'ambito della "via della seta economica" e dell'"iniziativa per una via della Seta Marittima del XXI secolo".**

**La Cina rappresenta oggi per l'Italia uno dei principali partner commerciali: essa copre il 2,8% dell'export italiano e il 7,3% dell'import. Per contro, l'Italia risulta il 19esimo paese destinatario dell'export cinese e copre una quota dell'1,3% delle vendite all'estero del paese asiatico.**

### L'economia cinese rallenta

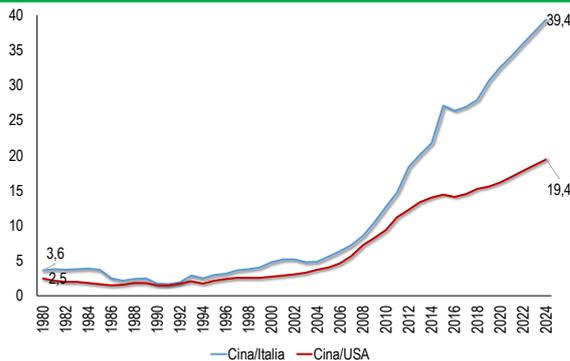
Con la pubblicazione, lo scorso ottobre, del World Economic Outlook, il FMI ha rivisto significativamente al ribasso le stime di crescita dell'economia mondiale, sia per l'anno in corso sia per il prossimo. Per la Cina, in particolare, il Fondo stima una crescita del 6,1% nel 2019 e del 5,8% nel 2020, i valori più bassi registrati dal 1989. Il rallentamento del paese asiatico, in parte prevedibile e atteso, arriva al termine di circa 40 anni di crescita eccezionale, in cui la Cina è arrivata a rappresentare il secondo paese al mondo in termini di Pil nominale (dopo gli Stati Uniti) e di quota sull'import



mondiale, e il primo paese per quota sull'export mondiale. Anche in termini di Pil pro capite i progressi sono stati notevoli: nel 1981 (all'inizio della fase di "transizione") questo risultava pari ad appena il 2,5% di quello americano, e al 3,6% di quello italiano; nel 2024, a dispetto del rallentamento, gli stessi rapporti dovrebbero arrivare rispettivamente al 19,4 e al 39,4%.

### Cina: andamento del Pil pro capite

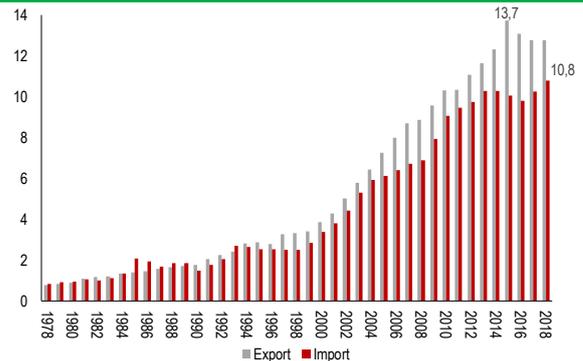
(valori costanti; in % del Pil pro capite Italiano e statunitense)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su FMI

### Quota di mercato dell'export e dell'import cinese

(In % sul totale Mondo)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Unctad

Negli ultimi anni la Cina ha avviato una serie di progetti che hanno l'obiettivo, tra le altre cose, di cambiare la struttura dell'economia del paese e farne un leader nei settori innovativi, nonché di migliorare le proprie relazioni con alcune aree del pianeta. Tra questi il più dibattuto è certamente quello relativo alla Belt and Road Initiative, per le implicazioni, soprattutto politiche, che esso comporta.

### La nuova via della seta: tragitto e costi

Il progetto della Belt and Road Initiative (BRI) è nato nel 2013 per iniziativa del Presidente Xi Jinping dall'idea di replicare le rotte dell'antica "Via della seta" che attraversava l'Eurasia e i mari tra la Cina e l'Africa già dal 200 a.C. La BRI è oggi un piano di portata globale, che si è allargato a includere anche una "via del Pacifico", "una via del ghiaccio" che attraversa l'Oceano artico, e una "via digitale" che attraversa il cyberspazio. Nel complesso i paesi coinvolti sono circa 70 e ospitano circa due terzi della popolazione mondiale. Definire il loro numero è un'operazione complessa, poiché la Cina, in paesi che non hanno firmato accordi formali nell'ambito della BRI, finanzia comunque spesso progetti del tutto simili a quelli che ne fanno parte. Il marchio dell'iniziativa è in effetti utilizzato in un ventaglio di progetti così ampio che risulta impossibile da definire: accanto ai tradizionali canali di relazione (commercio, investimenti, e così via) la BRI è arrivata a toccare aree come gli eventi legati alla moda, le mostre d'arte, gli eventi sportivi, le connessioni voli passeggeri e le cure sanitarie.

La Belt and Road Initiative è in effetti la combinazione di due iniziative diverse: la Silk Road Economic Belt, promossa dal Presidente Xi Jinping a settembre 2013, e la New Maritime Silk Road annunciata un mese dopo. La prima ("Belt") dovrebbe collegare via terra la Cina con l'Asia centro meridionale verso l'Europa; la seconda, marittima ("Road"), collegherebbe la Cina ai paesi del Sud Est asiatico, a quelli del Golfo, a quelli

dell’Africa Nord Orientale fin verso l’Europa.<sup>1</sup> L’annuncio della BRI ha di fatto solo ufficializzato, dandogli un nome, un insieme di relazioni commerciali che la Cina aveva già avviato a partire dagli anni Duemila. Il termine “initiative” sottolinea l’assenza di un percorso predefinito ma dettato dall’andamento delle relazioni tra i paesi e le organizzazioni internazionali che vi partecipano. Il programma si basa su cinque punti: i) coordinamento delle politiche di sviluppo; ii) connettività delle infrastrutture; iii) rimozione degli ostacoli al commercio internazionale; iv) integrazione finanziaria; v) intensificazione dei legami tra le popolazioni interessate. I progetti legati alla BRI dovrebbero essere realizzati entro il 2049, un anno simbolo in cui ricorre il centesimo anniversario della fondazione della Repubblica popolare cinese.

La mancanza di un progetto definitivo ha reso finora impossibile definire con precisione i costi dell’intera iniziativa, stimati tra i 1.000 miliardi di dollari che risultano dalle dichiarazioni cinesi agli 8.000 miliardi circa indicati in alcuni rapporti di istituti internazionali (ma di cui è difficile tracciare l’origine).<sup>2</sup> A marzo 2018 la China Development Bank aveva stanziato in progetti legati all’iniziativa 162 miliardi di RMB (l’equivalente di 20 miliardi di dollari), l’Exim Bank circa 830 miliardi di RMB.<sup>3</sup> Un coinvolgimento importante è previsto anche per le maggiori banche commerciali del paese. Secondo fonti del Ministero per il commercio cinese, la Cina nel 2017 (ultimo dato disponibile) aveva investito nell’iniziativa circa 65 miliardi di dollari<sup>4</sup> per un numero complessivo di 173 progetti (dal 2013) localizzati in 45 paesi diversi;<sup>5</sup> e nello stesso anno risultavano stanziati per lo stesso scopo altri 375 miliardi di dollari. Al finanziamento dell’iniziativa concorrono anche due istituzioni (la Silk Road Fund e l’Asian Infrastructure Investment Bank) create appositamente per il progetto, e altri enti a controllo statale che, si stima, avrebbero stanziato ulteriori 500 miliardi di dollari da utilizzare entro il 2025. Secondo stime della Banca Mondiale, il costo dei soli progetti legati alle infrastrutture di trasporto nei 70 paesi coinvolti nei diversi corridoi (esclusa la Cina) sarebbe compreso in un intervallo che va da 144 a 304 miliardi di dollari, mentre si arriverebbe fino a 575 miliardi di dollari se si includono investimenti complementari, tra cui quelli in energia.

La Belt and Road Initiative è stata da alcuni osservatori paragonata all’Economic Cooperation Plan, meglio noto come “Piano Marshall”; in realtà si tratta di strategie molto diverse, sia per la natura e l’ammontare delle risorse utilizzate, sia per gli obiettivi. In termini di dollari correnti, le risorse arrivate in Europa dagli Stati Uniti dall’aprile del 1948 all’estate del 1951 con il Piano Marshall furono pari a 130 miliardi di dollari, una cifra che, divisa per i 16 paesi destinatari, non superava in media il 2,5% del rispettivo Pil, molto meno quindi del totale stimato degli investimenti nella BRI (anche nell’ipotesi più conservativa). Nel caso del Piano Marshall, inoltre, le risorse furono distribuite a fondo perduto e non sotto forma di prestito, mentre nel caso della BRI l’obiettivo degli investitori (in parte privati) è soprattutto quello di ottenere un rendimento positivo.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Nel complesso, sono sei i corridoi economici terrestri individuati: quello Cina-Mongolia-Russia; il nuovo ponte continentale euroasiatico; Cina-Asia centrale- Asia occidentale; Cina-penisola indocinese; Cina-Pakistan; e Bangladesh-Cina-India-Myanmar. Si veda Banca Mondiale, *Belt and Road Economics*, aprile 2019.

<sup>2</sup> Si veda Economist, “Xi vs Marshall; Free Exchange”, 10 marzo 2018.

<sup>3</sup> Banca d’Italia, “La proiezione internazionale della Cina nell’Era di Xi Jinping”, *Questioni di economia e finanza*, n. 502, luglio 2019.

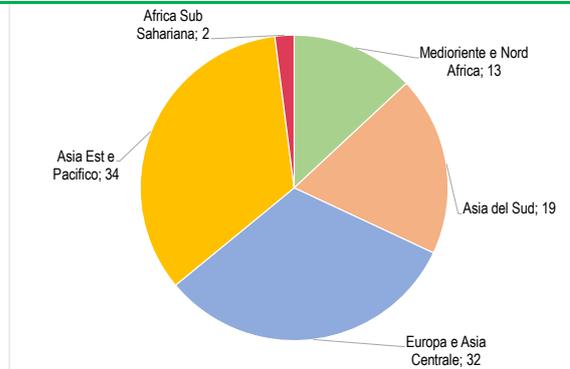
<sup>4</sup> Si veda su questo punto Banca d’Italia (2019), cit.

<sup>5</sup> Center for Strategic International Studies, Reconnecting Asia Database.

<sup>6</sup> Si veda Economist, 10 marzo 2018, cit.

### Investimenti nella Belt and Road Initiative per regione

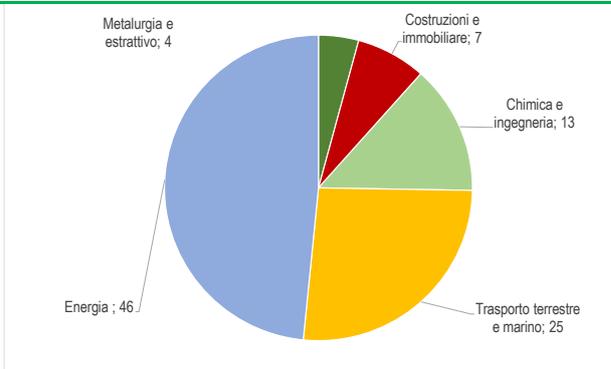
(in % dei \$535 miliardi stimati dalla Banca Mondiale)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Banca Mondiale

### Investimenti nella Belt and Road Initiative per settore

(in % dei \$535 miliardi stimati dalla Banca Mondiale)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Banca Mondiale

L'iniziativa cinese ha destato preoccupazioni sia in alcuni paesi inclusi nella BRI, sia in quelli non coinvolti, perché viene percepita come un tentativo di estendere l'egemonia politica, economica e culturale del paese asiatico fuori dai tradizionali confini di influenza. Dubbi sono stati sollevati anche sulla sostenibilità finanziaria e sul rispetto degli standard internazionali relativi alle pratiche sociali e ambientali attuate. Il Fondo Monetario Internazionale, in particolare, ha evidenziato la difficoltà di valutare l'effettiva necessità di alcuni dei progetti previsti, e ha messo in dubbio la stabilità macroeconomica, finanziaria e di bilancia dei pagamenti di alcuni dei paesi coinvolti. Tra questi ultimi, otto sembrerebbero ad alto rischio di indebitamento a causa degli impegni presi nell'ambito BRI: si tratta di Mongolia, Laos, Tajikistan, Montenegro, Djibuti, Maldive e Pakistan. In quest'ultimo paese, in particolare, il debito estero risulta pari a circa 60 miliardi di dollari a fronte di un Pil di circa 300.

Le perplessità espresse nei confronti della BRI da parte di alcuni paesi (in particolare l'India) riguardano anche le procedure di aggiudicazione dei progetti, che nella maggior parte dei casi vengono assegnati a imprese cinesi. Secondo una stima della Banca Mondiale<sup>7</sup> più del 60% dei progetti infrastrutturali della BRI finanziati dalla Cina sarebbe stato assegnato a imprese cinesi, contro il 20% di quelli finanziati nelle stesse aree dalla Banca Mondiale e dall'Asian Development Bank. Il fenomeno è particolarmente evidente proprio in Pakistan dove il 90% circa dei progetti di sviluppo avviati farebbe capo a imprese cinesi, che importano dalla Cina macchinari, materiali e lavoratori.<sup>8</sup>

#### I potenziali vantaggi

I paesi coinvolti nei diversi corridoi della BRI attraggono oggi il 35% circa dei flussi di investimenti diretti esteri mondiali, e originano il 40% dell'export mondiale di merci, valori che secondo la Banca Mondiale sarebbero ampiamente inferiori ai rispettivi potenziali. I paesi coinvolti nella BRI sono molto diversi tra loro: solo per citare un

<sup>7</sup> Si veda Hillman J. (2018), "The Belt and Road's barriers to participation", *Center for Strategic and International Studies*, 7 febbraio, <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/belt-and-road-barriers-participation/> e Hillman, J. (2018), "China must play fair over BRI contracts", *NIKKEI Asia Review*, 6 febbraio. <https://asia.nikkei.com/Viewpoints/Jonathan-Hillman/China-must-play-fair-over-BRIcontracts>

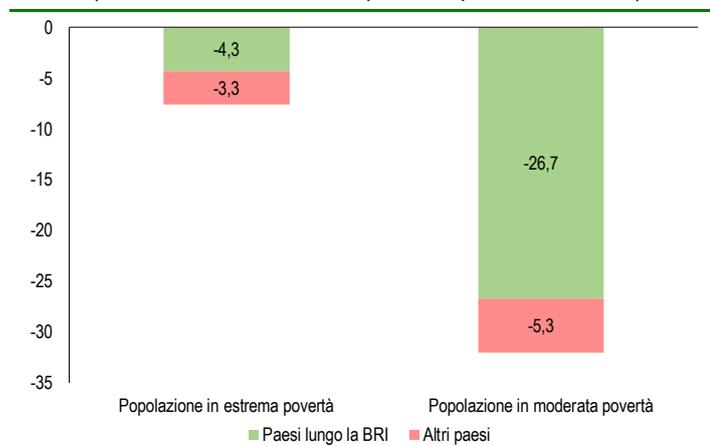
<sup>8</sup> Si veda Banca d'Italia (2019) e Kyngge J. (2018), "Chinese contractors grab lion's share of Silk Road projects", *Financial Times*, 24 gennaio.

esempio, il corridoio “Asia Est e Pacifico” include sia la Cina (primo esportatore al mondo di merci) sia Timor est, paese con la più piccola quota di mercato sull’export mondiale tra tutti quelli coinvolti nella BRI. Secondo la Banca Mondiale il funzionamento efficiente di tutti i corridoi legati alla BRI, a regime, potrebbe portare a una riduzione fino al 12% dei tempi di trasporto tra i paesi direttamente coinvolti, mentre a livello mondiale la riduzione si attesterebbe al 3%. A beneficiarne sarebbero soprattutto i settori che commerciano beni sensibili ai tempi di trasporto, come l’alimentare, ma anche l’elettronica e la chimica, dove i livelli di competitività si giocano spesso sulla continuità (e dunque la velocità) di fornitura dei beni intermedi. Come conseguenza, il commercio tra i paesi direttamente coinvolti potrebbe aumentare tra il 2,8 e il 9,7%, mentre quello mondiale tra l’1,7% e il 9,7%. Si tratta di valori molto elevati, soprattutto in uno scenario caratterizzato da un rallentamento sostanziale del ritmo di crescita del commercio che secondo il Fondo Monetario Internazionale, nel 2019 crescerà solo dell’1%, il valore più basso dal 2012.

Sempre secondo la Banca Mondiale, la maggiore integrazione economica tra i paesi interessati dalla BRI, e la crescita che ne deriverebbe, potrebbe portare entro il 2030 circa 8 milioni di persone fuori da una condizione di estrema povertà (ossia con una disponibilità di meno di 1,9 dollari al giorno in ppp). Occorre tuttavia considerare che le stime sono effettuate “a parità di condizioni” senza tener conto dell’effetto che gli investimenti legati all’Iniziativa potranno avere sul debito dei vari paesi e sulle loro politiche fiscali.

### Impatto stimato della BRI sulla povertà nel Mondo

(Riduzione nel numero di persone povere in milioni)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su Banca Mondiale

Un aspetto interessante della questione è rappresentato dai legami, non direttamente commerciali, che l’istituzione della BRI sta creando tra la Cina e i paesi coinvolti, soprattutto quelli in via di sviluppo. Nel corso degli ultimi anni circa mezzo milione di giovani stranieri ha studiato negli istituti cinesi: un numero in costante crescita grazie soprattutto all’afflusso di giovani dai paesi che hanno firmato accordi relativi alla BRI (come Pakistan e Afghanistan). Tra il 2004 e il 2016 il numero di studenti in arrivo dai paesi che si trovano lungo la nuova via della seta si è moltiplicato per otto, e oggi le borse di studio messe a disposizione dal Governo cinese ammontano a oltre 3,3 miliardi di RMB, una cifra considerevole che spesso concede ai destinatari stranieri benefici economici superiori a quelli concessi ai residenti, e soprattutto ben superiori al

Pil pro capite del paese d'origine degli studenti stranieri. In tal modo, il governo del paese asiatico tenta di diffondere la propria cultura e i propri valori all'estero, seguendo un approccio peraltro già utilizzato in passato, tra gli altri, da Regno Unito, Stati Uniti e Unione Sovietica.<sup>9</sup>

Una recente indagine condotta su un database che include notizie pubblicate sulla stampa cartacea, televisiva e online in 132 paesi<sup>10</sup> e in 100 diverse lingue ha evidenziato una percezione generalmente positiva della BRI da parte dell'opinione pubblica a livello mondiale. I giudizi e le aspettative, in particolare, sono buoni tra i paesi dell'Asia centrale e dell'Africa Sub Sahariana, che vantano legami di lungo periodo con la Cina, mentre in Europa risulta più favorevole alla BRI l'opinione pubblica dei paesi che appartengono alla Ue; meno quella dei paesi esterni, sebbene tra questi ultimi ve ne siano alcuni direttamente coinvolti nell'Iniziativa. Negativa è invece la percezione e la valutazione del progetto da parte della stampa e dell'opinione pubblica dei paesi dell'Asia del Sud, in particolare India, Buthan e Maldive, mentre negli Stati Uniti in media prevalgono i giudizi positivi, sebbene la variabilità risulti piuttosto elevata tra i diversi segmenti di popolazione analizzati. Quasi ovunque, la valutazione tende a essere negativa quando la stampa enfatizza il ruolo che il commercio gioca nell'iniziativa.

### L'Italia sulla via della seta

La diplomazia cinese è da tempo impegnata nella creazione di una rete di negoziazioni bilaterali per definire *Memorandum of Understanding* (MoU) sui temi della BRI. Al momento questo tipo di accordi quadro di collaborazione è stato firmato con la Cina da una dozzina di paesi nella Ue, compresa l'Italia, che è anche l'unico paese tra quelli del G7 a essere entrato più in dettaglio nei contenuti, con la firma, a marzo 2019, di un accordo che prevede una collaborazione nell'ambito della "via della seta economica" e dell'"iniziativa per una via della Seta Marittima del XXI secolo". L'accordo non costituisce un contratto vero e proprio,<sup>11</sup> e si limita a sottolineare i vantaggi che deriverebbero da una maggiore collaborazione tra i due paesi. Nel *Memorandum* si sottolinea l'impegno dei due governi a integrare le iniziative prese nell'ambito della BRI con quelle della Ue, con particolare riferimento al progetto TEN-T (Trans-European Networks - Transport),<sup>12</sup> e a seguire gli obiettivi e i principi della Carta delle Nazioni Unite, nonché «il rispetto delle rispettive leggi e nazionali e [dei] rispettivi obblighi internazionali».<sup>13</sup> Nel MoU viene enfatizzata la volontà di accrescere i flussi di

<sup>9</sup> Il riferimento è ad esempio alle Rhodes scholarship, che circa un secolo fa venivano utilizzate nel Regno Unito per diffondere la cultura britannica fuori dal paese, al programma americano Fulbright che, istituito nel 1946, aveva l'obiettivo di favorire la diffusione della cultura americana, e alla Patrice Lumbumba University istituita nel 1961 dall'Unione Sovietica per insegnare il socialismo agli studenti dei paesi che allora venivano definiti del "terzo mondo".

<sup>10</sup> GDELT – Global Database of Events, Language and Tones. Si veda Herrero G. A. e Jianwei Xu, 2019, "Countries' perceptions of China's Belt and Road Initiative: a big data analysis", Bruegel working paper.

<sup>11</sup> Nel "Memorandum d'Intesa tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica popolare cinese sulla collaborazione nell'ambito della "via della seta economica" e dell'"Iniziativa per una via della seta marittima del 21° secolo" ([www.mise.gov.it](http://www.mise.gov.it)) si legge in particolare che il «Memorandum non costituisce un accordo internazionale, da cui possano derivare diritti ed obblighi di diritto internazionale [e che] nessuna delle disposizioni [...] deve essere interpretata ed applicata come un obbligo giuridico o finanziario o impegno per le Parti».

<sup>12</sup> Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. L'Italia è interessata da quattro dei nove Corridoi TEN-T. Su questo punto si veda <http://www.mit.gov.it/node/5335>.

<sup>13</sup> "Memorandum d'Intesa tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica popolare cinese sulla collaborazione nell'ambito della "via della seta economica" e dell'"Iniziativa per una via della seta marittima del 21° secolo". [www.mise.gov.it](http://www.mise.gov.it)

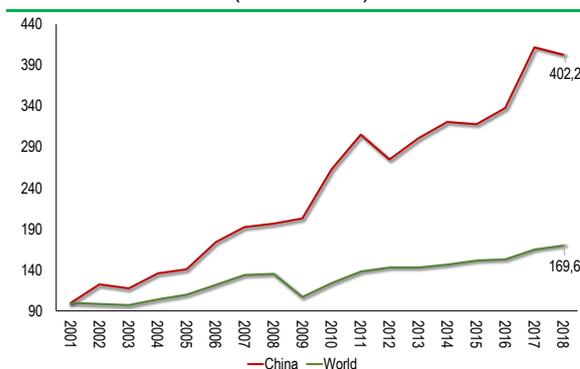
investimenti e di commercio tra i due paesi, e si auspica la collaborazione su temi relativi all'istruzione (ad esempio la promozione dell'insegnamento delle rispettive lingue nelle scuole medie e superiori), alla cultura e al turismo (promuovendo gemellaggi tra siti UNESCO e la collaborazione nella lotta contro il contrabbando di beni culturali).

### Spazio per la crescita dei rapporti economici tra Italia e Cina

In quasi 50 anni di relazioni bilaterali tra l'Italia e la Repubblica popolare cinese i rapporti economici tra i due paesi si sono gradualmente intensificati.

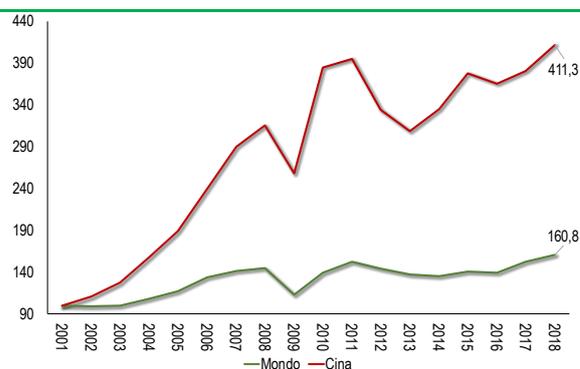
#### Italia: andamento dell'export verso la Cina

(2001 = 100)



#### Italia: andamento dell'import dalla Cina

(2001 = 100)



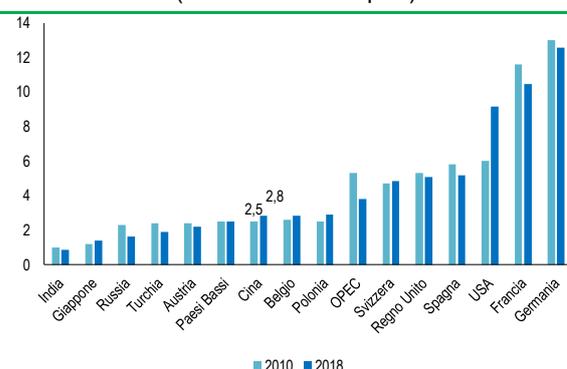
Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Istat

Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Istat

Nel 2018 la Cina rappresentava il quinto partner commerciale dell'Italia, (dopo Germania, Francia, Stati Uniti e Spagna) con un interscambio complessivo di 43,9 miliardi di euro. Tra il 2001 (anno di ingresso della Cina nel WTO) e il 2018 sia l'export italiano verso la Cina sia l'import dalla Cina sono aumentati di circa tre volte a fronte di un aumento del 70 e 60% circa dei flussi verso e da il resto del mondo.

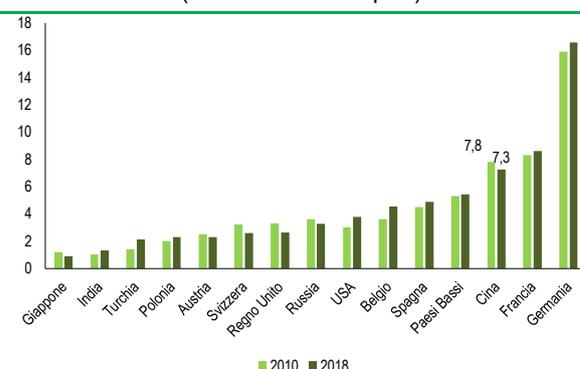
#### Quota di mercato della Cina sull'export italiano

(in % del totale export)



#### Quota di mercato della Cina sull'import italiano

(in % del totale import)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Banca Mondiale

Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Banca Mondiale

Oggi la Cina copre il 2,8% dell'export italiano (decima destinazione) e il 7,3% dell'import (terzo paese fornitore dopo Germania e Francia); il saldo commerciale verso il paese asiatico, che dal 1991 è sempre negativo, tra gennaio e agosto del 2019 è risultato pari a -12,7 miliardi di euro, il deficit maggiore registrato dall'Italia nei confronti dei suoi partner commerciali e pari al doppio di quello con la Germania. Per contro, l'Italia risulta il 19esimo paese destinatario dell'export cinese e copre una quota dell'1,3% delle vendite all'estero del paese asiatico.

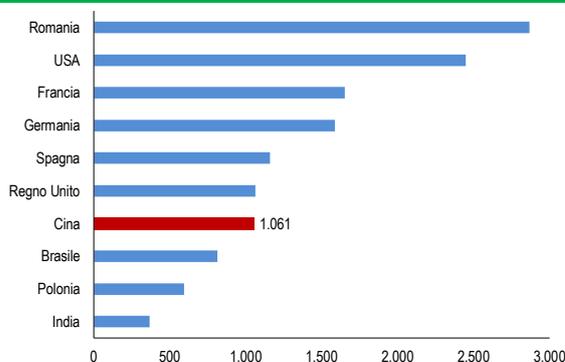
Il commercio Italia-Cina risulta oggi piuttosto concentrato: nei primi otto mesi del 2019 il 50% dell'import dal paese asiatico riguardava prodotti tessili e abbigliamento, prodotti dell'elettronica e macchinari. Analogamente, la metà dell'export verso la Cina si concentra nel comparto dei macchinari e nel tessile e abbigliamento.

Sebbene l'Italia non sia, tra i paesi della Ue, tra le principali destinazioni degli investimenti diretti cinesi, a partire dal 2014 il flusso si è intensificato. A inizio 2019 la China State Administration of Foreign Exchange risultava avere in portafoglio azioni superiori al 2% in dieci delle maggiori imprese quotate italiane e attive nei comparti bancario e assicurativo, dell'energia e della produzione di autoveicoli, cavi e sistemi.

Il flusso di IDE dalla Cina tuttavia negli due ultimi anni si è contratto: secondo l'ICE, tra il 2012 e il 2018 la Cina ha avviato 106 nuovi investimenti in Italia, ma solo 15 nel 2018. Nel complesso, lo stock di IDE cinesi in Italia nel 2017 (ultimo anno per cui sono disponibili dati annuali) ammonterebbe a circa 4,4 miliardi di euro, più o meno la metà dello stock investito dall'Italia in Cina.

### Affiliate di multinazionali italiane all'estero

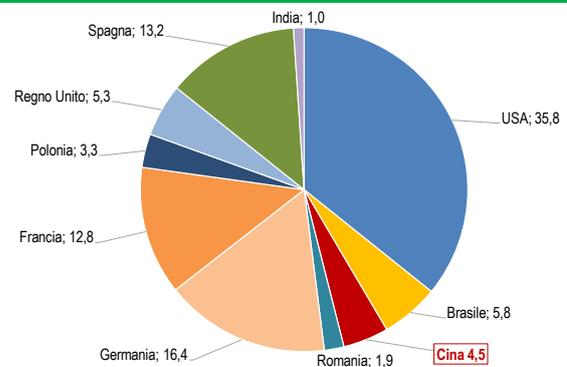
(Numero)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Istat

### Fatturato realizzato all'estero dalle affiliate italiane

(in % del totale)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Istat

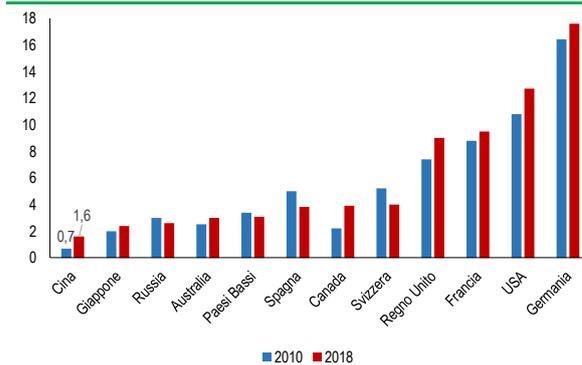
In Cina risultano attive 1.061 imprese affiliate di multinazionali italiane (il 10% del totale delle affiliate italiane all'estero), che nel complesso impiegano 130.700 addetti e realizzano il 4,5% del fatturato all'estero, un valore doppio rispetto al 2010. La Cina in particolare risulta il terzo paese di delocalizzazione delle imprese manifatturiere italiane, dopo Romania e Stati Uniti, con 507 imprese e il secondo in termini di addetti, pari a 87.500. Più limitata risulta al contrario (soprattutto nel numero di addetti) la presenza nel settore dei servizi.

Al pari delle relazioni economiche, anche l'interesse reciproco verso la cultura dei due paesi è in crescita. I viaggiatori cinesi in Italia rappresentano una quota ancora limitata sia sul totale degli arrivi, sia sulla spesa dei turisti stranieri; tuttavia dal 2010 al 2018 la

spesa dei turisti cinesi in Italia è cresciuta più di qualunque altro gruppo registrando un +15,4% contro il +5,3 dei tedeschi, +6,8% degli statunitensi e +5,7% dei francesi. L'iniziativa della BRI, auspicando una maggiore collaborazione sul piano culturale, oltre che economico, potrebbe avere delle ripercussioni notevoli, tra le altre cose, anche sul fronte del turismo.

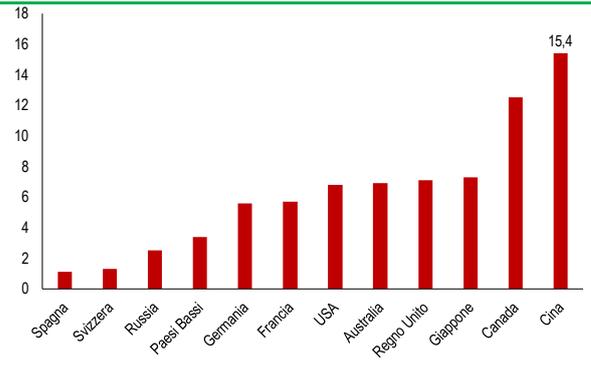
### Spesa dei turisti stranieri in Italia per paese di residenza

(in % del totale)



### Variazione della spesa dei turisti stranieri in Italia per paese di residenza

(var. % 2018/2010)



Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Banca d'Italia

Fonte: elaborazione Servizio Studi BNL su Banca d'Italia

Il presente documento è stato preparato nell'ambito della propria attività di ricerca economica da BNL-Gruppo Bnp Paribas. Le stime e le opinioni espresse sono riferibili al Servizio Studi di BNL-Gruppo BNP Paribas e possono essere soggette a cambiamenti senza preavviso. Le informazioni e le opinioni riportate in questo documento si basano su fonti ritenute affidabili ed in buona fede. Il presente documento è stato divulgato unicamente per fini informativi. Esso non costituisce parte e non può in nessun modo essere considerato come una sollecitazione alla vendita o alla sottoscrizione di strumenti finanziari ovvero come un'offerta di acquisto o di scambio di strumenti finanziari. Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 159/2002. Le opinioni espresse non impegnano la responsabilità della banca.  
Direttore Responsabile: Giovanni Ajassa tel. 0647028414 – giovanni.ajassa@bnlmail.com